

AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS 7

BY ARTCURIAL MOTORCARS

DIMANCHE 2 NOVEMBRE 2014 À 18H
7, ROND POINT DES CHAMPS ÉLYSÉES
75008 PARIS





ARTCURIAL
MOTORCARS

RETROMOBILE 2015
BY ARTCURIAL MOTORCARS

THE OFFICIAL SALE
FEBRUARY 6TH 2015

ENTRIES INVITED



1928 Bugatti Type 43 Grand Sport #43171
Believed to be the ex-Malcolm Campbell
1928 Essex Six Hours & Tourist Trophy,
W.K. Faulkner 1931-1932 Brooklands

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

**7, Rond-Point
des Champs-Élysées
75008 Paris**

ASSOCIÉS

Francis Briest, Co-Président

Hervé Poulain

François Tajan, Co-Président

Fabien Naudan, Vice-Président

DIRECTEUR ASSOCIÉ SÉNIOR

Martin Guesnet

DIRECTEURS ASSOCIÉS

Stéphane Aubert

Emmanuel Berard

Olivier Berman

Isabelle Bresset

Matthieu Fournier

Bruno Jaubert

Matthieu Lamoure

**AUTOMOBILES
SUR LES CHAMPS 7
BY ARTCURIAL MOTORCARS**

VENTE / AUCTION N°2644

Commissaire-Preneur / Auctioneer

Hervé Poulain

Voitures de collection / Motorcars

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

Spécialiste / specialist

Tél. : +33 (0)1 42 99 16 32

Mobile : +33 (0)6 63 25 85 92

pnovikoff@artcurial.com

Antoine Mahé,

Spécialiste junior / junior specialist

Tél. : +33 (0)1 42 99 20 62

Mobile : +33 (0)6 47 65 64 04

amahe@artcurial.com

Frédéric Stoesser,

Consultant

Tél. : +33 (0)1 42 99 16 38

Mobile : +33 (0)6 11 31 86 00

fredstoesser@yahoo.fr

Iris Hummel,

Directeur des opérations

*et de l'administration / director of
operations and administration*

Tél. : +33 (0)1 42 99 20 56

Mobile : +33 (0)6 08 18 86 58

ihummel@artcurial.com

Anne-Claire Mandine,

Administrateur / administrator

Tél. : +33 (0)1 42 99 20 73

acmandine@artcurial.com

Automobilia

Sophie Peyrache, responsable /

head of department

Tél. : +33 (0)1 42 99 20 41

speyrache@artcurial.com

Estelle Perry, consultant automobilia

Mobile : +33 (0)6 63 20 76 74

perry.automobilia@hotmail.fr

Comptabilité des ventes / Accounts

Marion Dauneau 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

Thomas Gisbert de Callac,

Tél. : +33 (0)1 42 99 20 51

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

bids@artcurial.com

EXPOSITIONS PUBLIQUES

Garage privé Artcurial,

entrée par le 59 av. Montaigne – 75008 Paris

Samedi 1^{er} novembre 2014

11h – 19h

Dimanche 2 novembre 2014

10h – 18h

PUBLIC VIEWING

Artcurial's private garage,

entrance at 59 av. Montaigne – 75008 Paris

Saturday 1 November 2014

11am – 7pm

Sunday 2 November 2014

10am – 6pm

VENTE / AUCTION

ARTCURIAL

7, Rond-Point des Champs-Élysées

75008 Paris

DIMANCHE 2 NOVEMBRE 2014

14h : Automobilia

18h : Voitures de collection

SUNDAY 2 NOVEMBER 2014

2PM : Automobilia

6PM : Motorcars

ONLINE CATALOGUE

www.artcurial.com/motorcars

LIVRAISON ET STOCKAGE

L'enlèvement des véhicules devra être réalisé le dimanche 2 novembre 2014 au soir après règlement intégral. L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions et ceci dès l'adjudication prononcée. Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs le dimanche 2 novembre 2014 seront rapatriés dans un stockage sécurisé en région parisienne pour la somme de 250 € HT par voiture. Les frais de stockage sont gratuits jusqu'au dimanche 9 Novembre 2014 et s'élèvent ensuite à 20 € HT par jour. Règlement sur place par chèque / CB / en espèces ou préalablement par virement.

DELIVERY AND STORAGE

The removal of vehicles must take place by Sunday 2 November 2014. The buyer has to insure its purchase immediately after the sale. Cars that have not been collected at that date will be shipped to a secured storage place next to Paris at the cost of € 250 + VAT per car. Storage cost is offered until Sunday 9 November 2014 and will then be invoiced € 20 + VAT per day. Payment by cheque / credit card / cash at collection or prior by bank transfer.

PROCHAINE VENTE / UPCOMING AUCTION

RÉTROMOBILE 2015

6 Février 2015 / 6 February 2015

**RETRO
MOBILE**
AUTO - MOTOR - PASSION



ARTCURIAL MOTORCARS



AUTOMOBILIA BY ARTCURIAL MOTORCARS

DIMANCHE 2 NOVEMBRE 2014 • 14H

CATALOGUE SUR DEMANDE ET EN LIGNE
WWW.ARTCURIAL.COM/MOTORCARS

Rare bobsleigh – Circa 1910
Quo Vadis
Estimation: 5 000 – 8 000 €

Carte grise française
French registration

Châssis n° 110F2596984

- Voiture saine
- Version L, mieux équipée
- Citadine idéale

- *Healthy car*
- *Version L, which is better equipped*
- *An ideal urban runabout*

€ 6.000 – 10.000

Sans réserve

No reserve

1970 FIAT 500 L

Cette voiture, vendue neuve en Italie, serait d'après sa propriétaire une troisième main. Elle n'a été immatriculée en France que récemment et a donc passé le plus clair de son temps sous le soleil de l'Italie. Elle a bénéficié il y a quelques années d'une peinture neuve : la carrosserie est habillée d'une élégante teinte bleu nuit et l'intérieur est en skaï orange. Les moquettes assorties sont en bel état, le tout constituant une séduisante combinaison de couleurs. Le compteur affiche 61 577 km et la voiture est saine, avec des soubassements en état d'origine et une capote bien préservée. Le réservoir d'essence a été repeint récemment.

C'est une belle représentante de la fameuse petite Fiat produite à 3,6 millions d'exemplaires. S'agissant d'une version "L", elle dispose, en plus de son toit ouvrant, de certains raffinements comme des "super pare-chocs" complétant les éléments d'origine ainsi que des chromes venant enrichir les entourages de vitres. Une citadine idéale, mêlant le chic à la facilité de se garer.

This car was sold new in Italy and is a third hand according to the current owner. It spent most of its time in sunny Italy and was registered in France only recently. The car received a new paint a few years ago, the body is now in an elegant midnight blue color, the inside in orange skai. The matching carpets are in good condition, the whole giving an attractive color combination. The counter shows 61,577 km only and the car is in a sound condition, with the underbody in original condition and a well-preserved soft top. The fuel tank has been recently repainted.

It's a great representative of the legendary little Fiat, produced to the extent of 3.6 million units. Being a "L" version, it has, in addition to its sunroof, certain refinements such as a "super bumper" complementing the original element as well as chrome strips for window surrounds. An ideal city car, the Fiat 500 blends perfectly the convenience of ease of parking, with a very chic look.





Carte grise française French registration

Châssis n° 006580

Moteur n° 100D1708147

- Belle présentation
- Une des premières Multipla produites
- Peu fréquente en France

- Nice presentation
- One of the first Multiplas produced
- Rare in France

€ 20.000 – 30.000

Sans réserve

No reserve

1956 FIAT 600 MULTIPLA 4/5 PLACES

Cette Fiat Multipla étant sortie d'usine en 1956, elle fait partie des premiers exemplaires produits ! D'après un ancien titre de circulation, elle était en 1963 immatriculée à Bari, en Italie. Son actuel propriétaire a procédé à une restauration de la carrosserie avec un thème de couleur en deux tons, rouge et beige, avec une séparation au niveau du pavillon comme c'était l'usage sur ce modèle. L'habitacle reprend ce thème, avec une sellerie complètement restaurée en deux couleurs également, les joints de carrosserie étant tous remplacés. Les chromes sont en bon état. Le moteur a fait l'objet d'une révision complète, et le faisceau électrique d'origine a été conservé. Les pneus sont en bon état et le compteur affiche 30 865 km. Monospace avant l'heure, la Multipla compte aujourd'hui de nombreux adeptes, séduits par son originalité et son volume intérieur. Elle s'appuie sur la mécanique éprouvée de la Fiat 600 et permet à toute la famille de s'installer facilement pour les balades dominicales, déclenchant sur son passage sourires et étonnement.

As this Fiat Multipla rolled out of the factory in 1956, it is amongst the very first Multiplas produced! According to an old registration document, it was registered in 1963 in Bari, Italy. Its current owner carried out a restoration of the body with a colour theme in two shades, red and beige. The interior takes up this theme too, the upholstery has been completely restored in two colours, and the body joints have all been replaced. The chrome is in good condition.

The engine has undergone a complete overhaul, and the original wiring harness has been retained. The tyres are in good condition and the meter shows just 30,865 km.

A minivan/MPV long before it became fashionable, the Multipla today has many fans, attracted by its originality and its interior volume. Based on the proven Fiat 600 mechanicals, the Multipla allows the whole family to travel comfortably for peaceful Sunday drives, triggering either smiles or sheer astonishment as it passes by.





Carte grise française French registration

Châssis n°
ZAMAA38A000003066

- Rare dans cet état
- Ligne séduisante, mécanique brillante
- Excellent rapport prix/prestations

- Rare in this condition
- Attractive looks, brilliant mechanicals
- Excellent price / performance ratio

€ 20.000 – 25.000
Sans réserve
No reserve

2001 MASERATI 3200 GT

Cette voiture a été achetée neuve en 2001 en Toscane par une résidente de Menton, dans les Alpes-Maritimes. Trois autres propriétaires se sont ensuite succédés, mais aucun incident moteur ou carrosserie n'a été signalé. Équipée d'une boîte manuelle six rapports, elle affiche aujourd'hui 54 000 km et son dossier d'entretien, qui est évidemment consultable et qui sera livré avec la voiture, est à jour. Elle est connue des Établissements Pozzi et Neubauer et, il y a trois ans, elle a bénéficié du remplacement de la courroie de distribution et de l'embrayage. Depuis, elle n'a parcouru que 5 000 km.

De teinte bleu "Nettuno" avec une sellerie en cuir beige, il s'agit de la première version de la 3200 GT, encore équipée des feux arrière "boomerangs" aussi élégants que caractéristiques de ce modèle. Elle a toujours été soignée et se présente aujourd'hui dans un très bel état. Ce modèle, qui représente la transition entre la période De Tomaso et la reprise par Ferrari, est emblématique de la renaissance de Maserati. Avec sa ligne élégante signée Giugiaro et son moteur V8 biturbo de 370 ch, cette 3200 GT est un pur-sang aussi rapide que désirable, surtout dans cet état.

This car was bought new in 2001 in Tuscany by a resident of Menton in the Alpes-Maritimes region. Three other owners followed, but no engine or bodywork incidents were ever reported. Equipped with a manual six-speed transmission, it now boasts just 54,000km and its maintenance record, which of course is searchable and that will come with the car, is up to date. The car is known at Établissements Pozzi and Neubauer, and about three years ago the timing belt and clutch were replaced. Since then, it has covered only 5000 km.

Painted in blue "Nettuno" with beige leather upholstery, it is the first series of the 3200 GT, still with the stylish "boomerang" tail lamps of the early cars. The car is neat and is in a very nice condition. This model, which represents the transition period between De Tomaso and the takeover by Ferrari, is emblematic of the rebirth of Maserati. With its elegant lines signed by Giugiaro and its V8 biturbo engine of 370bhp, the 3200 GT is a thoroughbred as fast as desirable, especially in a condition as good as this.





Carte grise française
French registration
 Châssis n° FAB 121

- Voiture rare et exclusive
- Attrait de la version cabriolet
- Belle présentation
- *Rare and exclusive car*
- *The more attractive convertible version*
- *In very good condition*

€ 42.000 – 50.000

1960 FACEL FACELLIA CABRIOLET

Achetée neuve par un M. Guy Laroche, cette voiture a d'abord été livrée au concessionnaire de Clermont-Ferrand, Guy Estager, avant d'être acheminée au Garage de Courcelles, à Paris. Ce cabriolet Facellia est équipé du moteur Pont-à-Mousson (quatre cylindres 1600, double ACT et 115 ch), qui a été fiabilisé comme en témoigne une facture d'époque jointe au dossier. Elle est équipée de jolies roues à rayons, disponibles en option.

Voiture connue de l'Amicale Facel, elle présente une carrosserie en bon état, avec des pare-chocs exempts de traces de chocs. L'habitacle arbore une belle sellerie en cuir rouge, avec des dossiers de sièges avant refaits. La capote, rouge, est récente, une entaille ayant été récemment réparée. D'un point de vue mécanique, l'embrayage a été remplacé juste après son achat par son actuel propriétaire, et la voiture a fait l'objet récemment d'une révision de routine. Elle est accompagnée d'un dossier d'entretien et de factures.

La production totale de Facellia est estimée à 1 045 exemplaires, dont 614 cabriolets, selon l'ouvrage de référence de Jean-Paul Chambrette. C'est donc une voiture rare et exclusive, dont la finition raffinée répond aux critères de luxe que s'imposait cette dernière grande marque française.

Purchased new by Guy Laroche, this car was first delivered to the dealer in Clermont-Ferrand, Guy Estager before being forwarded to the Garage de Courcelles in Paris. This convertible is powered by the Facellia's Pont-à-Mousson engine (four-cylinder 1600 DOHC 115bhp), which was made more reliable as shows the period invoice attached to the file. It features beautiful spoked wheels, which were optional.

Well known to the club Amicale Facel, the car is in good condition, with the bumper free of dents. The cabin features beautiful red leather upholstery, the front seat backs were redone. The red hood is from recent times, with a notch being recently repaired. From a mechanical point of view, the clutch was replaced just after it was purchased by its current owner, and the car has been recently serviced. The car comes with its maintenance file and invoices.

The total production is estimated at 1,045 Facellias, of which 614 were convertibles, according to the reference book by Jan-Paul Chambrette. This is a rare and exclusive car, the refined finish reflecting the luxury of the last great French brand.





Carte grise française
French registration
 Châssis n° 818750001606

- Rare version 1,6 litre Zagato
- Dessin original et racé
- Belle restauration
- Rare 1.6 liter Zagato version
- Original and elegant design
- Beautifully restored

€ 20.000 – 28.000
Sans réserve
No reserve

1972 LANCIA FULVIA 1.6 SPORT ZAGATO

La Lancia Fulvia Zagato que nous présentons fait partie des rares exemplaires équipés d'une version 1,6 litre du fameux moteur V4, et dont la production est estimée à 800 exemplaires (contre plus de 4 000 unités en 1,3 litre). Entièrement restaurée en 2009, elle a également bénéficié de travaux d'amélioration. Un dossier photographique permet d'observer le sérieux des travaux, complété par un ensemble de factures témoignant du soin de son actuel propriétaire. Répertoire au Lancia Club de France, elle a servi ces dernières années principalement à des balades en Île-de-France. Particulièrement agréable avec son moteur 1600 qui offre un couple plus généreux, elle se présente en bel état, avec des jantes et des pneus quasiment neufs. Un lot d'accessoires et les pare-chocs d'origine sont livrés avec la voiture. La Fulvia est en elle-même une voiture à la technique originale, mais la carrosserie Zagato dessinée par Ercole Spada lui apporte une élégance sportive supplémentaire, grâce au dessin aérodynamique et peu conformiste qui répond à la tradition de ce carrossier milanais. C'est une voiture exclusive, à la personnalité affirmée.

The Lancia Fulvia Zagato that we are offering is one of the few examples running a version of the famous 1.6-liter V4 engine, the production of which is estimated at about 800 units (versus over 4,000 units of the 1.3 liter). Fully restored in 2009, the car has benefited from some improvements. A photographic record shows the seriousness of the work completed and a set of invoices reflects the care taken by its current owner. Listed in the French Lancia Club, it was used in recent years mainly for drives around Ile-de-France. Particularly pleasant with its 1600 engine, it has a more generous torque curve, and is presented in nice condition, with rims and tyres which are almost new. Accessories and the original bumpers come with the car.

The Fulvia is a car with very distinctive technology, but the Zagato body designed by Ercole Spada gives the car a specially sporty elegance, thanks to its improved aerodynamics and nonconformist design that somehow matches the tradition of this very special Milanese coachbuilder. This is without doubt an exclusive car, with a very strong personality.





Carte grise française French registration

Châssis n° B2009

- Première main
- Restauration de haut niveau
- Miou-Miou, Depardieu, Dewaere

- One owner from new
- Restoration of a very high level
- Miou-Miou, Depardieu, Dewaere...

€ 20.000 – 30.000

Sans réserve
No reserve

La voiture des Valseuses ! / The car from the movie «Les Valseuses»! 1969 MORGAN 4/4 ROADSTER

La caractéristique principale de la Morgan 4/4 que nous présentons est qu'il s'agit d'une... première main ! En effet, le propriétaire a eu un véritable coup de foudre pour cette voiture, lors du Salon de Paris 1968 où il commanda la belle. Au cours de sa vie paisible, cette voiture a connu un épisode amusant. Le propriétaire découvre un jour sur la porte de sa maison un message lui demandant de prêter sa voiture pour un film. Le film en question est... "Les Valseuses" avec Gérard Depardieu et Patric Dewaere et si, dans le film, on la voit prendre feu, c'est évidemment uniquement avec des fumigènes ! En 2005 la voiture est confiée par notre vendeur à un artisan, pour une restauration totale. Celle-ci va durer deux ans et demi, pour un superbe résultat. Tout est remis en état : mécanique, électricité, carrosserie, sellerie (avec housses de protection), capote et side-screens. Un dossier de photos permet de détailler le suivi de cette restauration de qualité. La voiture est aujourd'hui presque trop belle pour le propriétaire, qui n'ose pas la sortir ! Un essai nous a confirmé le bon fonctionnement de cette Morgan, ainsi que le plaisir qu'elle procure au volant. Avec sa mécanique simple, c'est un incomparable moyen de se déplacer au rythme des routes secondaires, faisant du voyage un moment aussi important que le fait d'arriver à destination.

The main feature of the Morgan 4/4 we present is that it is a first-hand ...! Indeed, the owner really fell in love with the car, at the Salon de Paris in 1968, where he ordered the car. During its peaceful life, this car knew a funny anecdote: The owner, one day, discovered on the door of his home a message asking him to lend his car for a movie. The film in question was ... "Les Valseuses". Thus the Morgan, which retained its registration, spent a day with Gerard Depardieu and Patric Dewaere and if, in the film, we see a fire, it is obviously only smoke! After years of use, the car is sent to an artisan, for a total restoration in 2005. This lasted over two and a half years, and the result is great. Everything was restored: the mechanicals, the electrics, the bodywork, upholstery (with protective covers), hood and side-screens. A folder with all the photos provides a deeper insight into the quality of restoration. The car is now almost too good for the owner, who does not dare to drive it anymore! A test confirmed the fine drivability of this Morgan and the pleasure it provides. With its simple mechanicals, its classic shape and four seats, it's a unique way to explore secondary roads, making the journey as important as the objective of arriving at your destination.



© D.R.



© D.R.





Carte grise française French title

Châssis n° AM300/3/1406

Moteur n° DBA 1008

• *Achetée et entretenue
avec passion*

• *Conduite à gauche,
matching numbers*

• *Sellerie d'origine,
bagages sur mesure*

• *Bought and
maintained with passion*

• *Left-hand drive,
matching numbers*

• *Original upholstery,
bespoke luggage*

€ 160.000 – 220.000

1958 ASTON MARTIN DB2/4 MKIII COUPÉ

Si dans le film Goldfinger, James Bond pilote une Aston Martin DB5, le roman de Ian Fleming fait état d'une "Aston Martin III", dont on peut supposer qu'il s'agit d'une DB2/4 MkIII, ou DB MkIII. C'est donc la première Aston Martin de l'agent secret britannique ! Cette Aston Martin DB2/4 MkIII, en conduite à gauche d'origine, a été achetée par un chirurgien grec qui a emmené la voiture avec lui lors d'un déménagement en Afrique du Sud. C'est là que l'actuel propriétaire, lui-même originaire de ce pays, en a fait l'acquisition, en 1993. Il a ensuite ramené cette Aston Martin en Europe et l'a faite complètement restaurer en Angleterre. Il a eu toutefois le bon goût de conserver la sellerie d'origine, qui sent encore bon le cuir ancien et patiné, ainsi qu'un somptueux ensemble de bagages sur mesure, en cuir et compartimentés qui pouvait probablement contenir les fusils et le matériel de chasse (So chic !). Le compteur affiche 32 500 miles et la voiture, qui

James Bond drove an Aston Martin DB5 in the film Goldfinger, but there is mention in the book by Ian Fleming of an « Aston Martin III », which must surely refer to a DB2/4 MkIII or DB MkIII, making this the British secret agent's first car !

This Aston Martin DB2/4 MkIII, an original left-hand drive car, was bought by a Greek surgeon who took it with him when he moved to South Africa. It was there that the current owner, a South African, bought the car in 1993. He subsequently brought the DB2/4 to Europe, to be completely restored in England. He had the good sense to conserve the original upholstery with its patina and evocative smell of old leather, along with a delightful set of bespoke luggage, also in leather and compartmentalised to suggest it would have held guns and equipment for hunting (très chic.. !) The odometer reads 32,500 miles and the car,





est équipée de sa boîte à outils, fleure bon l'origine. Elle comporte son moteur six-cylindres 2,6 litres double arbre conçu au départ sous l'autorité de W.O Bentley et qui donne tout son caractère à ce coupé sportif. La carrosserie dessinée par Frank Feeley est un chef-d'œuvre de sobriété et de sportivité et, à l'époque, cette voiture est une des plus chères du marché : en France, il faut déboursier 3 355 00 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 le degré de raffinement de cette anglaise pur jus, première voiture de sport à être équipée d'un hayon arrière. A l'époque, ce modèle plaît 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. "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'Équipe, dans les années 1950. Cette voiture est en effet en train 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 d'ailleurs la dernière Aston Martin dont la personnalité forte dégage encore le parfum de la compétition. L'exemplaire que nous proposons lui ajoute le charme de l'authenticité.



which comes with its box of tools, has a truly original feel. It is equipped with the 2.6-litre six-cylinder twin-cam engine, designed originally under the authority of W.O. Bentley, that gives this sporty coupé all its character. The body, designed by Frank Feeley, is a masterpiece of simplicity and sportiness and in its day, it was one of the most expensive on the market : in France it cost 3,355,000 francs to buy a cabriolet, compared to 2,275,000 francs for a Jaguar XK 120 and 2,822,000 francs for a Lancia Aurelia Spider. This says much about the level of sophistication in this pure English beast, the first 'hatchback' sports car. In period, this model attracted the stars, sports car enthusiasts and... writers, such as Françoise Sagan who experienced an unfortunate mishap at the wheel of her cabriolet on a road in Normandy.

« The superiority of its gearbox and its driving qualities are almost irresistible » was how Paul Frère praised the merits of the Aston Martin DB 2/4 MkII in the pages of L'Équipe, during the 1950s. This car gave rise to a fabulous line of Aston DBs. Through to the DB6, these cars drew from and refined the raw ingredients of the DB2 and DB 2/4. The DB 2/4 was the last Aston Martin with a personality exuding the scent of competition. The example we are presenting offers the additional charm of authenticity.





Titre de circulation italien

Italian title

Châssis n° 60489

Moteur n° 40735

Moteur Type 528

Carrosserie Reutter

n°60489

- Superbe restauration italienne
- Rare cabriolet Pre A Super
- Moteur 1500 Super d'origine le plus puissant

- *Superb Italian restoration*
- *Rare Pre A Super cabriolet*
- *Original engine, the most powerful 1500 Super version*

€ 200.000 – 240.000

1954 PORSCHE 356 PRE A 1500 SUPER CABRIOLET

Conçue au lendemain de la seconde Guerre Mondiale, la Porsche 356 a connu une genèse mouvementée, d'abord à Gmünd, dans les Alpes autrichiennes, puis à Stuttgart, dans la propre maison de la famille Porsche. Finalement, la marque se présente officiellement au Salon de Genève 1949 et deux Porsche 356 sont exposées au Salon de Paris 1950. Peu après, en janvier 1951, Ferdinand Porsche disparaît et c'est son fils Ferry, brillant et dynamique, qui prend la suite. Pour des raisons de coût et de simplicité, la 356 reprend une plateforme dérivée de la Volkswagen, ainsi que son moteur modifié et plus puissant. La carrosserie est dessinée par Erwin Komenda, aérodynamicien d'origine autrichienne avec qui Porsche a déjà collaboré

Designed in the aftermath of the Second World War, the Porsche 356 had an eventful beginning, starting in Gmünd in the Austrian Alps, and moving later to Stuttgart, the home of the Porsche family. Finally, in 1949, the model was officially unveiled at the Geneva Motor Show, and the following year, two Porsche 356s were displayed at the Paris Motor Show. Shortly afterwards, in January 1951, Ferdinand Porsche disappeared and his son, the dynamic and brilliant Ferry Porsche, took over.

For reasons of cost and simplicity, the 356 used a platform derived from the Volkswagen, as well as its engine, which was modified to provide more power. The body was designed by Erwin Komenda, the aerodynamics





sur les Auto Union de compétition. Quant à la carrosserie, elle est réalisée dans les ateliers Reutter, à Stuttgart. Légère et aérodynamique, la voiture fait merveille sur les parcours sinueux. Les premières 356, baptisées rétrospectivement "Pre A" car elles arrivent avant la 356 A lancée en 1955, sont des modèles rares. Le cabriolet que nous présentons, très probablement vendu neuf aux États-Unis, a été ensuite acheté par un collectionneur italien important. Offrant une base saine, il a été restauré à grands frais, à la fin des années 1990, en étant confié aux meilleurs spécialistes de la Péninsule : l'atelier Serattini, de Bologne, un des meilleurs carrossiers spécialisé dans les Porsche, va s'occuper de la carrosserie. La sellerie, les moquettes et la capote sont pris en charge par les Établissements Cassina, également à Bologne, un des spécialistes du genre. Enfin, la mécanique a été remise en état par l'Officina Biasetti qui, à Parme, présente une réputation de haut niveau. Depuis le début des années 2000, cette voiture appartient à un avocat, passionné par les modèles de Stuttgart et qui ne l'a utilisée qu'avec beaucoup de soin. La présentation de ce cabriolet est donc encore superbe. Fait rare, il est équipé de son moteur d'origine, un 1500 Super (70 ch), qui était pour ce modèle la version la plus puissante du fameux quatre-cylindres à plat refroidi par air. Il est de teinte ivoire, sa couleur d'origine, avec une belle sellerie en cuir rouge. C'est donc un très bel exemplaire d'une des 356 les plus rares, les plus anciennes et les plus désirables, témoignant des débuts d'une marque qui allait profondément marquer l'histoire du sport automobile des années 1950 à nos jours.

engineer from Austria who Porsche had already worked with on the Auto Union competition cars and the VW. The body was constructed in the coachbuilder Reutter's workshop in Stuttgart. Light and aerodynamic, the car was great on winding roads. The first 356s, appearing before the 356 A launched in 1955, were retrospectively baptised « pre-A » and are rare models.

The cabriolet on offer, probably sold new to the United States, was later bought by an important Italian collector. With a sound base, it was restored at great expense at the end of the 1990s, entrusted to the best specialists in Italy : the Serattini workshop in Bologna, one of the top coachbuilders specialising in Porsches, were responsible for the bodywork. The specialists Cassina, also based in Bologna, took care of the upholstery, carpets and hood. Finally, the mechanical work was carried out by the reputable Officina Biasetti in Parma. Since the start of the 2000s this car has belonged to a lawyer who is passionate about Porsches and has taken great care with it. This cabriolet, therefore, remains in superb condition. A rare occurrence, it retains its original 70 bhp 1500 Super engine, which was the most powerful version of the famous flat-four air-cooled engine used for this model. The car is presented in its original ivory colour; with a lovely red leather interior. This is a superb example of one of the rarest, earliest and most desirable 356 models, a testimony to the early days of a marque that has had a huge impact on the history of motorsport from 1950s through to the present day.





Carte grise française
French title

Châssis n° 04206

- *Chef-d'œuvre esthétique*
- *Voiture vive et performante*
- *Modèle bien entretenu*

- *Aesthetic masterpiece*
- *Fast and effective car*
- *Well maintained model*

€ 280.000 – 320.000

Livrée neuve en Allemagne / Delivered new in Germany
1972 DINO 246 GTS

La Dino est née d'un ensemble de circonstances favorables. Enzo Ferrari souhaitait au début des années 1960 s'ouvrir à des modèles de plus grande diffusion, mais n'était pas prêt pour le moteur central. C'est Sergio Pininfarina qui a initié le premier projet dans ce sens, la Dino 206 Berlinetta Speciale présentée au Salon de Paris 1965. Puis, en 1966, le même Pininfarina proposait la Dino Berlinetta GT, dotée d'un nouveau châssis tubulaire et d'un V6 en position centrale, avec un dessin d'une extrême élégance mêlée de sportivité que l'on retrouvait sur la Dino 206 GT présentée l'année suivante. Son nom était un hommage à Dino Ferrari, fils d'Enzo et Laura, qui avait participé à la mise au point du V6 quatre arbres

The Dino was created from a favourable set of circumstances. In the early 1960s, Enzo Ferrari was keen to start producing models in greater numbers, but wasn't ready to use the mid-engine layout. It was Sergio Pininfarina who initiated the first such project, in the Dino 206 Berlinetta Speciale presented at the Paris Motor Show in 1965. In 1966 it was Pininfarina again who proposed the Dino Berlinetta GT, boasting a new tubular chassis and centrally positioned V6 engine, with a superbly elegant and sporty design that reappeared the following year on the Dino 206 GT. The name was a tribute to Dino Ferrari, Enzo and Laura's son, who had been involved with developing the four-cam V6 engine used in the 1961





équipant la monoplace 156 victorieuse au Championnat du Monde 1961 avec Phil Hill. Assagi par l'ingénieur Aurelio Lampredi, c'est ce même moteur tout aluminium que l'on retrouvait sous le capot de la 206 GT. Assez rapidement, il a été décidé d'en extrapoler une version encore mieux adaptée à un usage routier. Lampredi a donc étudié un bloc en fonte qui, avec sa cylindrée 2,4 litres, était plus souple que le précédent. Ainsi équipée, avec une carrosserie acier, la Dino prenait le nom de 246 GT et trouvait sa véritable homogénéité. Première Ferrari de route à moteur central, elle ouvrait la voie à une nouvelle famille dont le succès se confirme encore aujourd'hui avec les F430 à moteur V8. Cette Dino 246 GTS a été livrée neuve en Allemagne, en juin 1972. Et c'est à Monaco que son actuel propriétaire en a fait l'acquisition, au milieu des années 2000. Entretemps, la voiture avait bénéficié d'une restauration et, depuis, d'autres travaux ont été menés à bien. Ils concernent notamment la réfection du système de distribution avec pose de sièges de soupapes adaptés à l'essence sans plomb (chez Rectification Vente Moteurs, à Taden, avec achat de pièces chez Superformance en Angleterre), la remise en état de la peinture de la carrosserie et du châssis par la Carrosserie Anodeau, ainsi que diverses opérations concernant les freins, l'allumage, le chromage de certaines pièces, l'embrayage et diverses réparations d'équipement et de carrosserie, dont une concernant la fermeture du toit ouvrant. Celui-ci, propre à la version GTS, qui est aujourd'hui la Dino la plus recherchée, apporte un attrait supplémentaire à cette élégante berlinette afin de profiter au maximum de son caractère sportif.



World Championship-winning Ferrari 156 single seater driven by Phil Hill. It was this same engine, built in aluminium and tamed somewhat by the engineer Aurelio Lampredi, that was found under the bonnet of the 206 GT.

It was soon decided to develop a version better suited to road use. Lampredi worked on a 2.4-litre cast iron block that was more versatile than the earlier version. Thus equipped within a steel body, the Dino, which took the name 246 GT, discovered a perfect homogeneity. This first mid-engined road-going Ferrari opened the way for a new branch of the family with a lasting success still evident today in the V8-engined F430. This Dino 246 GTS was delivered new in Germany in June 1972 and was acquired by the current owner in Monaco in the mid-2000s. In between, the car benefitted from a restoration. Subsequent work carried has included the fitting of valve seats suitable for lead-free fuel (by Rectification Vente Moteurs, in Taden, with parts bought from Superformance UK), restoration of the paintwork to the body and the chassis by Carrosserie Anodeau as well as work to the brakes, ignition, clutch and the re-chroming of certain parts. Repairs to the equipment and body included work to the closing mechanism of the sunroof which, specific to the 246 GTS - the most highly sought after version today - lends an added attraction to this elegant berlinetta, providing the ideal way to enjoy its sporty character.



Carte grise française French title

Châssis n° 13283

Moteur n° 13283

- Voiture très bien entretenue et préservée
- Moteur d'origine («matching numbers»)
- Modèle puissant, élégant et confortable

- *Very well maintained and preserved car*
- *Original engine (matching numbers)*
- *Powerful, elegant and comfortable model*

€ 180.000 – 220.000

Livrée neuve en Suisse / Delivered new in Switzerland 1970 FERRARI 365 GT 2+2 COUPÉ

À partir de 1960, la gamme Ferrari s'enrichit d'une version 2+2 avec la 250 GTE. La 330 GT 2+2 lui succède, suivie en 1967 de la 365 GT 2+2, dont le nez effilé et les lignes tendues ne sont pas sans rappeler certaines Ferrari Superfast, son V12 de 4,4 litres et 320 ch lui permettant de dépasser 240 km/h. La voiture reçoit une direction assistée et une climatisation, ainsi qu'une suspension arrière indépendante comportant un système hydropneumatique à assiette constante, ce qui lui permet de ne pas voir l'arrière s'écraquer sous le poids des passagers supplémentaires. En trois ans, elle sera produite à quelques 800 exemplaires. Sortie d'usine le 25 mars 1970, cette Ferrari 365 GT 2+2 a été vendue neuve à Genève par

From 1960, the Ferrari range was expanded to include a 2+2 version in the form of the 250 GTE. This was followed by the 330 GT 2+2 and in 1967 by the 365 GT 2+2, with a streamlined nose and restrained styling reminiscent of some Superfast models. The 4.4-litre 320 bhp V12 engine powered the car to over 240 km/h. It came with power steering, air-conditioning, and independent rear suspension with a hydro-pneumatic self-levelling system, to compensate for the weight of rear passengers. In three years, some 800 examples were built. This Ferrari 365 GT 2+2 left the factory on 25 March 1970, sold new in Geneva by the importer, and was registered for the first time on 1 April 1970. According to the current owner, a long-time Ferrari,





l'importateur et immatriculée pour la première fois le 1er avril 1970. D'après son actuel propriétaire un Ferrariste de longue date, elle a été achetée en 2008 à un amateur suisse du nom de Theo Kuhn par un négociant basé aux Pays-Bas. C'est là que lui-même en a fait l'acquisition en 2012, séduit par son état d'origine. En effet, la voiture a été visiblement entretenue avec soin et la carrosserie refaite avec soin dans une belle teinte rouge présente très bien. L'intérieur est impeccable, avec ses sièges en cuir noir qui présentent une belle patine et son tableau de bord bois est agrémenté d'un autoradio Pioneer grandes ondes et modulation de fréquence, avec lecteur de cassettes. Le moteur est celui d'origine ("matching numbers") et l'actuel propriétaire a poursuivi le soin porté à l'entretien, en faisant effectuer divers travaux chez Dino Sport à Bezons : refécution radiateur, remplacement des ventilateurs de refroidissement avec relais renforcés, pose d'une boîte de dégazage, réglage allumage-carburation, réparation de la vitre électrique gauche, remplacement des amortisseurs. Cette voiture est par ailleurs équipée de jantes Borrani à rayons, de sorties d'échappement en inox et d'un interrupteur coupe-alimentation sur la console centrale. De plus, elle est accompagnée d'une attestation de conformité de Ferrari Maranello, d'une mallette à outils conçue par son propriétaire, de son manuel d'entretien et du catalogue de pièces de rechange d'origine.

Bien préservée et entretenue, cette Ferrari aussi puissante qu'élégante présente la race et l'exclusivité de toutes les voitures sorties de Maranello. Avec ses deux places arrière supplémentaires, elle saura apporter de grandes joies à son prochain propriétaire.

the car was bought in 2008 from a Swiss enthusiast by the name of Theo Kuhn by a broker based in Holland. It was from here that the present owner acquired it in 2012, attracted by its original condition. It was clear that the car had been fastidiously maintained and the carefully restored bodywork is presented beautifully in red. The interior is impeccable, with black leather seats displaying a lovely patina. The wooden dashboard is complemented by a Pioneer radio with LW and FM and cassette player. The car, complete with the 'matching numbers' original engine, has continued to be well maintained by the current owner who has had various works carried out by Dino Sport in Bezons : repair to the radiator, cooling fans with reinforced relays, the fitting of a catch tank, ignition-carburation adjustment, repair to the left electric window and replacement of the shock absorbers. The car is fitted with Borrani wire wheels, stainless steel tail pipes and a cut-out switch on the central console. Moreover, it comes with a certificate of conformity from Ferrari Maranello, a tool-case designed by the owner, its service book and a catalogue of original spare parts. Well preserved and maintained, this powerful and elegant Ferrari offers the pedigree and exclusivity of all cars that leave Maranello. Complete with two rear seats, it should make its new owner very happy.





Carte grise française
French title

Châssis n° 84749

- Une des 356 les plus désirables
- Restauration de qualité
- Depuis 40 ans entre les mêmes mains

- *One of the most desirable of 356s*
- *Very good restoration*
- *40 years in the same ownership*

€ 150.000 – 180.000



Même propriétaire depuis 40 ans / *Same owner for the last 40 years*
1958 PORSCHE 356 A 1600 SPEEDSTER

La Porsche 356 Speedster entre en production en 1954. Elle était initialement destinée au marché américain, principalement Californien. Elle se distinguait facilement du cabriolet par un petit pare-brise très bas, très incurvé à ses extrémités, encadré par un mince profilé en U. Sa capote était très légère et entièrement escamotable, elle évitait que toute l'eau de pluie ne rentre dans l'habitacle. Les portes, moins hautes que celles du cabriolet, étaient équipées de simples panneaux transparents amovibles. Des sièges baquets accentuaient le caractère sportif du Speedster dont les premiers exemplaires étaient livrés avec des jantes de 16 pouces et des moteurs de 1500 cm3 de cylindrée.

D'origine française, ce Speedster 356 a été acheté en 1974 par son actuel propriétaire, un amateur faisant partie d'une famille corrézienne de négociants en Grands Vins de Bordeaux, basée à Libourne. Il n'a entrepris

The Porsche 356 Speedster went into production in 1954, and was originally intended for the American market, mainly California. It is easily distinguishable from the convertible by a special small and very low windshield. The very light and fully retractable hood prevents from the rain. The doors, lower than on the convertible, were equipped with single removable transparent panels. Bucket seats accentuated the sporty character of the Speedster, the early examples had been delivered with 16-inch wheels and the 1500cc engine. Of French provenance, this 356 Speedster was purchased in 1974 by its current owner, an enthusiast from a family of wine merchants dealing with the best of Bordeaux wines. Undertaking the restoration of the car later, he had the registration document changed when the work was completed in 1982. When he purchased the car, it did not



la restauration que plus tard et a fait changer la carte grise une fois les travaux terminés, en 1982. Au moment de son achat, la voiture était dépourvue de groupe motopropulseur. Le propriétaire, passionné du modèle, l'a alors équipé d'une boîte conforme à son millésime et d'un moteur SC ultérieur. Développant à l'origine 95 ch, il a bénéficié d'un traitement particulier des chambres de combustion et des conduits d'admission et d'échappement, si bien qu'il doit délivrer autour de 100 ch. Par choix personnel et esthétique, il a préféré ne pas remonter les pare-chocs, mais ils seront livrés avec la voiture. Avec ses jantes larges remplissant bien les passages de roues, son pare-brise bas et sa ligne effilée, ce Speedster a très belle allure. Dans la gamme Porsche 356, c'est un des modèles les plus désirables et les plus exclusifs. Voulé par Max Hoffman, le bouillant importateur Porsche aux États-Unis, pour que ses clients puissent participer aux courses du week-end, il était plus simple, plus léger et plus sportif que la 356 standard. Il s'agit ici d'une des dernières opportunités d'acquérir un Speedster 356 annoncé à une estimation très basse. Le plaisir procuré par la conduite du modèle présenté est exceptionnel tant les performances sont élevées et le poids très faible. Le look est tellement inimitable qu'il permet de rêver à moindre coût et de s'imaginer sur les routes ensoleillées de Californie toute l'année !



have a powertrain. The owner, a 356 enthusiast, had the car equipped with a correct transmission and an SC engine. Originally developing 95bhp, the engine received special treatment of the combustion chambers and inlet and exhaust ports, so that it developed around 100bhp. For personal and aesthetic reasons, the owner preferred his Speedster without the bumpers, but they will be delivered with the car. With its large wheels filling in the wheel arches, its low windshield and tapered line, the Speedster has a very good look. In the Porsche 356 range it is one of the most desirable and exclusive models. Demanded by Max Hoffman, the Porsche importer in the United States, so that his customers could participate in weekend races, it was simpler, lighter and sportier than the standard 356. This is one of the last opportunities to acquire a 356 Speedster at a very low estimate. The pleasure from driving the car on offer is exceptional, the performance is high, and the weight low. The look is so inimitable that it allows you to dream and imagine sunny California roads all year long, at a price that is most accessible!

Titre de circulation français

French title

Châssis n° DB5/1382/L

Moteur n° 400/1364

- *Livrée neuve en France, trois propriétaires français*
- *Modèle emblématique de la marque*
- *Minutieusement entretenue par Harper*
- *Delivered new in France, three French owners*
- *Iconic model for this marque*
- *Fastidiously maintained by Harper*

€ 700.000 – 900.000

Livrée neuve en France / *Delivered new in France*

1964 ASTON MARTIN DB5

Le beau moteur six cylindres en ligne, œuvre de l'ingénieur Tadek Marek, préalablement monté sur la DB4, motorisa également la DB5 dans une version dont la cylindrée fut portée à près de quatre litres par une augmentation de l'alésage de 4 mm. Équipé de trois carburateurs S.U. HD8, ce moteur délivrait alors 282 Cv au régime très raisonnable de 5500 tr/mn soit une puissance au litre de cylindrée de 70 Cv, très comparable à celle des moteurs XK Jaguar de la même époque (265 Cv pour 3,8 L sur les premières type E). Les améliorations par rapport à la DB4 comprenaient un alternateur, un témoin de frein à main, des glaces Sundym, des doubles maîtres cylindres Girling avec un double servo-frein et des amortisseurs Armstrong à l'origine. Le prototype de la DB5, en fait une série V DB4 Vantage modifiée, apparut dans le film "Goldfinger" comme la voiture de James Bond. Le carénage des phares en Plexiglas, très élégant sert souvent à distinguer une DB5 d'une DB4, mais il faut se rappeler que les dernières séries V de la DB4 en étaient aussi pourvues. A partir du châssis #1340 la boîte ZF à cinq rapports fut montée de série. Bien qu'un peu plus lourde que la DB4, la DB5 reste très performante avec une vitesse maximum de plus de 230 km/heure et des accélérations de 0 à 100 km/heure en un peu plus de 7 secondes.

The excellent straight six engine, designed by engineer Tadek Marek, was first fitted to the DB4. It was subsequently used to power the DB5 in a version with a capacity of close to four litres, achieved by increasing the bore by 4mm. Fitted with three S.U. HD8 carburettors, this engine produced some 282 bhp at a reasonable 5500 rpm, equating to 70 bhp per litre. This compared favourably with the Jaguar XK engines of the same period (265 bhp for 3.8-litre on the early E-Types). Other improvements over the DB4 included an alternator, a handbrake light, Sundym glass, Girling tandem master brake cylinders with dual brake servos and Armstrong dampers. The DB5 prototype, in effect a modified DB4 Vantage series V, starred as James Bond's car in the film « Goldfinger ». A DB5 is often distinguished from a DB4 by the elegant headlight fairing in plexiglass, although notably the last series V DB4s were also equipped with the same. From chassis no.1340 onwards, a five-speed ZF gearbox was fitted as standard. Although a little heavier than the DB4, the DB5 maintained a high performance, with a top speed of over 230 km/h and acceleration of 0 to 100 km/h in just over 7 seconds.



Vendue neuve en France et délivrée par le concessionnaire parisien de la marque, à Monsieur Haas, 126, rue de Provence à Paris, le 20 février 1964. Elle était accompagnée à l'époque d'une garantie constructeur d'une durée d'un an. Le dossier, qui sera remis au futur acquéreur remonte aux années 70. Diverses factures et courriers nous indiquent un Monsieur Maurice Teisserenc propriétaire en 1978, dans les Landes. Ensuite, elle entre entre les mains de Monsieur Scali qui la gardera de 1990 jusqu'en 1997, date à laquelle notre propriétaire actuel l'acquiert. Véritable passionné de la première heure, il nous dit avoir eu un véritable coup de foudre pour ce modèle emblématique de la marque et sa mécanique 4 Litres. Cette DB5 a bénéficié d'une refecton totale de la mécanique par l'excellent Atelier Harper à Longpont sur Orge. Les nombreuses factures détaillent tous les travaux réalisés sur la voiture, témoignant d'un entretien méticuleux. Le moteur a été refait en 1999, l'embrayage, la boîte de vitesses et le pont en 2010.



Sold new in France, the car was delivered by the Parisian marque dealer to Monsieur Haas, of 126 rue de Provence, Paris, on 20 February 1964. It came with a year's warranty from the manufacturer. The file, which will be given to the future owner, dates back to the 1970s. Various bills and correspondence indicate that a Monsieur Maurice Teisserenc, from Les Landes, owned the car in 1978. It later passed into the hands of Monsieur Scali, who kept the car from 1990 to 1997, when the current owner acquired it. A long-time passionate enthusiast of the marque, he told us he fell head over heels in love with this iconic model and its four-litre engine. This DB5 has benefitted from a complete mechanical overhaul carried out by the excellent Atelier Harper in Longport sur Orge. Numerous bills itemise the work that has been carried out on the car, testifying to the meticulous level of maintenance it has enjoyed.

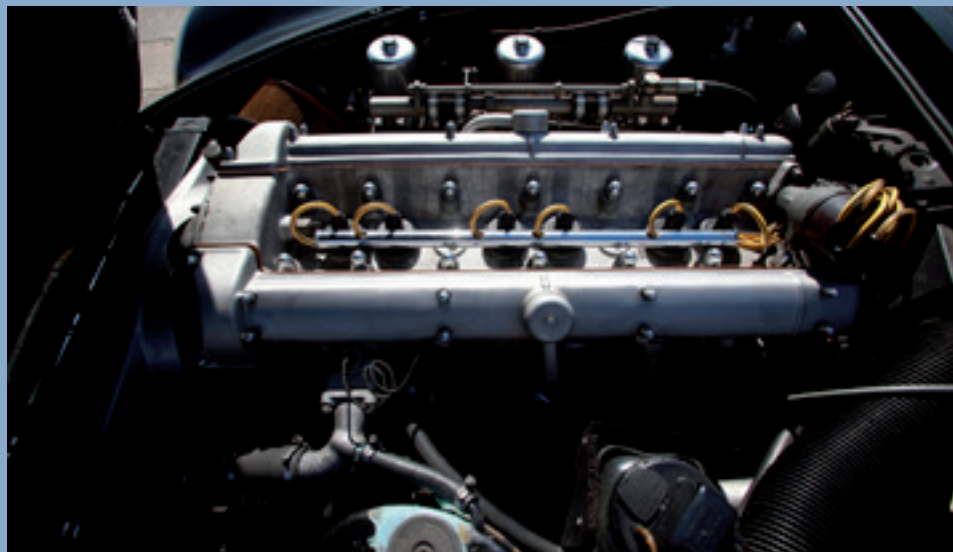




Elle a été livrée neuve avec son élégante couleur Goodwood Green et, selon la « factory building sheet » fournie par Aston Martin, un intérieur en cuir beige. Pourtant, l'intérieur tendu de cuir noir dont elle est équipée semble véritablement d'origine, tant la patine est splendide.

Il s'agit du modèle mythique de la marque et il est difficile d'oublier son histoire liée au célèbre agent Bond. Elle est à Aston Martin ce que la 300 SL Papillon est à Mercedes-Benz ou la Tour Eiffel à Paris ! Présentons-la comme la plus belle GT d'Aston, encore sous-estimée si on la compare aux Ferrari ou Maserati de même gamme. Elle représente un des meilleurs investissements actuels.

The engine was rebuilt in 1999, and the clutch, gearbox and rear axle in 2010. The car was delivered new in elegant Goodwood green with, according to the factory build sheet supplied by Aston Martin, a beige leather interior. However, the car's wonderful black leather interior appears to be genuinely original, displaying a splendid patina. This is the marque's legendary model with a history now forever linked to the famous agent, Bond. It is to Aston Martin what the 300 SL Gullwing is to Mercedes and the Eiffel Tower is to Paris ! We present here Aston's most beautiful GT, still undervalued in relation to comparable Ferrari and Maserati of the same type. It represents one of the best current investments.





**Titre de circulation
italien**

Italian title

Châssis n° 1R12981

- Restauration sur une base extrêmement saine
- Belle présentation
- Modèle mythique

- *Restoration on extremely sound base*
- *Nice presentation*
- *Legendary model*

€ 65.000 – 80.000

1970 JAGUAR TYPE E 4,2 LITRES CABRIOLET

Ce cabriolet Jaguar Type E est d'origine américaine, immatriculé le 7 octobre 2004 en Italie. Après avoir été, en 2005, complètement restauré, il a reçu un certificat de l'ASI daté du 21 décembre 2006. La restauration a permis de découvrir une caisse extrêmement saine, pratiquement dénuée de toute trace de corrosion : une situation particulièrement rare pour ce modèle. Cette base de qualité a permis de mener à bien une remise en état qui l'est tout autant. La voiture est aujourd'hui de teinte gris métallisé avec une capote noire neuve. Les feux arrière, d'origine américaine, ont été remplacés par des modèles européens, mais ils sont livrés avec la voiture. La sellerie est en cuir noir et de nombreux éléments d'origine ont été conservés, comme le porte-bagages additionnel, les ceintures de sécurité, l'autoradio... Depuis sa restauration, la voiture a couvert 14 500 km et, en fonction de l'affichage actuel du compteur, il est possible qu'elle n'en ait parcouru que 87 000 km depuis l'origine, compte-tenu de l'état rare de la carrosserie. Avec la puissance de son six-cylindres double arbre, l'élégance de sa ligne et le luxe de sa finition, cette belle Type E forme un cocktail enviable de plaisir au volant.

This Jaguar E-Type cabriolet, originally from America, was registered in Italy on 7 October 2004. Following a thorough restoration in 2005, it was issued with an ASI certificate dated 21 December 2006. The restoration revealed an extremely sound body, with hardly any trace of corrosion, which is particularly rare for this model. The high standard of base meant the equally high standard of restoration could be carried out successfully. Today the car is presented in metallic grey with a new black hood. The American taillights have been replaced with European versions, but the original ones will come with the car. It is upholstered in black leather; and numerous original parts have been conserved, such as the additional luggage rack, seat belts and radio. Since being restored, the car has covered 14,500 km and, in line with the odometer reading, it is possible that the car has only covered 87,000 km from new, given the rare condition of the coachwork. With its powerful twin-cam six-cylinder engine, elegant styling and luxury finish, this pretty E-Type offers an enviable cocktail, designed for an enjoyable experience behind the wheel.





**Titre de circulation
italien
Italian registration**
Châssis n° S813250

- Exemplaire bien préservé
- Version MC («Special Equipment»)
- Puissance, élégance, plaisir

- *Well preserved example*
- *MC version (Special Equipment)*
- *Power, elegance, enjoyment*

€ 70.000 – 80.000

1956 JAGUAR XK 140 ROADSTER

Ayant passé une partie de sa vie en Italie, ce roadster Jaguar XK 140 a reçu le 29 juillet 1996 un certificat de l'ASI. Il a été issu après restauration complète de la carrosserie et de la mécanique. Compte tenu de sa qualité, elle a très bien résisté aux années qui se sont écoulées depuis. De teinte vert anglais avec intérieur en cuir biscuit, ce roadster XK 140 est équipé de roues fils et d'une capote qui est sans doute d'origine, modifiée avec une lunette agrandie pour améliorer la visibilité vers l'arrière. Les panneaux latéraux sont placés dans des sacs en coton, de façon à ne pas en abîmer le Plexiglas d'origine. De plus, la voiture comporte un volant Motolita mais l'élément d'origine sera livré également. Il s'agit d'une "MC" (désignation américaine de la "SE", Special Equipment), qui est donc équipée de la version 210 ch du six-cylindres 3,4 litres, avec culasse dite "Type C".

Ce beau roadster Jaguar XK 140 a eu les honneurs du magazine italien *Ruote Classiche* lors d'un reportage sur la Coppa d'Oro delle Dolomiti à laquelle cette voiture avait pris part. Bien préservée et entretenue avec soin, elle est prête à repartir pour d'autres rallyes et balades, au son grisant de sa puissante mécanique.

Having passed part of its life in Italy, this Jaguar XK 140 roadster was given an ASI certificate on 29 July 1996, following a full mechanical and cosmetic restoration. It has weathered the intervening years well, thanks to the quality of the work carried out. Presented in British Racing Green with biscuit-coloured leather interior, this XK140 is equipped with wire wheels and a hood that is probably original, modified to include a larger rear window thus increasing visibility. The side panels sit in cotton bags, so as not to damage the original Plexiglas. The car is fitted with a Motolita steering wheel, but the original one will be delivered with the car. This example is an «MC» (the American version of the SE, standing for Special Equipment), thus fitted with the 210 bhp version of the 3.4-litre six-cylinder engine, with the C-Type head.

*This stunning Jaguar XK140 roadster starred in the Italian magazine *Ruote Classiche* in a feature on the Coppa d'Ora delle Dolomiti, in which it took part. Well preserved and carefully maintained, it is ready to set off on other rallies and travels, carried by the exhilarating sound of its powerful engine.*





**Titre de circulation
italien
Italian registration**
Châssis n° 2429372

- Voiture particulièrement originale
- Rénovation récente
- Sans égale par beau temps

- *Particularly original car*
- *Recent renovation*
- *Unbeatable in fine weather*

€ 20.000 – 25.000

1970 FIAT 500 MARE

La Fiat 500 Mare fait partie des très nombreuses transformations dont la Fiat 500 a été l'objet au cours de sa longue carrière. Celle que nous présentons a, d'après le vendeur, été réalisée par la Carrozzeria Holiday, un carrossier turinois qui, encore aujourd'hui, réalise ce type de modifications. La Mare est conçue suivant la même inspiration que la Jolly de Ghia, dont elle offre le même plaisir, mais sans atteindre les sommets de prix de sa cousine. Celle que nous présentons comporte donc les ouvertures échancrees dont la porte est remplacée par une simple lanière, et des sièges en osier qui participent à l'excentricité de cette voiture. Ils sont neufs, la voiture ayant été restaurée en 2014. A cette occasion, son moteur a été équipé d'une culasse et d'un carter Abarth, les freins ont été rénovés et l'échappement est neuf.

La voiture dispose de son Libretto italien et présente un numéro d'immatriculation d'origine turinoise. Elle constitue une voiture amusante et peu commune, particulièrement agréable à utiliser par beau temps, voire pour se rendre à la plage, répondant ainsi parfaitement à son appellation, "mare", qui signifie mer en italien.

The Fiat 500 Mare is one of many transformations that the Fiat 500 has enjoyed during its long career. According to the owner, the example on offer was created by Carrozzeria Holiday, a coachbuilder based in Turin that still carries out this type of modification today. The design of the Mare follows in the tradition of the Jolly by Ghia, and offers the same attractions but without being as expensive as its cousin. The car we are presenting features cut-away openings, the doors replaced with simple straps, and wicker seats that add to the car's rather eccentric character. The seats are new, as the car was restored in 2014, during which time the engine was equipped with an Abarth cylinder head and lower engine case. The brakes were also refurbished and it has a new exhaust.

The car comes with its Italian libretto and has the original Turin registration number plate. Here is a fun and unusual car; that is ideal to use in fine weather for a trip to the beach, as it's name – sea in Italian – suggests.





**Titre de circulation
italien**
Italian registration
Châssis n° 110F 2440549

- Version spéciale de la Fiat 500
- Belle présentation
- Modèle peu ordinaire
- *Special version of the Fiat 500*
- *In very good condition*
- *An unusual model*

€ 8.500 – 9.500

1970 FIAT 500 LOMBARDI MY CAR

Après sa sortie, la Fiat 500 a fait l'objet de nombreuses transformations et adaptations, par des préparateurs ou des carrossiers, dans le but d'en améliorer les performances ou de rendre plus confortable ce modèle assez rustique. C'est le cas de la version que nous présentons et qui, modifiée par le carrossier Francis Lombardi sur la base de la célèbre petite Fiat, présente une finition plus luxueuse. Dénommée "My Car", appellation reprise sur un logo placé à l'avant de la voiture, elle comporte une grille de calandre plus recherchée, une teinte bronze métallisé exclusive et un toit fixe permettant une meilleure insonorisation. Par ailleurs, l'intérieur a été lui aussi amélioré, avec une planche de bord spécifique et moins sommaire que celle de la Fiat 500 et un volant bois du plus bel effet. Lombardi aurait produit quelques 6 000 exemplaires de cette version spéciale. Celui que nous présentons a été confié à la Carrozzeria Bertone, à Chivasso, pour une remise en état, et la voiture a été complètement terminée cette année. Par rapport à la Fiat 500 de base, elle présente l'avantage de sa finition spécifique, qui en fait un objet plus original et exclusif.

After its release, the Fiat 500 saw many changes and various adaptations by coachbuilders, in order to improve the performance or to make this rather rustic model more comfortable. This was the case of the version on offer, a version coach-built by coachbuilder Francis Lombardi and based on the famous little Fiat, but with a more luxurious finish. Called "My Car", a name on the logo at the front of the car, it has a more pronounced grille and features an exclusive metallic bronze tint, with a fixed roof for better soundproofing. The interior was also improved, with a specific dashboard edge and with more instrumentation than the Fiat 500, and a nice wooden steering wheel. Lombardi may have produced about 6,000 units of this special version. The car on offer was entrusted to Carrozzeria Bertone, at Chivasso, for restoration and the car was completed this year. Compared to the standard Fiat 500, this car has the advantage of its special finish that makes it more original and exclusive.





**Titre de circulation
américain, Certificat
de dédouanement
pour l'UE
US title**

**Customs cleared in
the EU**

Châssis n° 110B*017116

- Belle restauration
- Modèle séduisant
- Mécanique simple

- *Beautifully restored*
- *An attractive model*
- *Simple mechanicals*

€ 20.000 – 25.000

1959 AUTOBIANCHI BIANCHINA TRASFORMABILE

Après avoir lancé la Fiat 500 à la fin des années 1950, le constructeur décide d'adapter son offre à la clientèle la plus large possible. Il met alors au point une version plus luxueuse, destinée en particulier à une clientèle féminine plus raffinée. Pour ce faire, Fiat utilise la marque Autobianchi, issue de Bianchi, auparavant constructeur de motos et de camions, et propose une gamme de petites autos dérivées de la Fiat 500. La première est la Bianchina Trasformabile, ainsi nommée car elle comporte un toit qui se découvre jusqu'à l'arrière. Nettement plus élégante que la Fiat 500, elle comporte un coffre avant plus prononcé et l'accessibilité au moteur est facilitée par un capot qui s'ouvre plus largement.

Ayant passé une partie de sa vie aux États-Unis, la Trasformabile que nous présentons a été importée en Europe il y a quelques années. Depuis, elle a bénéficié d'une restauration complète qui a concerné la carrosserie, l'intérieur et le moteur, en recevant les matériaux conformes aux spécifications de ce modèle. Avec une teinte extérieure rouge et une sellerie deux tons rouge et blanche, cette voiture pimpante présente le charme de sa silhouette élégante et de son toit complètement découvrable.

After launching the Fiat 500 in the late 1950s, the manufacturer decided to adapt its offer to a wider customer base, by developing a more luxurious version, targeting at a more sophisticated feminine clientele. Therefore Fiat used the Autobianchi brand, after Bianchi, who had earlier made motorcycles, trucks, and offered a range of small cars derived from the Fiat 500. The first model was the Bianchina Trasformabile, so called because it has had a roof that could be rolled back to reveal the rear. Much more elegant than the Fiat 500, it had a more pronounced front trunk and the accessibility to the engine was facilitated by a hood that opened more widely. Having spent part of his life in the United States, this Trasformabile on offer was brought to Europe a few years ago. Since then it has undergone a complete restoration, which included the body, the interior and the engine, receiving materials as specified to this model. With a red exterior color and upholstery in both red and white, this sparkling car has a dainty charm thanks to its elegant silhouette and its fully folding roof.





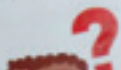
MÉCENAT CHIRURGIE CARDIAQUE



enfants du monde



5 étapes
pour sauver
une vie



Mécénat Chirurgie Cardiaque permet
à des enfants atteints de malformations cardiaques
et venant de pays défavorisés de se faire opérer
en France lorsque cela est impossible chez eux
faute de moyens techniques ou financiers.
Hébergés par des familles d'accueil bénévoles
dans onze hôpitaux en France
à Marseille,



Ines de la Fressange -
Marraine de Mécénat Chirurgie Cardiaque
Patron of Mécénat Chirurgie Cardiaque

VENTE AU PROFIT DE MÉCÉNAT CHIRURGIE CARDIAQUE DON DE LA MARQUE DS

Le centre de style DS et Ines de la Fressange Paris ont collaboré pour imaginer deux Concepts uniques et séduisants, l'un sur les bases d'une DS 3 et l'autre d'une DS 3 Cabrio. La Marque DS en a fait don à Mécénat Chirurgie Cardiaque Enfants du Monde qui les vend au profit de son œuvre. « Fondée en 1996 par le Professeur Francine Leca et Patrice Roynette, Mécénat Chirurgie Cardiaque permet à des enfants atteints de malformations cardiaques et venant de pays défavorisés de se faire opérer en France lorsque cela est impossible chez eux faute de moyens techniques ou financiers. Le coût final moyen de la prise en charge d'un enfant est de 12.000 €. Plus de 2500 enfants ont déjà été pris en charge depuis la création de l'Association exclusivement sur des fonds privés.

Dons et informations : www.mecenas-cardiaque.org ».



SALE TO THE BENEFIT OF MÉCÉNAT CHIRURGIE CARDIAQUE GIFT FROM DS BRAND

The Centre de Style DS and Ines de la Fressange Paris collaborated together to imagine two unique and attractive car Concepts, one based on a DS 3 and the other based on a DS 3 Cabrio. The DS Brand has donated these two cars to the association Mécénat Chirurgie Cardiaque Enfants du Monde, which in turn is selling them to raise funds for its charity work. Founded in 1996 by Professor Francine Leca and Patrice Roynette, Mécénat Chirurgie Cardiaque allows children with heart defects and originating from developing countries with lack of technical and financial means, to have heart surgery in France. The average total cost of care of one child is €12,000. Since the association was founded, more than 2,500 children have been treated exclusively with the help of private funds.

Donations and information: www.mecenas-cardiaque.org.



Carte grise française French registration

156 ch - 156 hp
1598 cm3
Essence - Petrol
Boîte 6 rapports -
6 speeds gear box

- Acquérir une pièce unique
- Sauver plusieurs vies d'enfants
- Voiture neuve

- *Acquire a unique piece*
- *Help save the lives of several children*
- *New out of the factory*

€ 20.000 – 25.000
Sans réserve
No reserve

Vendu au profit de « Mécénat Chirurgie Cardiaque » / Sold to the benefit of « Mécénat Chirurgie Cardiaque » 2014 DS 3 INES DE LA FRESSANGE PARIS CONCEPT

L'association du Centre de Style DS et d'Ines de la Fressange Paris qui a participé au développement de ce concept, est avant tout la rencontre naturelle entre une icône de la mode et une icône de l'automobile qui partagent le même goût pour l'élégance, le raffinement et la modernité. Cette voiture unique se différencie d'abord par l'association des teintes de carrosserie qui forment des alliances sobres et chics. La DS 3 est vêtue d'une robe Bleu Encre satiné qui s'accorde élégamment avec le Noir Onyx brillant du pavillon et la ponctuation « Rouge Ines » des coques de rétroviseurs. La voiture bénéficie d'une nouvelle Signature Lumineuse, de superbes jantes 17" Aphrodite diamantées, et de sièges en cuir grainé Bleu Granit d'une qualité exceptionnelle souligné d'une discrète surpiqûre blanche.

La Marque DS a fait don de cette voiture unique à Mécénat Chirurgie Cardiaque qui l'offre à la vente au bénéfice de son action.
La voiture est vendue sans frais acheteur. L'intégralité de la vente sera reversée à l'association.

The association of Centre de Style DS and Ines de la Fressange Paris, who participated in the development of this concept, is above all the natural pairing of a fashion icon with an automotive icon sharing the same taste for elegance, sophistication and boldness. This vehicle, a unique piece, features a combination of original colours forming a sober and smart alliance. The DS 3 is clothed in a Bleu Encre satin dress fitting elegantly with the Noir Onyx roof and the « Rouge Ines » mirror heads. The car features a new Signature Lumineuse, superb 17" Aphrodite diamante rims and Bleu Granit grained leather seats of exceptional quality underlined with discrete white topstitching.

DS Brand has donated this unique car to Mécénat Chirurgie Cardiaque that is selling it to raise funds for its charity work.
The car is sold without buyer premium. The whole amount will be given to the charity.





219

**Carte grise française
French registration**

156 ch - 156 hp
1598 cm3
Essence - Petrol
Boîte 6 rapports -
6 speeds gear box

- Acquérir une pièce unique
- Sauver plusieurs vies d'enfants
- Voiture neuve

- Acquire a unique piece
- Help save the lives of several children
- New out of the factory

€ 22.000 – 28.000
Sans réserve
No reserve

**Vendu au profit de « Mécénat Chirurgie Cardiaque » / Sold to the benefit of « Mécénat Chirurgie Cardiaque »
2014 DS 3 CABRIO INES DE LA FRESSANGE PARIS CONCEPT**

Ce concept comme le précédent est le résultat d'une rencontre entre le Centre de Style DS et Ines de la Fressange Paris, un esprit libre issu de la mode qui a porté son regard affûté sur le choix des graphismes, des matériaux, et des couleurs. Il en émane un style fort et pensé dans tous les détails.

La DS 3 Cabrio, elle aussi voiture unique, se pare d'une teinte noire Perla Nera brillant qui met en relief le pavillon Bleu Infini mat associé à une toile Bleu Infini. Ce modèle est lui aussi ponctué de coques de rétroviseurs « Rouge Ines ». La voiture bénéficie d'une nouvelle Signature Lumineuse, de superbes jantes 17" Aphrodite diamantées et de sièges en cuir grainé Bleu Granit d'une qualité exceptionnelle souligné d'une discrète surpiqûre blanche.

La Marque DS a fait don de cette voiture unique à Mécénat Chirurgie Cardiaque qui l'offre à la vente au bénéfice de son action.

La voiture est vendue sans frais acheteur. L'intégralité de la vente sera reversée à l'association.

This concept, like the previous one, is the result of a team up between the Centre de Style DS and Ines de la Fressange Paris, a free spirit stemming from fashion who has brought her experienced eye to the choice of graphics, materials, and colours. The style is strong and thought-through in every detail.

DS 3 Cabrio, also a unique piece, is adorned with a shiny Perla Nera black hue highlighting the Bleu Infini matt roof combined with a Bleu Infini canvas. This model is also punctuated with « Rouge Ines » outside mirror. The car features a new Signature Lumineuse, superb 17" Aphrodite diamante rims and Bleu Granit grained leather seats of exceptional quality underlined with discrete white topstitching. DS Brand has donated this unique car to Mécénat Chirurgie Cardiaque that is selling it to raise funds for its charity work. The car is sold without buyer premium. The whole amount will be given to the charity.





Titre de circulation italien

Italian title

Châssis n° 4200263

Carrosserie Chapron

n° 8038

Coque n° 0013000042

- Un des plus anciens cabriolets DS au monde
- État exceptionnellement bien préservé
- Origine Chapron parfaitement documentée
- Une voiture historique

- One of the oldest DS cabriolets in the world
- Exceptionally well preserved condition
- Fully documented Chapron origins
- Historic car

€ 115.000 – 130.000

Le 37^e cabriolet DS construit / The 37th DS cabriolet built 1961 CITROËN DS 19 CABRIOLET

Ce cabriolet DS19 aurait été vendu neuf en France à une Mme Fontamer, qui ne l'aurait utilisé que pendant les week-ends. Il s'agit d'un cabriolet usine qui, comme c'était l'usage, a été fabriqué dans les ateliers Henri Chapron. Une attestation de Noëlle-Éléonore Chapron, datée de février 2014, précise notamment : "Le cabriolet DS 19, (...), à boîte de vitesses hydraulique, châssis #4200263 (...), est sorti de chez Citroën le 16 février 1961 et fut livré à la carrosserie Chapron le 17 février 1961. Ce cabriolet DS, le trente-septième des cabriolets réalisés par Henri Chapron et commercialisés dans le réseau de vente Citroën, a été construit sous le numéro de fabrication #8038. (...) La voiture fut habillée par nos soins d'une peinture "Rouge Rubis", d'un intérieur cuir "noir" et d'un tapis gris. Elle fut équipée par nos soins d'un siège avant gauche réglable. Elle est sortie de nos ateliers le 27 mai 1961 pour retourner chez Citroën et être commercialisée par l'un de leurs concessionnaires." Dans la mesure où les premiers cabriolets réalisés par Chapron l'étaient sur une base ID, avec boîte manuelle, il s'agit d'un des plus anciens cabriolets connu sur base DS si ce n'est pas le plus ancien. Au total, 1 348 cabriolets ont été fabriqués.

This DS19 cabriolet was sold new to a Mme Fontamer who only used the car at weekends. It is a factory cabriolet that, as was customary, was bodied in Henri Chapron's workshop. A statement by Noëlle-Éléonore Chapron, dated February 2014, specifies: « The DS cabriolet 19, (...), with hydraulic gearbox, chassis #4200263 (...), left Citroën on 16 February 1961, and was delivered to the coachbuilder Chapron on 17 February 1961. This DS cabriolet, the thirty-seventh cabriolet built by Chapron and marketed through the Citroën network of dealerships, was bodied with the serial number #8038. (...) The car was liveried by us, in "Rouge Rubis" paint, with « black » leather interior and grey carpets. It was fitted by us with an adjustable left front seat. It left our workshop on 27 May 1961 to return to Citroën and be marketed by one of their dealers. » Insofar as the first cabriolets built by Chapron were on an ID base with manual gearbox, this is one of the earliest known, if not the earliest, cabriolets on a DS base. In total, 1,348 cabriolets were built.





Ce cabriolet a ensuite été vendu en 1976 en Italie et, entre 2004 et 2010, il a bénéficié d'une remise en état mécanique complète, concernant tous les composants : moteur, transmission, freins, système hydraulique, échappement et pneus sont neufs ou restaurés. La voiture fonctionne avec son liquide rouge selon ses spécifications d'origine et le propriétaire nous précise que la boîte à commande hydraulique fonctionne parfaitement, sans bruits parasites, et que la voiture peut dans l'instant prendre la route pour profiter de l'été indien. Également entre 2004 et 2010, la carrosserie a été repeinte dans sa teinte d'origine et la sellerie refaite, ainsi que les tapis, si bien que l'habitacle est impeccable. Cette voiture se présente aujourd'hui dans un état rare : aucune corrosion n'est détectée et les panneaux de carrosserie semblent être entièrement d'origine. Elle est accompagnée d'un dossier Chapron et du manuel de réparation de la DS 19.

Il s'agit donc d'un des cabriolets DS en existence les plus importants historiquement. Compte tenu de son état et de son ancienneté, il ne manquera pas d'attirer l'attention des collectionneurs et amateurs de la marque et de ce modèle mythique.



In 1976 this DS19 was sold to Italy and between 2004 and 2010 it underwent a complete mechanical rebuild, including components: engine, transmission, brakes, hydraulic system, exhaust and tyres. The car functions with its red liquid according to the original specifications and the owner informs us that the hydraulic box works perfectly without any problems and no noise, and that the car is ready to take to the road to enjoy the Indian summer. Sometime between 2004 and 2010, the coachwork was repainted in its original colour; the upholstery and carpets re-done, and the interior is immaculate. This car is presented today in a rare condition, with no sign of corrosion and the body panels appear to be completely original. The car comes with a Chapron file and the DS19 repair manual. Historically, this is one of the most important DS cabriolets in existence. Considering its condition and its age, it is bound to attract collectors and enthusiasts of the marque and of this mythical model.





Carte grise française French title

Châssis n° 880268

Moteur n° 880268

- Une des dernières Delage produites
- Bel intérieur d'origine
- Moteur six-cylindres 3 litres

- *One of the last Delages produced*
- *Lovely original interior*
- *Six-cylinder 3-litre engine*

€ 30.000 – 50.000

1950 DELAGE D6 3L AUTOBINEAU

Cette Delage D6 est équipée d'une carrosserie réalisée par Autobineau. Contrairement à la tendance de l'époque, elle évite le strict "ponton", très massif, et conserve une élégante découpe d'ailes.

D'après le vendeur, cette voiture aurait été achetée neuve par un transporteur d'Orléans. Elle passe ensuite entre les mains d'un M. Garino, ancien premier adjoint du maire de Puteaux et c'est en 2010 que l'actuel propriétaire en fait l'acquisition. Elle a bénéficié d'une peinture ancienne qui a conservé un beau lustre agréablement patiné. La sellerie d'origine en cuir bleu est en bel état et les moquettes assorties ont été remplacées. Le moteur six-cylindres 3 litres à 3 carburateurs d'origine a été refait par le précédent propriétaire et fonctionne bien, l'embrayage et les pneus ayant été remplacés plus récemment, les freins refaits, et les chromes des pare-chocs seront refaits avant la vente. En plus de la finition luxueuse correspondant à son standing, la voiture est équipée d'un toit ouvrant, d'un autoradio, d'un chauffage et d'un extincteur d'époque. Il s'agit d'une des toutes dernières Delage produites, avant l'arrêt en 1954. Il est rare de rencontrer un tel modèle, d'autant plus quand il est conforme à l'origine, avec une patine qui témoigne de sa qualité de construction.

This Delage D6 has a body built by Autobineau. Contrary to the trend at the time, it avoids the rigid and enormous « ponton », and retains elegantly shaped wings.

According to the vendor, it is thought this car was bought new by a haulier from Orléans. From there it passed into the hands of Monsieur Garino, a former deputy mayor of Puteaux, and was bought by the current owner in 2010. It has been re-painted in the past and displays a lovely patinated sheen. The original blue leather upholstery is in superb condition and the matching carpets have been replaced. The original 3-litre six-cylinder engine with triple carburettors was rebuilt by the previous owner and is in good working order. The clutch and tyres were replaced more recently, brakes overhauled, and the chrome on the bumpers will be restored before the sale. In addition to the luxurious level of finish in keeping with a car of this standing, the car also features a sunroof, radio, a heater and period extinguisher. This is one of the last Delages built, before production ceased in 1954. It is rare to come across such a model, particularly one that conforms to the original, with a patina reflecting its high build quality.





**Carte grise française
de collection
French collector
title**

Châssis n° 841356

- Remise en état complète
- Très belle présentation
- Modèle mythique
- *Completely refurbished*
- *Very nice presentation*
- *A legendary model*

€ 16.000 – 22.000

Voiture du film « La Ritournelle » / Car from the movie « Ritournelle »
1966 MORRIS MINI TRAVELLER BREAK BOIS

Le très beau « Mini Woody » présenté a fait l'objet d'une restauration complète en 2011, avec mise à nu de la carrosserie, remplacement des planchers, des bas de caisse et des bois de la partie arrière. L'ensemble a reçu une peinture neuve et tous les chromes et accessoires sont neufs ou refaits. Ces travaux de carrosserie ont totalisé plus de 600 heures de main d'œuvre. L'intérieur (sellerie, moquettes) a été lui aussi complètement refait. Parallèlement, la mécanique a été entièrement restaurée: moteur, boîte de vitesses, trains roulants, électricité, freins... Les factures de pièces totalisent environ 6 000 € auxquels il faut ajouter une centaine d'heures de main d'œuvre. Après cette remise en état poussée, la voiture a participé au tournage du film "La Ritournelle", avec Jean-Pierre Darroussin et Isabelle Huppert. De teinte verte avec intérieur vert clair, cette Mini 850 dotée d'une boîte quatre rapports est équipée d'un volant en cuir et aluminium, et de jantes d'époque en alliage léger. Depuis sa remise en état, ce séduisant break bois n'a parcouru que 1 500 km. La restauration de haut niveau dont il a bénéficié donne un attrait supplémentaire à ce grand classique de l'automobile britannique.

This beautiful "Mini Woody" on offer has been completely restored in 2011, a bare-body restoration, replacement of the floors, the sills and the wooden portion at the rear. The car received a new coat of paint and all the chrome and accessories are new or redone. The total body work took more than 600 hours of labor. The interior (upholstery, carpet) was also completely redone. Meanwhile, the mechanicals have been fully restored, including the engine, gearbox, running gears, electrics, brakes... The invoice of mechanical parts totals about €6,000, to which must be added the hundreds of hours of labor. After this extensive restoration, the car participated in the filming of "La Ritournelle" with Jean-Pierre Darroussin and Isabelle Huppert. Green in color with light green interior, this four-speed transmission Mini 850 is equipped with a leather aluminum steering wheel and antique light alloy rims. Since its restoration, this attractive wooden wagon has covered only 1500km. This high quality restoration gives an additional appeal to this British myth.





Carte grise française French registration

Chassis #XL2S1N-
583975A

- Equipement Wood and Pickett très luxe
- Toit ouvrant integral
- Style et agilité!

- *Very luxurious equipment from Wood and Pickett*
- *Built-in sunroof*
- *Style and agility!*

€ 12.000 – 15.000

1979 AUSTIN MINI WOOD AND PICKETT

Sortie en 1959 avec une fin de production en 2000, la Mini est un des plus grand succès de l'histoire de l'automobile, comme le montre ses victoires successives dans de multiples courses, incluant les victoires du Rallye Monte-Carlo en 1965 et 1967. La Mini a bénéficié de diverses évolutions, séries limitées tout au long de sa vie et quelques préparateurs ont apportés leur touche personnelle à la demande de clients désireux d'un modèle unique. C'est le cas de cette Mini qui est passée entre les mains de la société Wood and Pickett, toujours existante à Londres et spécialisée dans l'équipement personnalisé des Mini. Celle-ci a reçu un superbe tableau de bord en bois reprenant la forme de ceux équipant les Rolls Royce Silver Shadow, un volant Wood and Pickett en cuir, trois branches, un intérieur intégralement en cuir bleu marine, des sièges baquets et un toit ouvrant en toile prenant toute la surface du pavillon. Côté carrosserie, des élargisseurs d'ailes intégrés la distingue des Mini classiques et elle est équipée d'un goulotte d'essence type sport aluminium. Conduite à droite, elle a été achetée en Angleterre par sa propriétaire actuelle en 2007. En 2009, elle a bénéficié d'une restauration pour reprendre les points de corrosion. Cette Mini « Mini-Rolls » est la voiture parfaite pour des balades en ville et ailleurs.

Released in 1959 with the end of production in 2000, the Mini is one of the biggest success stories in the history of the automobile, as demonstrates its successive victories in multiple races, including victories at the Monte Carlo Rally of 1965 and 1967. The Mini had various detail developments, and several limited editions throughout its life, with some preparers bringing their personal touch in terms of customization as per the requests and desires of customers.

This has been the case of this Mini, which was personalized by the company Wood and Pickett, still established in London, and specialized in customizing Minis. The car features a beautiful wooden dashboard that is similar in style to those fitted to the Rolls-Royce Silver Shadow, a Wood and Pickett leather-covered three-spoke steering wheel, an interior in navy blue leather, bucket seats and a canvas sunroof that takes up the entire surface of the roof. The body differs from the classic mini by fender flares, and it is fitted a sporty aluminum fuel filler cap. Right hand drive, the car was purchased in England by its current owner in 2007. In 2009, the car received a restoration to counter corrosion at certain parts. This "Mini-Rolls" Mini is the perfect car for drives into town and elsewhere.





Carte grise française de collection

French title

Châssis n° LVX1235/F

- Une des 52 survivantes répertoriées
- Historique suivi
- Connue dans le monde TVR

- One of 52 listed surviving models
- Continuous history
- Well known amongst TVR enthusiasts

€ 25.000 – 30.000
Sans réserve
No reserve

Exemplaire du Salon de Londres 1968 / The 1968 London Motor Show display car 1968 TVR VIXEN S2

Cette TVR Vixen S2 fut exposée au Salon de Londres 1968. Livrée de couleur jaune Sahara avec un autoradio optionnel à son premier propriétaire, M. Rob Cutler, elle a été immatriculée SYD 8G avant d'être cédée l'année suivante à John Bunting qui l'a conservée pendant 18 ans. Participant régulier à diverses courses de clubs, il a effectué quelques modifications sportives. En 1980, il lui faisait bénéficier d'une remise en état complète avec plusieurs améliorations comprenant un nouveau tableau de bord. Elle était alors repeinte de couleur blanche.

Utilisée de façon plus épisodique, la voiture était mise en vente en 1987 et achetée par son troisième propriétaire, qui l'utilisait régulièrement avant de la remettre. En 1993, elle faisait l'objet d'une deuxième restauration complète avec remplacement des composants les plus importants et préparation sport plus soignée. Elle passait en 2003 entre les mains de l'actuel propriétaire, qui faisait refaire le moteur en 2004. La préparation a fait l'objet d'un soin particulier, et le moteur X-flow développant 156 HP. Rare, avec un historique suivi depuis l'origine et connue dans l'univers TVR, cette Vixen est la plus ancienne survivante de ce type. Cette voiture historique aux performances étonnantes saura combler tant le collectionneur que le pilote.

This particular TVR Vixen S2 was exhibited at the 1968 edition of the London motor show. Delivered to its first owner, Rob Cutler in a Sahara yellow shade with the optional radio and registered SYD 8G, it was transferred the following year to John Bunting who then owned the car for the next 18 years. A regular participant in various club racing events, he made some changes to make the car more competitive. In 1980, the car had a complete overhaul with several improvements including a new dashboard and the TVR was repainted white.

Used more occasionally, the car was sold in 1987 and purchased by its third owner, who used it regularly before putting it into storage. In 1993 the car was restored extensively a second time including the replacement of most important components and a neater race preparation. In 2003 the car changed hands again, passing on to the current owner, who overhauled the engine in 2004. The preparation of the car has been the subject of special care, with the X-flow engine developing 156bhp. Rare, with a continuous history since new and well known in the TVR world, this Vixen is the oldest survivor of this model type. This historic car, with amazing performance, should surely satisfy both the collector and the driver.





Carte grise française French registration

Châssis n° 420559

- Modèle rare
- Moteur Chevrolet puissant et fiable
- Très belle présentation

- A rare model
- Powerful and reliable Chevrolet engine
- In very good condition

€ 60.000 – 80.000

Livrée neuve en France / Delivered new in France 1968 ISO RIVOLTA IR300 COUPÉ

Fabriquée en 1966, cette voiture a été livrée neuve en France par Sonauto et immatriculée pour la première fois en 1968. Elle a bénéficié en 2001 d'une restauration de carrosserie, qui a bien résisté au temps. L'intérieur a été refait également, en réutilisant les cuirs d'origine beige clair et en remplaçant les mousses de sièges ainsi que les moquettes. L'ensemble est de belle allure et se marie magnifiquement avec le tableau de bord bois. La voiture est équipée d'un autoradio. En 2013, le système de freinage Dunlop a été refait, parallèlement au remplacement des rotules de direction et de suspension. Le moteur est bien le V8 Chevrolet 327 ci (5,4 litres) d'origine, avec un numéro se terminant par la lettre P, comme tous les blocs de ce type livrés par GM à Iso Rivolta. Il a reçu en 2014 un carburateur Holley 600CFM neuf, posé sur un collecteur d'admission Edelbrock en aluminium. Le système d'allumage est neuf également. La boîte Borg-Warner quatre rapports manuelle fonctionne très bien, de même que l'embrayage. Avec sa ligne combinant élégance et puissance, reposant sur des jantes à rayons neuves chaussées de pneus neufs, il s'agit d'un rare exemplaire d'IR300 livré neuf en France, et qui plus est en bel état.

Manufactured in 1966, this car was delivered new in France by Sonauto and registered for the first time in 1968. In 2001 the car was restored, and the body since has been in very good state, withstanding well the ravages of time. The interior was also redone, reusing the original light beige leather and replacing the seats' foam and carpeting. The combination is good-looking and blends beautifully with the wood trims. The car comes equipped with a radio.

In 2013, the Dunlop braking system was redone, and the steering knuckles and suspension parts replaced. The engine is the V8 Chevrolet 327 (5.4-liters) from origin, with a number ending with the letter P, like on all the blocks delivered by GM to Iso Rivolta. The car, in 2014, got a new 600CFM Holley carburetor, mounted on an aluminum Edelbrock intake manifold. The ignition system is also new. The four-speed Borg-Warner manual gearbox works perfectly, as does the clutch.

With its elegant and powerful lines, based on new wire wheel rims shod with new tyres, it is a rare example if a IR300 delivered new in France, in a very beautiful condition.





**Titre de circulation
français**

French title

Châssis n° IE10984

- Troisième main
- État d'origine
- Une des meilleures versions de la Type E

- *Three owners from new*
- *In original state*
- *One of the best versions of the E-type*

€ 50.000 – 70.000

Sans réserve

No reserve

1965 JAGUAR TYPE E 4,2 LITRES CABRIOLET

Mise en circulation le 19 juillet 1965 et vendue neuve en France, cette Type E cabriolet passait l'année suivante entre les mains d'un agriculteur de Feurs. C'est auprès de lui qu'Albert Prost en a fait l'acquisition, en 1970. Le dossier comprend plusieurs factures d'entretien, dont l'une des plus récente date de 2011 et précise que le freinage a été refait (conduites, servo et maître-cylindre).

S'agissant d'une troisième main, la voiture est en état d'origine. Elle a été repeinte dans les années 1980, ce qui a laissé le temps à la peinture de se patiner et de porter quelques traces d'utilisation. L'intérieur présente une séduisante sellerie grise en état d'origine, légèrement craquelée, témoin de l'histoire qu'a vécue cette voiture. Le grand volant bois ne présente pas de défaut particulier, non plus que le tableau de bord qui est équipé d'un autoradio Ducretet-Thomson d'origine. La capote est en bon état. Cette Type E est tournante, mais devra bénéficier d'une révision de principe avant une utilisation normale. Il est rare de découvrir un cabriolet Type E dans un tel état d'origine, non restauré et n'ayant appartenu qu'à trois personnes. En plus, il s'agit d'une des meilleures versions : série 1, avec phares sous globe et moteur 4,2 litres. Cette Type E peu banale apportera à son nouveau propriétaire les joies de sa mécanique puissante, alliées à l'incomparable plaisir d'une carrosserie découvrable.

Manufactured on July 19, 1965 and sold new in France, this E-Type convertible spent the following year in the hands of a farmer in Feurs. It was from him that Albert Prost acquired the car in 1970. The file includes several maintenance bills, including one from as recent as 2011 and states that the brake has been redone (pipes, servo and master cylinder). With three owners from new, the car is in original condition. It was painted in the 1980s, which allowed time for the paint to have the correct patina and wear some traces of use. The interior has attractive grey upholstery in original condition, slightly cracked, a witness to history that this car has seen. The large wooden wheel does not have any blemish, neither the dashboard, which is equipped with an original Thomson Ducretet radio. The hood is in good condition.

The E-Type is driveable, but could benefit from servicing before regular use. It is rare to discover a convertible E-Type in such a state, unrestored and one that has belonged to only three owners. Additionally, it is the best version: a Series 1, with its headlamps under Perspex covers and with the 4.2-liter engine. This E-Type will surely bring its new owner the joys of its powerful mechanicals, combined with the incomparable pleasures of a convertible body style.





**Titre de circulation
français, véhicule
suisse à dédouaner**
**French title, Swiss
vehicle to be
custom cleared**
Châssis n°
SAJJEAEX8AX220789

- 8 650 kms d'origine, entretien scrupuleux
- Véritable prototype sur route
- Fait partie du club fermé des «plus de 300 km/h»

- 8,650 km from new, scrupulous maintenance
- A veritable prototype
- Part of the exclusive "over 300 km/h" club

€ 95.000 – 145.000

Seulement 8 650 km d'origine/ *Only 8,650 km from new*
1992 JAGUAR XJ 220 COUPÉ ○

D'abord présentée comme un concept-car, la Jaguar XJ 220 fut presque étudiée en "perruque", en parallèle aux projets plus classiques et officiels, par une équipe réunie autour de Jim Randle, ingénieur en chef de l'entreprise. En 1988, ils présentent leur "bébé" à John Egan, patron de l'entreprise, et il est alors décidé d'exposer cette voiture exceptionnelle au Salon de Birmingham de la même année. L'accueil très favorable que lui font le public et les acheteurs potentiels emporte la décision de la mettre en production, en limitant le nombre d'exemplaires à 350. Grâce à son profilage soigné, la Jaguar XJ 220 entre ainsi dans le club très fermé des "plus de 300", atteignant même 320 km/h. Même au prix de 3,5 millions de francs, les acheteurs se l'arrachent. Livrée à partir de 1992, il sera finalement produit 281 exemplaires de cette Jaguar totalement hors norme et qui, depuis, n'a pas eu d'équivalent. Portant le n°40 de la série et produite en 1992, la Jaguar XJ220 que nous proposons a été prélevée de la chaîne de fabrication par Tom Walkinshaw, patron de TWR, pour sa collection personnelle. Elle a été par la suite cédée à un collectionneur, ce qui explique qu'elle n'ait été immatriculée qu'en 1998. Elle a bénéficié d'une grosse révision en 1998, pour un total de 16 500 euros, avec notamment un remplacement du réservoir, comme recommandé par le constructeur. Une autre grosse révision a eu lieu en août 2010. En 2011 d'autres travaux furent effectués dont le remplacement des freins et des pneus. Le dossier d'entretien, comportant les factures, sera fourni avec la voiture. L'ancien propriétaire a participé au Rallye de Paris 2011.

Initially presented as a design car, the Jaguar XJ 220 was almost studied as a "wig" alongside the more classic official projects, by a team led by the firm's chief engineer Jim Randle. In 1988, they introduced their "baby" to John Egan, the firm's chairman, who then decided to exhibit this exceptional vehicle at the Birmingham Fair of the same year. The very favourable welcome from the public and from potential buyers led to the decision to mass-produce the vehicle, limiting the number of copies to 350. Because of its carefully designed profile, the Jaguar XJ 220 is a member of the exclusive "over 300" club and can even reach 320 km/h (200 mph). At a price of 3.5 million francs, the buyers snapped it up. A total of 281 copies of this quite remarkable Jaguar were produced from 1992 onwards, and there has been nothing like it since.

The Jaguar XJ220 that we are offering, no. 40 in the series and produced in 1992, was taken from the production line by Tom Walkinshaw, the boss of TWR, for his personal collection. It was then transferred to a collector, and for this reason was not registered until 1998. In 1998 it underwent a major overhaul, costing €16,500, including a petrol tank replacement as recommended by the manufacturer. Another major overhaul was conducted in August 2010, and in 2011 other works were carried out, including replacement of the brakes and tyres. The service file, including bills, comes with the car. The previous owner participated in the 2011 Rallye de Paris.



Achetée en 2011 sous le marteau d'Hervé Poulain alors qu'elle avait parcouru 7 200 km, la voiture n'a été que très peu utilisée puisqu'elle affiche aujourd'hui 8 650 km. Son propriétaire helvétique important la voiture en Suisse et ne l'utilisant que durant les beaux jours. Equipée d'un autoradio Alpine avec GPS 16/9, cette Jaguar XJ220 est dans un état de préservation impressionnant. Elle demeure aujourd'hui la seule supercar abordable. Véritable prototype sur route, elle offre des sensations hors du commun, avec la conscience d'être au volant d'une automobile créée pour la recherche de performances pures. Cette voiture étant d'origine suisse, l'acquéreur devra s'acquitter des droits et taxes à l'importation dans le pays de destination.

In 2011 the current owner bought the car in an Artcurial auction, the car had 7,200 km on the clock at that time. He imported the car in Switzerland and used it very rarely; the meter now shows 8,650 km. Equipped with an Alpine car radio with 16/9 GPS, this Jaguar XJ220 is in an impressive condition. Real prototype on the road, it offers a truly delightful ride with the feeling of being behind the wheel of a car created as part of a quest for the perfect performance. Today, it remains the only affordable supercar. The buyer of this Swiss car will have to settle the import taxes in the country of destination.





Carte grise française French registration

Châssis n° 20271

Moteur n° 00441

- Rare version polyester
- La plus légère, la plus rapide et la plus désirable des 308

- Entretien soigneux, suivi - fiabilisée

- Rare fibreglass version
- The lightest, fastest and most desirable 308
- Thorough, regular maintenance – reliability

€ 70.000 – 90.000

1977 FERRARI 308 GTB «VETRORESINA»

Vendue neuve en France par Charles Pozzi, cette superbe Ferrari 308 polyester n'a connu que des propriétaires rigoureux et soigneux. Dès 1990, un rapport d'expertise nous apprend qu'elle a bénéficié d'une restauration complète. Elle appartient alors à M. Laurent Philippe demeurant au Dompnin, dans l'Aisne. En 2000 un homme d'affaires franco-suisse en fait l'acquisition et la confie aux ateliers Pennequin, à Magny-Cours (aujourd'hui Sodemo Vintage) pour une réfection du moteur. Les factures d'avril 2002 fournissent le détail de la remise en état du V8 et de ses accessoires. Ainsi, la voiture a été entièrement reconditionnée, fiabilisée et dotée d'un échappement hautes performances. L'actuel propriétaire en a fait l'acquisition dans la vente 'Automobiles sur les Champs' en 2012 et n'a parcouru que quelques 3.000 km depuis. Il a envoyé la voiture chez Ferrari après l'achat qui n'a pas trouvé de défaut, seule la pompe à essence a été remplacée. Depuis les photos du catalogue, les jantes d'origine ont été remises ainsi que quatre pneus neufs Michelin XWX. Les onéreuses jantes 'Stratos' dont elle est équipée sur les photographies de ce catalogue seront également livrées avec la voiture. La « polyester » ou « vetroresina » est la plus pure 308, la plus légère et la plus performante et en fait un collector très recherché de nos jours.

Sold new in France by Charles Pozzi, this superb fibreglass Ferrari 308 has always been fastidiously maintained. An inspection report from 1990 tells us that it has been comprehensively restored. At that time it belonged to Mr Laurent Philippe, who lived in Dompnin, Aisne. In 2000, a French-Swiss businessman bought the car and gave it to the Pennequin workshop in Magny-Cour (Sodemo Vintage today), to refurbish the engine. Bills from April 2002 provide details of work carried out on the V8 engine and its accessories. The car has therefore been completely overhauled and has been fitted with a high-performance exhaust. The current owner acquired the car at the auction 'Automobiles sur la Champs' in 2012 and covered just 3,000kms since. He had sent the car to Ferrari after his purchase, but they didn't find any fault, only the fuel pump was replaced. Since the photos of the catalogue, the original rims were put back, with four new Michelin XWX tyres. The expensive 'Stratos' rims, that you can see on the photos in this catalogue, will also be supplied with the car. The "polyester" or "glass-reinforced plastic (GRP)" 308 GTB is the purest of all the 308s, the lightest and most efficient and makes it a highly sought after collector car today.





Titre de circulation français

French title

Châssis n°

ZFFGJ34B000080853

- Vendue neuve par Pozzi à Paris
- Le dernier chef-d'œuvre d'Enzo Ferrari
- Carnet tamponné à jour
- Faible kilométrage

- Sold new by Pozzi in Paris
- Enzo Ferrari's final masterpiece
- Service book stamped up to date
- Low mileage

€ 750.000 – 850.000

Seulement 28 500 km d'origine, vendue neuve par Pozzi - Paris / Just 28 500 km from new, sold new by Pozzi - Paris

1989 FERRARI F40

La F40 est connue des passionnés comme la dernière Ferrari conçue et fabriquée sous le contrôle et du vivant d'Enzo Ferrari. Cette voiture radicale prenait la suite de la déjà mythique et très recherchée Ferrari 288 GTO. Elle réalise un grand coup médiatique international avec son lancement en 1987 pour l'anniversaire des 40 ans de la marque. Son V8 double turbo développe 478 ch à 7 000 tr/mn, elle comporte des suspensions d'une incroyable efficacité et un châssis léger, rigide grâce aux matériaux composites utilisés également pour les capots, les portières et le toit.

La forme de la voiture, signée Pininfarina, traduisait la priorité accordée à la fonction et à l'efficacité aérodynamique, comme en témoignait le large aileron arrière montant au niveau du pavillon.

Aujourd'hui, les performances de la F40 restent époustouflantes mais, en 1987, la voiture faisait figure d'extra-terrestre : elle atteignait 324 km/h en vitesse de pointe et son chrono sur le km départ arrêté s'établissait à 21 secondes, un temps que n'égalait que quelques rares voitures de production artisanale. Un an après la présentation de la F40, Enzo Ferrari s'éteignait, à l'âge de 90 ans. Avant de disparaître, il avait eu encore le temps de donner naissance à son dernier chef-d'œuvre sans compromis, la F40.

La Ferrari F40 que nous présentons a été livrée neuve le 1er décembre 1989 par l'importateur Ferrari France, Charles Pozzi S.A. à Levallois-Perret. Sur la première page du carnet d'entretien, une autre date apparaît, le 7 mars 1990, trois mois après donc. La date de première mise en circulation sur la carte grise est le 8 février 1991, un an après. L'explication est évidente : lorsque la F40 est sortie à l'époque, la spéculation allait bon train dans un marché fou qui devait s'écrouler fin 1990.

The F40 is known by enthusiasts as the last Ferrari designed and built under the direct supervision of Enzo Ferrari. This radical car took up the concept of the already mythical and sought-after Ferrari 288 GTO. It enjoyed a hugely successful international media launch 1987 celebrating the marque's 40th anniversary. Its twin-turbo V8 developed 478 bhp at 7000 rpm and had incredible suspension and a rigid, lightweight chassis made from composite materials that were also used for the boot, bonnet, doors and roof. The shape of the car, designed by Pininfarina, reflected the priority given to its function and aerodynamic efficiency, as seen in the large rear spoiler almost at roof level. The F40 has a performance that is still breathtaking today. However in 1987, it was out of this world: the car had a top-speed of 324 km/h, and could cover a kilometre from a standing start in 21 seconds, a feat only achieved by a few hand-crafted cars. A year after the car was first presented, Enzo Ferrari passed away at the age of 90, having overseen the creation of his last uncompromising masterpiece, the F40.

The Ferrari F40 on offer was delivered new on 1 December 1989 by the French Ferrari importer, Charles Pozzi S.A. in Levallois-Perret. A date three months later date appears on the first page of the service book: 7 March 1989. The car was road-registered for the first time on 8 February 1991 according to the French title. There is an explanation for this: when the F40 was first launched, speculation was rife in a market that would collapse at the end of 1990. The price of the new F40 in France was 1 750 000 FF in 1987, and the order alone could sell for double this the following day.



Le prix de la F40 neuve en France était de 1 750 000 FF en 1987 et le bon de commande seul se revendait le lendemain pour le double. Cette F40 présentée ici a dû faire partie de ces exemplaires dont le bon de commande seul s'était échangé avec plus-value, sans que la voiture ne change de lieu pour autant ! L'explication des deux dates sur le carnet et la date différente sur la carte grise vient de là sans aucun doute. Le chef d'atelier de Pozzi connaît très bien cette F40 jamais accidentée depuis le début, puisque ses entretiens ont été régulièrement faits dans le réseau en France et plusieurs fois chez Pozzi à Levallois. Le premier propriétaire qui apparaît sur le carnet vivait à Paris dans le 8e arrondissement. Dans ses 25 ans de vie, elle passe entre les mains de trois autres propriétaires puis de l'actuel, un commandant de bord sur Boeing 747 passionné de la marque et collectionneur depuis 30 ans ! Elle a aujourd'hui 28 500 km et a bénéficié de la grosse révision à 28 019 km en février de cette année avec remplacement de la distribution ainsi que des galets tendeurs évidemment.



This F40 was one of the examples that sold for a profit while on order, without the car actually moving an inch! This explains why there are two dates on the logbook and a different date on the registration document. This car, never damaged, is well known to the Pozzi workshop manager in Levallois. The first owner on the logbook lived in the 8th arrondissement in Paris.

Throughout its 25-year life it passed through the hands of three others before being acquired by the current owner, a Boeing 747 captain and marque enthusiast who has been a collector for the past 30 years ! Today the car has covered 28,500 km and has benefitted from a major service at 28,019 km in February this year, when the timing gear was replaced along with the belt tensioners. This stunning F40 is presented in Rosso Fer 300/9 with Stoffa Vigogna interior, the classic combination for this model. It is in impeccable condition mechanically and cosmetically, ready to take to the road !





Cette belle F40 est de teinte Rosso Fer 300/9 avec intérieur Stoffa Vigogna, thème classique pour le modèle. Elle se trouve dans un état mécanique et cosmétique impeccable et n'a plus qu'à prendre la route !

Dernier chef-d'œuvre d'Enzo Ferrari, elle restera à jamais inscrite dans l'histoire de Maranello comme un de ses modèles les plus importants et les plus marquants. Elle représente le rêve ultime de toute une génération ; il est bien logique donc que sa cote soit en pleine ascension. A acheter maintenant ! Avis aux nombreux amateurs...

Enzo Ferrari's last work of art, it will be known forever as one of the most important and striking models in Maranello's history. It represents the ultimate dream for a whole generation, and it is therefore logical that its value has been on the rise. Buy now! Advice to all enthusiasts...





**Carte grise française
French registration**

Châssis n°
ZAR11500007003969

- Belle présentation
- Présence d'un hard-top
- Modèle facilement utilisable

- *In beautiful condition*
- *With a hardtop*
- *An easy to use car*

€ 12.000 – 16.000
Sans réserve
No reserve

1992 ALFA ROMEO SPIDER 2 L AVEC HARD-TOP

Sorti d'usine le 16 mars 1992, ce Spider 2 litres a été vendu neuf à Milan le 22 avril 1992. Avec sa carrosserie "grigio chiaro" métallisé, qui est sa teinte d'origine, et son intérieur en cuir noir et alcantara gris, il n'affiche que 53 148 km au compteur. Il est depuis 2006 entre les mains de son actuel propriétaire, grand amateur d'Alfa Romeo dont le garage a abrité simultanément jusqu'à trois voitures de la marque.

Cette Alfa Romeo correspond à la troisième série de Spider nés avec le fameux Duetto. Équipée du célèbre quatre-cylindres double arbre alimenté ici par injection, elle a fait l'objet d'un entretien suivi à l'Espace Century, à Chilly-Mazarin et a bénéficié de divers travaux, comme un remplacement en 2008 du disque d'embrayage et des joints spi de sortie de boîte. Le joint de carter moteur a été remplacé en 2009 et le berceau moteur a été traité par la même occasion. En 2012, les freins ont fait l'objet d'une réfection avec remplacement du maître-cylindre et purge du circuit. La géométrie du train a été également contrôlée. En bon état de fonctionnement et de présentation, ce Spider 2 litres est accompagné d'un hard-top, équipement peu courant et particulièrement précieux pour les mois d'hiver.

Rolling out of the factory on March 16, 1992, this 2.0-litres Spider was sold new in Milan on April 22 1992, with the color "grigio chiaro" metallic, which was its original color, with a black leather interior and grey alcantara, the car showing just 53,148km on the clock. Since 2006 it has been in the hands of its current owner, an Alfa Romeo enthusiast.

This Alfa Romeo is from the third series of the famous Spider Duetto. Powered by the famous four-cylinder twin cam engine aspirated by an injection system, it has been refurbished and serviced by l'Espace Century, in Chilly-Mazarin, and has benefitted from various replacement of parts such as the clutch disc and oil seal at the output end of the gearbox. The crankcase gasket was replaced in 2009 and the engine cradle was also repaired at the same time. In 2012, the brakes have been repaired with the replacement of the master cylinder and the system has been bled. Wheel alignment was also checked. In good working order and in good condition, the Spider 2 Liter comes with a hardtop, an unusual optional equipment, particularly useful for the winter months.





**Titre de circulation
italien
Italian title**

Châssis n° AR10204-00225

Moteur n° AR00204-00428

Carrosserie Touring n°5631

- Voiture bien préservée
- Modèle rare et intéressant
- Carrosserie Touring

- Well preserved car
- Rare and interesting model
- Touring coachwork

€ 65.000 – 75.000

1959 ALFA ROMEO 2000 SPIDER TOURING

Ce Spider 2000 Touring a commencé sa carrière aux États-Unis, avant de revenir en Italie à la fin des années 1980. Il a ensuite intégré une importante collection réunissant de nombreuses réalisations du carrossier Touring, où il a été soigneusement entretenu. Cette voiture a bénéficié il y a quelques années d'une peinture rouge dont la présentation est encore très bonne, sans trace de corrosion, et les panneaux de carrosserie sont très bien alignés, témoignant des compétences de l'atelier de carrosserie. A l'intérieur, les sièges en simili noir sont en bon état, de même que la capote, et la voiture comporte son instrumentation d'origine. Elle recevra avant la vente des tapis d'habitacle et de coffre conformes au modèle Touring d'origine. Cette Alfa Romeo est équipée de son moteur d'origine ("matching numbers"), et une boîte de vitesses à cinq rapports est venue remplacer l'originale à quatre rapports, ce qui permet une conduite plus décontractée. Ce modèle, qui succédait à l'Alfa Romeo 1900 voulue par Orazio Satta, bénéficie d'une élégante carrosserie Touring et d'un confort bien supérieur aux Spider Giulietta et Giulia. Moins sportive que ses sœurs, c'était une voiture plus statutaire, plus rare (3 443 exemplaires) et bien plus luxueuse, demeurant très couteuse à restaurer. Quand elle se présente dans un si bel état elle constitue une occasion unique de rouler avec un des cabriolets italiens les plus réussis et élégants.

This 2000 Spider by Touring started its life in the United States, before returning to Italy at the end of the 1980s. It then entered a major collection that comprised numerous creations of the coachbuilder Touring, and was carefully maintained. A few years ago the car received new red paintwork that still presents well, with no signs of corrosion and with well-aligned panels that testify to the coachbuilder's skills. Inside, both the black imitation leather seats and the roof are in good condition, and the car retains the original instrumentation. Before the sale, the car will get carpets for the passenger compartment and boot that conform to the original Touring model. It has the original matching numbers engine, and a five-speed gearbox that replaced the original four-speed version, making the car more relaxing to drive.

This model, which followed the Alfa Romeo 1900 designed by Orazio Satta, benefits from elegant Touring coachwork and a level of comfort superior to the Spider Giulietta and Giulia. Less sporty than its sisters, it is more rare (3,443 examples) and much more luxurious, remaining very expensive to restore. Presented in such a wonderful condition, it offers a unique opportunity to drive one of the most successful and elegant Italian cabriolets.





**Titre de circulation
italien
Italian title**

Châssis n° AR1428328

- Excellent état d'origine
- Combinaison de couleurs très désirable
- Indémorable

- *Excellent original condition*
- *desirable color combination*
- *Timeless design*

€ 50.000 – 70.000

1973 ALFA ROMEO MONTREAL

Pour l'exposition internationale de Montréal en 1967, il fut demandé à Alfa Romeo de présenter une voiture représentative du « symbole de la plus grande aspiration que l'homme puisse réaliser en matière d'automobile ». La réponse fut un prototype étudié en collaboration avec Bertone, appelé "Montréal" pour la circonstance. Trois ans plus tard, lors de sa mise en production, Alfa motorisait cette voiture de haut de gamme avec le superbe moteur de la voiture de course Type 33 qui développait 230 ch pour 2,6 litres de cylindrée, soit 88,5 ch. au litre de cylindrée, mieux que les V8 Ferrari !

Cette belle Montréal a été livrée neuve en Italie avec la climatisation, dans sa livrée « marron glacé », (luce del bosco 825) couleur certainement la plus élégante pour ce modèle. Elle se trouve dans un excellent état d'origine, jamais accidentée et sans corrosion. Il est rarissime de trouver une Montréal dans cet état qui prouve un entretien toujours méticuleux et une utilisation douce. Son intérieur est en tissu beige, ses moquettes marron clair en excellent état. Côté mécanique, son embrayage, ses freins, ses pneus viennent juste d'être changés, quant au moteur, il montre un fonctionnement sans faille. Les Montréal demeurent de vrais collectors, puissantes, équilibrées à l'image forte et à la sportivité affirmée.

For the International Expo of Montreal in 1967, Alfa Romeo was commissioned to showcase a car that would represent the "symbol of the greatest aspiration that man can realize regarding automobiles." The answer was the two prototypes designed by Marcello Gandini of Bertone, called the "Montreal" for the occasion. Three years later, when it launched production, Alfa Romeo decided to set up a powerful engine in the engine bay, in keeping with the car's more upmarket image: the redoubtable engine of the Type 33 race car, which developed 230bhp from its 2.6-liter engine, 88.5bhp per liter of displacement, better than Ferrari's V8! This beautiful Montreal was delivered new in Italy with the air conditioning in its livery of "marron glacé" or a metallic light brown, certainly the most elegant color for this model. It is in excellent original condition, never damaged and without any corrosion. It is rare to find a Montreal in this condition, but it does confirm a meticulous maintenance schedule and smooth use. Its interior is in beige fabric, with light brown carpets, all in excellent condition. Mechanically, the clutch has just been changed, and the engine is in good working order. The Montreal remains a true collector car, powerful, balanced with a strong image and distinctively sporty.





**Carte grise
hollandaise
Dutch title**

Châssis n°9112310159

Moteur n°

Type 911 /53 #6320408

- Matching numbers (moteur/boîte/peinture/sellerie)
- Restauration professionnelle de qualité
- Certificat d'authenticité de l'usine

- Matching numbers (engine/gearbox/paintwork/upholstery)
- High quality professional restoration
- Factory certificate of authenticity

€ 140.000 - 160.000

1972 PORSCHE 911 2,4 L S TARGA

Le modèle présenté a été fabriqué en Octobre 1971 et livré à Chicago. Elle est revenue en Europe il y a dix ans. Elle vient d'être entièrement restaurée par l'excellent atelier RS Automobiles en Belgique où plus de 700 heures de travail ont été nécessaires pour achever, il y a deux mois, cette restauration de haut niveau. Le moteur et la boîte de vitesses avaient été refaits il y a trois ans. Plus de 200 photos ont été prises pendant les travaux et plus de 50000 € ont été dépensés. Le certificat d'authenticité délivré par l'usine nous confirme bien la totale originalité de cette voiture. Le moteur, la boîte de vitesses (915/02), la couleur de la carrosserie (silver metallic 8010) et de l'intérieur (black leatherette/11) ainsi que les options d'époque ont été conservés lors de la restauration, à l'exception de la radio Blaupunkt Frankfurt. Les vitres sont teintées, le pare chocs arrière est équipé de butoirs optionnels et le compartiment moteur éclairé par une lampe, en option elle aussi. Les sièges d'origine ont été remplacés par des BF Torino mais ceux d'origine seront livrés avec la voiture. Cette très désirable 911 S 2,4 L Targa est très recherchée par les amateurs, surtout dans cette couleur classique, typique des autos de compétition de la marque.



The 911 2.4S is one of the most desirable classic 911s. Of course the 1973 2.7 RS was a little lighter with 20 bhp extra, but the performances of these two cars remained close, while the quality and performance in relation to price of the 2.4S is unbeatable. The model on offer was built in October 1971 and delivered to Chicago, returning to Europe ten years ago. It has just been completely restored by the excellent RS Automobiles workshop in Belgium. This 700-hour high-level restoration was completed two months ago. The engine and gearbox were rebuilt three years ago. Over 200 photos were taken during the work carried out and some €50,000 spent. The certificate of authenticity from the factory confirms the total originality of this car. The engine, gearbox (915/02), colour of the body (silver metallic 8010) and interior (black leatherette/11) were conserved during the restoration, as were all period options apart from the Blaupunkt Frankfurt radio. The car has tinted windows, the rear bumpers are fitted with the optional guards and the engine compartment is equipped with a light, as an option. The original seats were replaced with BF Torino seats but the original ones will be delivered with the car. This very desirable 911 S 2.4 L Targa is highly sought-after by enthusiasts, particularly in this classic colour, characteristic of the marque's competition cars.



Titre de circulation italien

Italian title

Châssis 9114610191

Moteur 6640695

- Rarissime modèle Carrera 2,7L Targa
- Tous les carnets d'origine
- Moteur refait très récemment
- *Very rare Carrera 2,7L Targa model*
- *All the original manuals*
- *Recent engine rebuild*

€ 140.000 - 160.000

Construite à seulement 630 exemplaires / Just 630 examples built 1974 PORSCHE 911 CARRERA 2,7L TARGA

L'automne 1973 voit l'apparition de la série « G » de la 911, soit la septième génération de 911 depuis sa présentation en 1963. Tout en haut de la gamme 1974/1975, trône la toujours très performante Carrera, qui perd dans le même temps son appellation « RS ». Extérieurement, elle se distingue du modèle de l'année précédente par ses pare-chocs avant et arrière en aluminium, plus imposants et terminés par des soufflets censés absorber les chocs tandis que mécaniquement rien ne change.

La voiture présentée appartient à un grand amateur de Porsche bien connu. Eclatante dans sa teinte originale noire, c'est une voiture dans un excellent état de présentation. Mécaniquement, son moteur a été complètement refait il y a 2000 km. Nous n'avons pas de facture de la main d'œuvre mais seulement des factures Porsche des pièces nécessaires à la réfection. Elle possède tous ses carnets tamponnés, manuels de l'utilisateur, son compresseur, ses trousseaux d'origine. Son intérieur est impressionnant tant il paraît neuf. Cette Porsche rarissime en targa avec son arceau couleur alu a une allure folle et se trouve dans un état impressionnant aussi bien dessus que dessous lorsque nous l'avons inspecté sur un pont. Cette Porsche est la digne descendante directe de la mythique Carrera RS de 1973 et on comprend pourquoi ce modèle est de plus en plus recherché tant son moteur est souple et dynamique et son look sexy !



The series « G » of the 911 appeared in the autumn of 1973, the seventh generation of the 911 since it was first presented in 1963. The consistently high performing Carrera, now minus the « RS » in its name, sat at the very top of the 1974/5 range. An external difference to the previous year's model was the addition of more imposing aluminium bumpers front and rear fitted with shock-absorbing bellows-style boots. Mechanically the car stayed the same.

The car presented belongs to a well-known Porsche enthusiast. Brilliant in its original black livery, this car is presented in excellent condition. The engine was completely rebuilt 2,000 km ago. There are no records of the hours spent on this, but there are Porsche invoices for all the parts required. The car comes with its stamped service books, owner's manuals, compressor and original toolkit. The interior is very impressive and looks like new. This rare Targa with aluminium roll hoop looks great and is in fantastic condition, on top and underneath, as we were able to check when we inspected the car on a ramp. This Porsche is the direct descendent of the legendary Carrera RS of 1973. It is easy to see, with its lively and versatile engine and sexy look, why this model is becoming more and more sought after !



Carte grise française French registration

Châssis n°
WPOZZ93ZFS000535

- Belle présentation
- Une des 911 les plus recherchées
- Performances très élevées

- Nice presentation
- One of the most popular of 911s
- Very high performance

€ 45.000 – 65.000

1985 PORSCHE 930 TURBO COUPÉ

Délivrée neuve en France, cette Porsche 930 Turbo appartient depuis 2005 à son actuel propriétaire. De teinte gris métallisé, elle a été repeinte lorsqu'elle était en possession de son précédent propriétaire, un amateur parisien. L'intérieur en cuir noir est en bon état et les tapis de sol ont été remplacés en 2014. La voiture est équipée d'un autoradio Alpine récent. D'un point de vue entretien, un dossier de factures, conservé depuis 2002, accompagne la voiture. On note en 2004 une refécution complète du moteur au Garage Rallye Sport, les travaux totalisant plus de 8 500 €. A l'époque, le compteur affichait 107 247 km et, depuis, la voiture a peu roulé puisqu'il montre aujourd'hui 118 400 km. En 2014 ont été remplacées la batterie, la pompe à essence et la sonde de pression d'alimentation du turbo, alors que parallèlement était effectuée une vidange moteur avec remplacement du filtre à huile. La voiture est accompagnée de sa trousse à outils d'origine. Quand elle est née en 1975, la 930 Turbo impressionnait autant par son allure, avec ses extensions d'ailes et son aileron arrière, que par ses performances. Aujourd'hui, cette génération de turbo emblématique devient très recherchée.

Delivered new in France, this Porsche 930 Turbo has been owned since 2005 by its current owner. Metallic grey in color, it was repainted when it was in the possession of the previous owner, a Parisian enthusiast. The black leather interior is in good condition and the carpets were replaced in 2014. The car is equipped with a recent Alpine radio.

From a maintenance point of view, an invoices file, preserved since 2002, comes with the car. We see that in 2004 the car received a complete engine refurbishment at Rallye Sport Garage, the work totaling more than €8,500 in terms of costs. At the time, the odometer showed 107,247km, and since then the car has hardly been driven, as it shows just 118,400km currently. In 2014, the battery, fuel pump and probe for the turbo pressure were all replaced, as well as the engine oil filter, which was replaced too. The car comes with its original tool kit. When the model was launched, in 1975, the 930 Turbo impressed everyone by its looks, what with its wing extensions and rear spoiler, as well as by its performance. Today, this iconic generation turbo model is highly sought after.





Carte grise française French title

Châssis n°

ZFFAA17B000088132

Moteur n° 25530

- Un seul propriétaire de 1995 à 2012
- 26 800 km d'origine
- Entretien suivi, carnets

- *One owner between 1995 and 2012*
- *26 800 km from new*
- *Regularly maintained, manuals*

€ 45.000 – 55.000

1991 FERRARI TESTAROSSA

Sur cette voiture, la caractéristique la plus intéressante est son passé : après avoir été vendue neuve par les Établissements Pozzi à un acheteur de Megève, elle n'a connu de 1995 à 2012 qu'un seul propriétaire, de Saint-Nazaire. D'autre part, elle n'affiche aujourd'hui que 26 800 km d'origine. Elle est donc dans un excellent état de préservation, et toutes les opérations d'entretien peuvent être suivies grâce aux factures et aux carnets qui accompagnent la voiture. On peut notamment observer : en 1995, révision au garage Ferrari Barteau, le compteur affichant 11 417 km ; en 2000, à 20 209 km, dépose des deux culasses et révision, également au garage Barteau, pour un montant de 58 000 francs ; en 2003, autre facture de révision, à 23 545 km. En 2012, alors qu'elle a moins de 25 000 km, elle est achetée par un professionnel, pour son propre usage. En 2014 il effectue une révision comportant comme on peut le voir sur la facture : changement de la courroie, contrôle des jeux aux soupapes, remplacement des plaquettes de freins avant, changement de tous les filtres et fluides. Avec sa teinte jaune sortant de l'ordinaire, dotée d'une belle sellerie en cuir noir et des trois valises Ferrari prenant place dans le coffre avant, cette Testarossa demeure encore scandaleusement sous coté.

What makes this car interesting is its history. It was sold new by the Établissements Pozzi to a client from Megève, and between 1995 and 2012 has been in the hands of one owner, from Saint-Nazaire. Today it has covered 26,800 km from new which helps to explain its wonderful condition. The maintenance is fully documented in the bills and manuals that come with the car; and of note, this includes, in 1995, a service at the Ferrari Barteau garage at 11,417 km ; in 2000, at 20,209 km, both cylinder heads were dismantled and serviced, again at the Barteau garage, for a sum of 58,000 francs ; in 2003, another service at 23,545 km. In 2012, with a mileage of less than 25,000 km, the car was bought by a professional for his own use. In 2014, the invoice for a service he had carried out lists changing the belt, valve clearance check, new front brake pads, and changing all filters and fluids. Presented in the more unusual yellow colour, with superb black leather upholstery and three Ferrari suitcases stored in the front, this Testarossa remains ridiculously under valued.





Carte grise française French title

Châssis n°

WPOZZ96ZNS490560

Moteur n° 62N81028

- Voiture superbe d'origine
- État exceptionnel pour ce modèle
- 2 propriétaires depuis 1995

- Superb original car
- Exceptional condition for this model
- 2 owners since 1995

€ 230.000 – 280.000

Seulement 50 255 km d'origine / Just 50 255 km from new
1992 PORSCHE 964 RS COUPÉ

Cette voiture a été vendue neuve en Avignon et, depuis, elle est toujours restée dans la région, situation exceptionnelle pour une voiture de ce type. En 1994 et 1995, elle appartenait à une société qui l'avait achetée à son probable premier propriétaire, avant de passer entre les mains d'un collectionneur du Vaucluse qui l'a conservée jusqu'en 2009. Il l'a alors cédée à son voisin, l'actuel vendeur de la voiture, un porschiste perfectionniste possédant également une 993 RS. De teinte "Grand Prix Weiss" d'origine, elle est accompagnée d'un dossier de factures du garage Baumet, à partir de 1995, date à laquelle elle avait parcouru 13 595 km. La voiture est absolument conforme à l'origine, avec son étiquette constructeur bien présente sous le capot et, à l'avant, les boulons de fixation des chapelles d'amortisseurs comportant encore les marques de montage. Le fond du compteur kilométrique a été remplacé chez un spécialiste alors que la

This car was sold new in Avignon, and has remained in the region ever since, which is highly unusual for a car of this kind. In 1994 and 1995, it belonged to a company who is believed to have been the second owner. It then passed in to the hands of a collector from Vaucluse who kept the car until 2009. He sold it to his neighbour, the current vendor, a Porschiste perfectionist, who also owns a 993 RS.

Presented in the original « Grand Prix Weiss », it comes with a file of invoices from the Baumet garage, dating from 1995 when it had covered 13,595 km. The car conforms completely to the original, with the constructor's plaque evident under the bootlid and, at the front, the fixing bolts for the shock absorber housings complete with their mounting marks. The back of the kilometric odometer was replaced by a specialist when the car had covered 31,000 km.





voiture affichait 31 000 km. Compte tenu de son état, cette voiture a remporté un premier prix lors d'une réunion organisée par le Porsche club de France, à l'occasion des 20 ans de la RS. Elle est complète avec sa pochette contenant les différents manuels livrés avec la voiture (dont son carnet d'entretien tamponné), sa trousse à outils et le double des clés. La 964 RS était dérivée de la Carrera 2 dévoilée en 1989 et correspondant à la troisième génération de 911, la dernière avant que la forme ne s'éloigne plus nettement de la toute première version. La RS, qui renouait pour la première fois avec les deux lettres prestigieuses depuis la 2.7 RS de 1972, était une compétition/client conçue pour pouvoir s'engager en Gr. N/GT, tout en étant homologuée pour la route. Les modifications visaient l'allègement et la RS comportait donc un habitacle dépouillé (absence de sièges arrière, d'air conditionné, d'assistance de direction, notamment) et un capot en aluminium. Côté mécanique, le six-cylindres 3,6 litres à plat recevait des arbres à cames et un boîtier électronique spéciaux, ce qui faisait passer la puissance à 260 ch. Ajoutez-y des modifications de suspension, et vous vous trouvez en face d'une voiture radicale, dotée d'un excellent rapport poids-puissance et d'une maniabilité sans pareille, idéale pour tourner sur circuit. Il est rare d'en trouver un exemplaire dans l'état exceptionnel qu'affiche celui que nous présentons.



Unsurprisingly, given its condition, this Porsche won first prize at a meeting organised by the Porsche Club of France to mark 20 years of the RS. The car is complete with wallet containing the various manuals that were delivered with the car, (including the stamped service book), its toolkit and a second set of keys.

The 964 RS was derived from the Carrera 2 unveiled in 1989, and represents the third generation 911, the last before the styling departed markedly from the first version.

The RS, which re-used for the first time the two prestigious letters last seen on the 1972 2.7 RS, was a competition/client model designed to compete in Gr. N/GT, while being homologated for road use. The modifications were intended to keep the weight down and so the interior was stripped (notably no rear seats, air-conditioning or power steering), and it had a aluminium bonnet. On the mechanical side, the 3.6-litre flat-six engine had overhead cams and a special electronic gearbox that boosted the power to 260 bhp. With additional modifications to the suspension, the result was a radical car, with an excellent power-to-weight ratio and unequalled handling, that makes it ideal for circuit use. It is rare to find an example that is in such an exceptional condition as the one we are offering here.





**Titre de circulation
italien**

Italian title

Châssis n° 50298

Moteur n° 39646

Moteur Type 615/1

- Rare version Pre A
- Très belle restauration
- Matching numbers

- Rare Pre-A version
- Lovely restoration
- Matching numbers

€ 160.000 – 180.000

Restaurée par les ateliers Cremonini / Restored by the Cremonini workshop

1953 PORSCHE 356 PRE A COUPÉ

Ce coupé Porsche 356 Pre A a passé le plus clair de son existence aux États-Unis. En 1990, il était réimporté en Europe (en Italie) et, deux ans plus tard, il était acheté par un amateur de Modène, qui le confiait aux Établissements Cremonini, dans la même ville. Réputé pour ses travaux sur des Ferrari et des Maserati de haut niveau, cet atelier a appliqué à cette Porsche la rigueur de ses méthodes. La voiture est sortie de restauration au début de cette année et le résultat est impressionnant. D'après le propriétaire, le blanc choisi pour sa carrosserie est la teinte d'origine, et son moteur est aussi celui d'origine ("matching numbers"). Cette Pre A comporte le pare-brise légèrement en V des versions les plus anciennes, ainsi qu'une planche de bord en tôle rouge équipée d'un rare autoradio Telefunken.

La 356 reste une grande classique du sport automobile des années 1950 et, dans cette version, elle présente encore la pureté du premier dessin. Cette voiture a posé les bases de la personnalité de toutes les Porsche futures et, encore aujourd'hui, les 911 qui sortent d'usine héritent des principes érigés par les premières 356. Ce rare coupé Pre A représente donc une véritable référence historique.

This Porsche 356 Pre-A coupé has spent the majority of its life in the United States. In 1990 it was brought back to Europe, travelling to Italy, and was acquired two years later by an enthusiast from Modena. He took the car to the Cremonini Workshop, also in Modena, renowned for their work on top-level Ferrari and Maserati motor cars. The workshop applied the same rigorous methods to this Porsche and it emerged from restoration at the start of this year. The results are impressive. According to the owner, the white tint chosen for the body is the original colour, and the car is fitted with the original, matching numbers engine. This Pre-A has the slightly V-shaped windscreen of the earliest versions, and a red painted metal dash fitted with a rare Telefunken radio. The 356 is one of the great classic sports car models of the 1950s and, in this version, retains the purity of the original design. This model provided the origins of a personality seen in all future Porsches, with 911s leaving the factory today still displaying the fundamental principles established by the first 356s. This rare Pre-A therefore represents a truly historic record.







**PROVENANT DE LA COLLECTION
D'UN PASSIONNÉ
D'AUTOMOBILES FRANÇAISES**

***FROM THE COLLECTION
OF A FRENCH CARS CONNOISSEUR
LOTS 239-245***

Carte grise française French registration

Châssis n° 5095

Moteur n° 2578 MS

- Voiture bien préservée
- Modèle rare, surtout avec hard-top
- Mécanique complètement révisée

- Well preserved car
- Rare model, particularly with hard-top
- Mechanics fully serviced

€ 25.000 – 35.000
Sans réserve
No reserve

1961 DB LE MANS CABRIOLET HARD-TOP

Immatriculé pour la première fois dans le Nord le 10 mars 1961, ce cabriolet DB Le Mans était un modèle Luxe, blanc avec intérieur en skaï rouge, et équipé d'un hard-top. Il n'a changé depuis que cinq fois de mains, recevant dans les années 1980 deux bandes bleues sur une peinture blanche refaite. Outre le hard-top, il bénéficiait de quelques options d'époque, comme des phares antibrouillard, des pare-chocs avant et arrière, un volant bois, un compte-tours, une banquette arrière garnie... Aujourd'hui, même si la plateforme laisse apparaître quelques traces de corrosion, cette DB Le Mans présente un bel état de préservation, complète avec ses accessoires et ses badges d'origine, et un moteur échange standard. Lors de son achat en 2009 par l'actuel propriétaire, elle a fait l'objet d'une révision complète chez Paris Ter Auto, à Nanterre, avec révision moteur (remplacement des segments, soupapes et bagues bronze), de la boîte de vitesses (remplacement synchros, pignons de marche arrière, roulements, couronne), des freins, de l'embrayage (butée), remplacement d'un flexor de direction et des roulements de roues avant. En 2011, les chromes ont été refaits, le joint de pare-brise remplacé et le hard-top étanchéifié. Les quatre pneus Michelin XXZ ont été remplacés en 2009 et sont en bon état.

Registered for the first time in the north of France on 10 March 1961, this DB Le Mans cabriolet was a Luxe model, in white with red vinyl interior; and complete with hardtop. It only changed hands five times since then, receiving two blue stripes on new white paint in the 1980s. In addition to the hard-top, it benefitted from other period options, including fog lamps, front and rear bumpers, wooden steering wheel, rev counter and trimmed rear bench seat. Today, although the platform shows a few signs of corrosion, this DB Le Mans is presented in well-preserved condition, complete with accessories and original badges, and a re-conditioned engine. When it was bought by the current owner in 2009, it was given a full service at Paris Ter Auto, in Nanterre, which included work to the engine (rings, valves and bronze bearings replaced), the gearbox (synchros, reverse gear pinions and bearings replaced), the brakes, clutch (release bearing), and the steering flexible coupling and front wheel bearings replaced. In 2011 the chrome-work was refurbished, the windscreen seal replaced and the hardtop made watertight. The four Michelin XXZ tyres were replaced in 2009 and remain in good condition, and the car is equipped with a map reading light.





**Carte grise française
French registration**

Châssis n° 855028

Moteur n° 7197

- Belle présentation
- Restauration très soignée
- Modèle attrayant, original et ludique

- Nice presentation
- Very neat restoration
- An original, attractive and fun car

€ 18.000 – 24.000

Sans réserve**No reserve**
1953 PANHARD DYNA X87 JUNIOR ROADSTER

Très saine, cette Dyna Junior achetée en 2009 a bénéficié d'importants travaux mécaniques chez Paris Ter Auto, à Nanterre : réfection moteur (remplacement du vilebrequin, de l'équipage mobile, des soupapes, de la pompe à huile,...) ; remise en état de la boîte de vitesses (synchros, fourchettes de première, seconde et marche arrière, bagues...) et de l'embrayage ; remplacement des amortisseurs. Une facture de plus de 12 000 € figure au dossier, ainsi que des photos de la restauration carrosserie dont cette voiture a également fait l'objet. De teinte rouge, très saine, complète avec ses enjoliveurs et accessoires, elle est en bel état avec sa sellerie en simili brun et sa capote noire. Avec un compteur qui affiche 67 395 km, elle est équipée d'un porte-bagages, de sabots d'ailes Robri et de phares additionnels. Elle a par ailleurs fait l'objet d'un entretien régulier dont le détail est disponible et a participé en 2009 au Rallye des Princesses, entre les mains de Luana Belmondo. Reprenant l'esprit des cyclecars, la Junior offrait à une clientèle peu argentée le plaisir d'une carrosserie ouverte et de performances honorables grâce à sa légèreté et son moteur brillant. Aujourd'hui, elle est pour l'amateur une machine originale, rare et amusante.

This very sound Dyna Junior was bought in 2009 and has received significant mechanical work at Paris Ter Auto, at Nanterre: engine repair (replacement of the crankshaft, the connecting rods, the pistons, the valves, the oil pump...), overhaul of the transmission (synchros, fork of first, second and reverse, rings...) and the clutch, and the replacement of the shock absorbers. An invoice of more than €12,000 comes with the folder, as well as pictures of the restoration of the bodywork. Red in color, very sound, complete with wheel caps and accessories, the car is in nice condition with its brown faux upholstery and black hood. The counter displays 67,395 km, it comes equipped with a luggage rack, Robri wings and additional headlamps. It has been regularly maintained (details available) and participated in 2009 in the Rallye des Princesses, driven by Luana Belmondo. Echoing the spirit of cycle-cars, the Junior offers the pleasure of an open top motoring and enjoyable performance thanks to its light weight and brilliant engine. Today a car like this is rare for enthusiasts to find and enjoy.





**Carte grise française
French registration**

Châssis n° 309456

Moteur n° 18336

- Rare version cabriolet
- Belle restauration
- Technique avant-gardiste

- *Rare convertible version*
- *Beautifully restored*
- *A technology pioneer*

€ 20.000 – 30.000

Sans réserve**No reserve**
1951 PANHARD DYNA X85 CABRIOLET

Achetée en 2010 à un collectionneur de la Drome qui la détenait depuis 1996, ce cabriolet a été restauré et présente une belle peinture bordeaux, une sellerie en simili gris très bien réalisée et une capote en parfait état. Il bénéficie de la finition soignée de la Dyna X, avec ses enjoliveurs en aluminium, son inscription "Dyna" à l'avant du capot et sur la poignée de frein à main, ainsi que ses accessoires de tableau de bord en bakélite. D'après le propriétaire, ce cabriolet est équipé d'un moteur plus évolué que celui d'origine, un bicylindre à plat 610 cm³ un peu limité. Il s'agirait d'une version ultérieure provenant d'une PL17. Cette mécanique assez sophistiquée présentait des particularités intéressantes, comme les ressorts de torsion pour le rappel des soupapes. La carrosserie en aluminium constituait une autre caractéristique très moderne, si bien que la Dyna X affichait un caractère sportif qui allait lui permettre de figurer honorablement lors de compétitions comme le Rallye de Monte-Carlo ou les Mille Miglia. En version cabriolet, avec ses quatre places sous capote, elle est particulièrement rare et attrayante. D'autant plus avec cette restauration de qualité.

Purchased in 2010 from a collector from South of France who owned it since 1996, this convertible has been restored and features beautiful burgundy paint, beautiful upholstery in grey synthetic leather and a hood in perfect condition. It enjoys the nice finish of the Dyna X, with its aluminum wheel caps, its inscription "Dyna" on the front of the hood and on the handbrake handle as well as accessories on the Bakelite dashboard. According to the owner, this convertible was powered with a more advanced version than the original one, the 610cc flat-twin engine being rather limited. The engine is believed to be from a later model, the PL17. This rather sophisticated engine had interesting features, such as torsion springs for the valve return. The aluminum body was another modern feature, giving the Dyna X a sporty character that would allow it to participate honorably in competitions such as the Rallye Monte-Carlo and the Mille Miglia. As a convertible with four seats, it is particularly rare and attractive, specifically with such a nice quality of restoration.





Carte grise française
French registration

Châssis n° 855471

Moteur n° 25212

- Rare version cabriolet
- Préparation rallyes de régularité
- Présentation correcte

- *A rare convertible version*
- *Prepared for regularity rallies*
- *Correct presentation*

€ 12.000 – 18.000
Sans réserve
No reserve

1953 PANHARD DYNA X87 JUNIOR CABRIOLET

Achetée en 2008, cette Dyna Junior est une rare version cabriolet, apparue en fin de vie de ce modèle rustique. Elle se distingue du roadster par ses poignées de portes extérieures, ses vitres remontantes et ses "retours" de pare-brise plus réduits. En 2009, cette voiture a fait l'objet d'une préparation chez Paris Ter Auto, à Nanterre, en vue de sa participation au Rallye Neige et Glace. Sur le plan mécanique, la boîte de vitesses a été remplacée, le train arrière revu avec remplacement des roulements de bras de suspension et des silentblochs, le moteur recevant de son côté un allumage électronique. L'habitacle était doté d'un équipement plus complet avec pose d'un système de chauffage-désembuage, de ceintures de sécurité, d'un lecteur de carte, d'un extincteur et de sièges baquets, plus enveloppants que la banquette toute plate d'origine. Le tableau de bord recevait une instrumentation de Panhard 24 et le volant à trois branches laissait place à un élément de Dyna Z. Même si c'est au détriment de la conformité à l'origine, le confort et la facilité d'utilisation y ont gagné et rendent plus aisés les déplacements avec cette voiture ludique et originale.

Purchased in 2008, this Dyna Junior is a rare convertible version, which appeared at the end of life of the Dyna family. It is distinguished from the roadster by its exterior door handles, its sliding windows and folding smaller windshield. In 2009, this car was prepared by Paris Ter Auto from Nanterre for its participation in the Rallye Neige et Glace. Mechanically, the gearbox was replaced, the rear axle overhauled, and the engine received an electronic ignition. The interior was fitted with a more comprehensive equipment list, with installation of a heater-defogger system, seat belts, a card reader, a fire extinguisher and bucket seats, instead of the flat bench of origin. The dashboard instrumentation was from the Panhard 24 and the three-spoke steering wheel was replaced one coming from the Dyna Z. Even if it was at the expense of complying with the originality of the car, comfort and ease were increased for more convenient travelling in this joyful and original car.





243

Carte grise française French registration

Châssis n° 851729

Moteur n° 2420

- Restauration de qualité
- Finition très soignée
- Voiture légère et vive

- *High quality restoration*
- *High standard of finishing*
- *Light, fast car*

€ 10.000 – 15.000

Sans réserve

No reserve

1953 PANHARD DYNA X87 BERLINE

De cette voiture on sait que, depuis 1962, elle n'a connu que quatre propriétaires, dont les plus anciens étaient deux femmes : en 1962, 1991, 2003 et 2009, date de l'achat par l'actuel propriétaire. Très saine, cette berline X87 rouge sombre a bénéficié dans les années 2000 d'une belle restauration dont le détail figure au dossier. Depuis 2009, elle a fait l'objet d'un entretien d'usage et d'une intervention sur la boîte de vitesses suite au blocage de la marche arrière. Ce modèle intéressant peut se targuer d'une finition particulièrement soignée et regorge de détails intéressants et d'enjoliveurs en aluminium élégamment dessinés, complétés par une galerie de toit en aluminium. L'intérieur est en drap de bonne facture et la voiture est équipée d'un filet de toit, d'un tableau de bord avec accessoires en bakélite blanche et d'un cendrier accessoire d'époque reprenant la forme de la voiture. Accompagnée d'une réédition du carnet de conduite, elle affiche 3 928 km au compteur. Grâce à sa carrosserie aluminium, c'est une voiture légère dont le fameux bicylindre à plat en fait une voiture brillante pour son époque. Dans cet état, elle représente une opportunité particulièrement intéressante.

We know that since 1962 this car has had just four owners, the earliest two being women : in 1962, 1991, 2003 and 2009 – the date it was acquired by the current owner. In very sound condition, this dark red X87 saloon was treated to a high quality restoration during the 2000s, the details of which appear in the file. Since 2009, it has been well maintained with work to the gearbox following a problem with reverse gear sticking. This interesting model boasts a particularly high level of finishing, and is full of interesting details, such as elegantly shaped aluminium hubcaps and aluminium roof rack. The interior is upholstered in high quality fabric, with a roof net, a dashboard with white Bakelite accessories and a period ashtray accessory in the shape of the car. Accompanied by a re-issue of the driver's manual, it displays 3,928 km on the odometer. With an aluminium body, this is a light car that, equipped with its famous flat-twin engine, had an outstanding performance for its day. In this condition, it represents a particularly interesting opportunity.





Carte grise française French registration

Châssis n° 1189509

Moteur n° 1271849

- Rare état d'origine
- Sellerie cuir bien préservée
- Modèle rare

- *Rare original condition*
- *Well preserved leather interior*
- *Rare model*

€ 20.000 – 30.000

Sans réserve

No reserve

1951 PEUGEOT 203 A BERLINE DÉCOUVRABLE

Entre 1977 et 2012, date à laquelle elle a été achetée par l'actuel propriétaire, cette 203 découvrable est restée entre les mêmes mains. C'est certainement ce qui explique le rare état d'origine dans lequel elle se trouve aujourd'hui. Sortie d'usine en 1951 et immatriculée pour la première fois en janvier 1952, elle a simplement bénéficié d'un voile de peinture il y a plusieurs années. La capote est neuve, mais la sellerie en cuir bleu a été conservée sans restauration et offre le charme de sa patine, sans déchirure notable. Les moquettes assorties sont aussi celles d'origine et, si des traces de corrosion apparaissent en bas de la carrosserie, elles correspondent à une attaque visiblement superficielle. Le compteur affiche 68 255 km, la mécanique tourne bien, les accessoires spécifiques sont complets mais les pneus Michelin X réclameront un remplacement. Il est rare de trouver une telle version aussi bien préservée et conforme à l'origine. D'autant plus que ce modèle, particulièrement attrayant avec sa capote découvrant tout l'habitacle, ne court pas les rues puisque, pour le millésime 1951, la production s'est limitée à 3 651 exemplaires. Cette 203 découvrable devrait donc attirer l'attention des connaisseurs.

This convertible 203 had just one owner between 1977 and 2012, the date it was acquired by the vendor. This certainly helps to explain the unusually original condition it is in today. Since leaving the factory in 1951, and being registered for the first time in January 1952, the car has simply had the paintwork refreshed several years ago. The hood is new, but the blue leather upholstery has been conserved and displays a charming patina, without notable tears. The matching carpets are also original. The signs of corrosion on the lower bodywork appear to be superficial. The odometer displays 68,255 km, the engine turns over well, and the accessories specific to the car are complete, although the Michelin X tyres will need replacing. It is rare to find an example so well conserved that conforms so well to the original. What's more, this example is particularly attractive with its fully retractable hood, for the 1951 models production was limited to just 3,651 examples. This 203 convertible should therefore attract the attention of connoisseurs.





Carte grise française French registration

Châssis n°

VF9504B1203744125

Moteur n° T71130VA

- Restauration de qualité
- Élegante carrosserie Pininfarina
- Belle finition

• *High quality
restoration*

• *Elegant Pininfarina
body*

• *Superb level of finish*

€ 22.000 – 26.000

Sans réserve

No reserve

1983 PEUGEOT 504 CABRIOLET PININFARINA

Ce cabriolet 504 aurait passé une partie de sa vie entre l'Allemagne (Lörrach), et Alicante, en Espagne, où une précédente propriétaire possédait une résidence secondaire dans laquelle elle emmenait régulièrement sa voiture. Il y a une vingtaine d'années, elle confiait son cabriolet à un atelier Peugeot, pour qu'il procède à sa remise en état. Malheureusement, elle disparaissait avant la fin des travaux et le responsable de l'atelier rachetait le cabriolet en cours de restauration. Celle-ci était achevée dans les règles de l'art, avec mise à nu de la caisse et réfection de la sellerie et des moquettes ainsi que remplacement des pare-chocs en plastique par des éléments chromés antérieurs, plus élégants. Depuis son achat en 2012 par l'actuel propriétaire, cette voiture a fait l'objet d'un entretien régulier, avec quelques travaux mécaniques (embrayage, pompe à essence, radiateur, mise en place d'un allumage électronique, réglage de l'injection). Le moteur quatre-cylindres 2 litres à injection permet à cette voiture d'atteindre des performances qui sont à la hauteur de son élégante carrosserie signée Pininfarina. Confortable et bien équipée, c'est une voiture idéale pour entreprendre balades et voyages sans arrière-pensée.

This cabriolet 504 is believed to have spent part of its life travelling between Germany (Lörrach), and Alicante, in Spain, where a previous owner had a second home, taking her car there regularly. Some twenty years ago, she entrusted the cabriolet to a Peugeot workshop, to have restoration work carried out. Unfortunately, she disappeared before the work was finished, so the person in charge of the workshop bought the car back and the project was then finished off to the highest standards. This included stripping the body back to bare metal, and refurbishing the upholstery and carpets, also the replacement of the plastic bumpers with the earlier, more elegant chrome versions. Since it has been bought by the current owner in 2013, the car has been regularly maintained, with various mechanical works carried out (clutch, fuel pump, radiator, fitting of electronic ignition, injection adjustment). The 2-litre four-cylinder injection engine gives the car a performance worthy of its Pininfarina-designed, elegant coachwork. Comfortable and well equipped, this is an ideal car for undertaking short or long-distance journeys without a second thought.





**Titre de circulation
luxembourgeois
Luxemburg
registration**

Châssis n°#1L23709BW

- Réplique très fidèle au modèle mythique de course
- 60 000 € de restauration à l'Atelier des Coteaux
- Très performante et légère
- *Faithful replica of the iconic competition model*
- *60 000 restoration by the Atelier des Coteaux*
- *High performance and lightweight*

€ 60.000 – 100.000

1971 JAGUAR TYPE C REPLICA PAR HERITAGE

Cette superbe réplique de très haute qualité évoque avec beaucoup de précision la légendaire Type C, construite entre 1951 et 1953 par Jaguar. Elle a été construite sur base d'une Jaguar 4,2L XJ6, dont elle a hérité du titre de circulation. Le moteur provient d'une Jaguar 3,8L S. Elle a été construite par un spécialiste, probablement Roger Worall, de la firme anglaise Heritage Engineering Ltd., courant des années 80. Cette firme a été reprise en 2000 par Realm Engineering Ltd qui n'est pas en possession des archives de Heritage. Elle appartient à un certain Richard Havord en Angleterre en 1984 alors qu'elle était déjà transformée en C-Type. En 2009, l'actuel propriétaire, un luxembourgeois, en fait l'acquisition et l'envoie pour une restauration complète à l'Atelier des Coteaux, à coté de Paris. Rien n'est laissé au hasard, mécanique, électricité, cockpit, carrosserie, tout est refait dans les règles de l'art. Elle est superbe dans tous ses détails et fidèle à la bête de course qu'était la Type C des années 50. Sa calandre dotée d'un phare longue portée derrière la grille, ainsi que sa double sortie d'échappement latérale, lui confère une allure des plus agressive. A la voir, on ne peut résister de s'installer derrière son volant pour aligner les kilomètres dans une ambiance sportive et puissante. Il s'agit donc d'une très belle opportunité d'acquérir la réplique très bien réalisée d'un modèle qui aujourd'hui se dispute à plusieurs millions d'euros.

This superb, high-quality replica is a precise reproduction of the legendary C-Type built by Jaguar between 1951 and 1953. It was constructed on the base of a Jaguar 4.2-litre XJ6, which is the model that appears on the registration document. The engine comes from a Jaguar 3.8-litre. The work was carried out a specialist, thought to be Roger Worall, from the English company called Heritage Engineering Ltd during the 1980s. This company was taken over by Realm Engineering Ltd and no longer holds the archives for Heritage. In 1984, when the car belonged to a certain Richard Havord from England, it had already been transformed into a C-Type. In 2009, the current owner, from Luxembourg, bought the car and sent it to the Atelier des Coteaux, near Paris, to be completely restored. Leaving nothing to chance, the mechanics, wiring, cockpit and bodywork were all restored to the highest standards. The level of detailing is superb and very faithful to the original 1950s C-Type racing machine. The radiator grille, with a long-range headlight fitted behind it, and the twin side-exhaust, give the car a more aggressive appearance. It is tempting to jump in behind the wheel and take to the road and experience the sporty and powerful feel of the car. This provides a great opportunity to acquire a very well-constructed replica of a model that sells for several million euros today.





Carte grise française French registration

Châssis n° 218596DN

Moteur n° LB7432-8

- Ex Pierre Soulages
- Finition raffinée
- Restauration de qualité, « matching numbers »
- Comportement exemplaire

- Ex-Pierre Soulages
- Refined finish
- Good restoration with « matching numbers »
- Great dynamics

€ 50.000 – 70.000

1961 JAGUAR MK II 3,8 L EX PIERRE SOULAGES

C'est chez Royal Elysée – F Delecroix, rue de Longchamps à Paris que Pierre Soulages acheta cette Jaguar gris anthracite et il la conserva jusqu'en 1998. Le second propriétaire l'a fit restaurer entièrement en respectant la combinaison de couleur d'origine. La carrosserie à été refaite et les panneaux de portes remplacés par des neufs et tous les ouvrants correctement alignés. La sellerie, tendue de cuir rouge est du plus bel effet, rehaussée par des tapis de laine Wilton et de sur tapis rouge foncé. Les boiseries et le ciel de toit en laine ont été restaurés ainsi que tous les joints de carrosserie remplacés par des neufs. La mécanique a été entièrement refaite ainsi que tous les périphériques moteurs. La boîte de vitesses dotée d'un overdrive est douce et précise et les suspensions absorbent les imperfections de la route sans un bruit. Le moteur affiche une pression d'huile au ralenti de chaud de 25 psi et de 50 psi à 3000 tr/mn. Les roues Dunlop neuves sont chaussées de Michelin XWX et les chromes ont été refaits à l'exception du pare-chocs avant. Elle est équipée de sa radio d'époque, d'un coupe batterie et de son carnet d'entretien tamponné (en mauvais état) et d'annotations, probablement de la main de Soulages. Cette magnifique berline de sport, ayant appartenu 37 ans à l'illustre peintre et graveur Pierre Soulages, spécialiste de l'usage des reflets de la couleur « noir » qu'il appela Noir-Lumière ou Outrenoir, pourrait prendre place au sein d'une collection d'un amateur de la marque ou du peintre.

It was from Royal Elysée - F Delecroix, rue de Longchamps, Paris that famous French painter and sculptor Pierre Soulages bought this charcoal grey Jaguar, which he owned till 1998. The second owner has fully restored the car, retaining the original colour combination. The body was redone and the door panels replaced with new ones and all the openings properly aligned. The red leather upholstery has a very beautiful effect, and is enhanced by Wilton wool carpet and dark red car mats. The woodwork and the wool roof lining have been restored and all body joints replaced with new ones. Mechanicals have been completely redone as well as all engine accessories. The gearbox has an overdrive and is very smooth and precise and the suspension absorbs road imperfections without the slightest of sounds. The engine oil pressure displays hot idling at 25 psi and 50 psi at 3000rpm. The Dunlop wheels are shod with new Michelin XWX tyres and the chrome has been redone, except for the front bumper. The car is equipped with its antique radio, a battery switch and its maintenance book (in poor condition) along with all annotations, probably by Soulages himself. This beautiful sports sedan that belonged for 37 years to the famous painter and printmaker Pierre Soulages, specialist of the use of black color reflects which he called "Noir-Lumière" or "Outrenoir" will be an invaluable part of the collection of an enthusiast of the brand or the painter.





Carte grise française French title

Châssis n° 880579

- Sortant de 1300 heures d'une restauration de haut niveau
- Tellement désirable Série 1
- Dessin indémodable

- *Fresh from a 1300-hour high level restoration*
- *Very desirable Series 1*
- *Timeless design*

€ 115.000 – 145.000

1964 JAGUAR E-TYPE 4,2 L CABRIOLET

Cette Jaguar Type E Série 1 de 1964 a tous les avantages de la 3,8L avec son tableau de bord en aluminium bouchonné, ses petits baquets, son avant et arrière originaux avec les grandes qualités mécaniques de la 4,2L puisqu'elle a hérité du moteur et de la boîte 4,2L, bien plus agréable à conduire, plus souple et puissante. Cet exemplaire est superbe à tous les niveaux puisqu'il a bénéficié d'une restauration complète, par un atelier professionnel de la région parisienne. Totalisant environ 1 300 heures de main d'œuvre, cette remise en état s'est attachée à la carrosserie, la mécanique, l'habitacle et les trains roulants, pour un résultat d'excellent niveau. Habillée d'une teinte bleu ciel, elle est équipée d'une capote en alpaga de bleu marine. Les sièges sont en cuir bleu marine ainsi que les moquettes. Des jantes fils à 72 rayons, chromés, complètent cet ensemble de qualité. Avec ses phares profilés, cette Type E correspond à une des versions les plus recherchées, avant que la carrosserie ne perde sa pureté à cause d'optiques plus grosses imposées par la législation américaine. De plus, son moteur 4,2 litres lui donne plus de couple que la version d'origine tout en gardant la noblesse du double arbre à cames en tête. C'est donc un exemplaire très intéressant, dont la carrosserie cabriolet et dont l'état particulièrement soigné méritent toute l'attention des amateurs.

This Jaguar E-Type Series 1 from 1964 has the assets of the 3.8-litre car with its turned aluminium dashboard, small seats and the front and rear styling coupled with the mechanical advantages of an 4.2-litre engine and gearbox that provides a more flexible, powerful and agreeable drive. This example is superb on all levels, having benefitted from a thorough restoration carried out at a professional workshop in the Paris region. Totalling some 1300 hours of labour, the work covered the body, mechanics, interior and running gear, with results of a very high quality. The car is presented in light blue with a dark blue alpaca hood, and dark blue leather seats and carpets. Chrome 72 spoke wire wheels finish off the car perfectly. This E-type, with its faired in lights, corresponds to one of the most highly sought after versions, before the body shape lost its purity with the introduction of bigger lights imposed by American regulations. Moreover, the 4.2-litre engine provides more torque than the earlier version while keeping the magnificent overhead twin-cam set-up. This is therefore a very interesting cabriolet-bodied example, in an impeccable condition that merits attention from every enthusiast.





**Carte grise
de collection
French registration**
Châssis n° 18686

- Classique indémodable
- Finition raffinée
- Grand toit ouvrant Webasto
- Entretien suivi
- *A timeless classic*
- *A refined finish*
- *Webasto sunroof*
- *Properly maintained*

€ 8.000 – 14.000

1968 AUSTIN PRINCESS

Cette magnifique Princesse a été vendue neuve chez le distributeur de Neuilly sur Seine, Afiva. Le propriétaire précédent, Yves Henri de France, descendant des rois de France et grand collectionneur d'automobiles anglaises, l'avait achetée pour sa femme et la conserva pendant dix ans. La propriétaire actuelle a suivi l'entretien scrupuleusement pendant de nombreuses années chez Vintage Services à Asnières sur Seine. La crémaillère de direction, le démarreur et la butée d'embrayage ont été remplacés récemment. Un toit ouvrant coulissant Tudor Webasto en Everflex assorti à la teinte de la carrosserie a été installé en Angleterre chez le spécialiste Peter Harvey pour la somme de 1500 € ainsi qu'un nouveau ciel de toit en laine. L'intérieur est recouvert de cuir et de vinyle noir d'origine et de tapis de laine bleu marine. Elle est équipée de ceintures à enrouleurs à l'avant et à l'arrière, de tablettes d'appoint en bois verni sur les sièges arrière et de son manuel de bord. Cette petite voiture citadine, fiable et confortable avec ses suspensions « Hydrolastic » et son chic britannique indémodable rivalise avec les grosses berlines anglaises de luxe sur le thème de l'ambiance feutrée intérieure. Les pneus sont à changer.

This beautiful Princess was sold new by marque distributor Afiva, from Neuilly sur Seine. The previous owner, Yves Henri de France, a descendant of the kings of France and a great enthusiast and collector of English cars, had bought this car for his wife and kept it for ten years. The current owner has scrupulously followed the maintenance schedule for many years at Vintage Services, Asnières sur Seine. The steering rack, the starter and the clutch bearing have recently been replaced. A sliding Tudor Webasto sunroof with Everflex – matching the colour of the body of the car – was installed in England by specialist Peter Harvey for the sum of € 1,500 and the car was given a new wool headliner.

The interior is in the original leather and black vinyl, with navy blue wool carpet. It comes equipped with retractable seat belts both at the front and rear, varnished wood 'picnic' tables in the back and its drivers manual. This small city car, reliable and comfortable with the "Hydrolastic" suspension represents timeless British chic and rivals the big British luxury sedans when it comes to the car's refined and classy interior atmosphere. Please note that the tyres will need to be replaced.





Carte grise française French title

Chassis n° SRX20106

- Livrée neuve à Paris (Franco Britannic)
- Entretien très suivi
- Excellente routière, la plus élégante série 1

- *Delivered new in Paris (Franco Britannic)*
- *Regularly maintained*
- *Excellent tourer, the most elegant series 1*

€ 14.000 – 18.000

Sans réserve
No reserve

Vendue neuve en France / Sold new in France

1975 ROLLS ROYCE SILVER SHADOW I

Cette Silver Shadow série 1 a été livrée neuve par la Franco Britannic à Paris en 1975. Elle est restée entre les mains d'une famille libanaise domiciliée avenue Foch pendant plusieurs dizaines d'années et conduite par un chauffeur. L'actuel propriétaire, un Grand Chef et patron d'un Relais et Châteaux à côté de Limoges, en fait l'acquisition auprès du chauffeur à qui la voiture avait été donnée par la famille en remerciement de ses bons et loyaux services. Avant de s'en servir de manière régulière pour aller chercher des clients à l'aéroport entre autres, il la confie à un mécanicien spécialisé à côté de Paris pour une révision complète et une remise à niveaux il y a deux ans. Cette Shadow est un très bel exemplaire, démarrant à la première sollicitation. Elle sort d'une révision que le propriétaire voulait faire avant la vente afin d'être certain que tout était en ordre. Ses sièges, d'origine et avec une légère patine très attractive, sont tendus de cuir beige et sa couleur bleue ciel lui donne beaucoup d'élégance. Sa suspension et son comportement routier sont très sains, les vitesses passent sans à coup. Elle sera délivrée avec ses carnets, manuels d'utilisateur et manuel de l'autoradio CD moderne l'équipant. Nombreuses sont les Shadow ou les Bentley T en état moyen, celle-ci ravira son futur propriétaire tant il s'agit d'un exemplaire bien entretenu.

This Silver Shadow series 1 was delivered new by Franco Britannic in Paris in 1975. It remained in the hands of a Lebanese family residing on avenue Foch in Paris for several decades, driven by their chauffeur. The current owner, a Grand Chef and patron of a Relais et Châteaux near Limoges, acquired the car from the chauffeur who had been given the car by the family to thank him for his loyal service. Two years ago, before using it regularly for trips such as taking clients to and from the airport, he entrusted the car to a specialist mechanic near Paris who re-commissioned and serviced it thoroughly. This Shadow is a superb example, starting on the first turn of the key. It has just been serviced as the owner wanted to be certain that it was in perfect working order prior to the sale. The beige leather seats are original and display a charming light patina, and the car's light blue livery is very stylish. The suspension is sound, the road-holding excellent and the gear change smooth. It will be delivered with its service books, owner's manual and a manual for the modern CD player installed. There are many average Shadows and Bentleys to be found, but this example will provide real pleasure to its future owner, having been looked after so well.





Carte grise française French title

Châssis n° 02606

Moteur n° 135C0008319
(1095)

- *Un seul propriétaire depuis 1982*
- *Entretien suivi et connu*
- *Modèle alliant beauté et sportivité*

- *One owner since 1982*
- *Properly recorded maintenance*
- *Model combining beauty with sportiness*

€ 250.000 – 300.000

1971 DINO 246 GT

Immatriculée pour la première fois le 16 décembre 1971, la Dino 246 GT que nous présentons aurait été, selon l'ouvrage "Dino Compendium" de Matthias Bartz, fabriquée en septembre 1971 et livrée neuve en Italie. Elle possède cependant sa plaque d'importation des Établissements Charles Pozzi (sur laquelle figure, par erreur, un numéro moteur identique au numéro de série). L'actuel propriétaire en a fait l'acquisition en octobre 1982 auprès d'un industriel spécialisé dans la fabrication de téléphériques et qui la détenait depuis 1979. Depuis, un grand nombre de travaux ont été menés à bien, à commencer en 1991 par un décapage complet accompagné d'une peinture, suivi en 2002 par une opération de chromage des pare-chocs, dont l'élément avant est d'ailleurs équipé d'un tube qui était disponible en option.

Registered for the first time on December 16, 1971, the Dino 246 GT that we are offering was, according to the book "Dino Compendium" by Matthias Bartz, manufactured in September 1971 and delivered new in Italy. However, it has on its plate the fact that it was imported by Établissements Charles Pozzi (on which, by mistake, the engine number appears identical to the chassis serial number). The current owner acquired the car in October 1982 from an industrialist specialized in the manufacturing of cables and who in turn had owned it since 1979. Since then several refurbishments have been carried out, beginning 1991 when it received a bare metal repaint, followed in 2002 by an operation to re-chrome the bumpers, the front section of which has a tube that was available as an option.





En 2003, les trains roulants ont fait l'objet d'une réfection, avec remplacement des rotules, des silentblocs et des amortisseurs par quatre éléments Koni, et remise en état des triangles. L'échappement et l'embrayage ont également été remplacés à cette occasion. En 2006, le moteur a été remis en état en Italie, avec réalésage, pose de pistons forgés neufs, conversion des culasses à l'essence sans plomb avec remplacement des soupapes, guides et sièges. Les coussinets de bielle et de vilebrequin ont été remplacés, de même que les chaînes de distribution et les joints, la pompe à huile bénéficiant d'une révision. En 2007, c'était au tour de la crémaillère de direction de laisser place à un élément neuf. L'année suivante, les carburateurs avaient droit à un nettoyage aux ultra-sons, remplacement des joints et réglage complet. Cette opération était suivie d'une vidange moteur.

Cette voiture dispose donc d'un dossier de factures traduisant un entretien très suivi entre les mains de l'actuel propriétaire, le compteur affichant aujourd'hui 97 909 km. De couleur "Rosso Chiaro", la carrosserie a bien supporté le poids des ans depuis sa restauration, et nous n'avons noté que quelques petits défauts réapparus avec le temps. L'intérieur en cuir noir a été refait, le tableau de bord, d'origine, a vu sa casquette regarnie et les moquettes et contreportes ont également été refaites. La voiture est équipée d'un coupe-circuit.

Cette Dino 246 GT offre aujourd'hui une belle présentation, un historique mécanique suivi et présente surtout l'avantage d'avoir connu un nombre de propriétaires limité, le dernier l'ayant conservée plus de 30 ans.

In 2003, the running gear was overhauled with a replacement of the ball joints, the rubber mounts and shock absorbers by Koni, and restoration of the wishbones. The exhaust and the clutch were also replaced at the same time. In 2006, the engine was restored in Italy, including a rebore, new forged pistons, conversion of the cylinder head to take on unleaded petrol with replacement valves, valve guides and seats. Connecting rod bearings and crankshaft have been replaced too, as well as the chains and seals, and the oil pump too received an overhaul. In 2007 the steering rack was replaced. The following year the carburetors were treated to an ultrasonic cleaning and re-tuned with gaskets replaced. This was followed by an engine oil change.

The car comes with a folder of invoices reflecting the continuous maintenance by the current owner, and the counter now shows 97,909kms.

In "Rosso Chiaro," color; the bodywork has aged well and we have noted just a few small imperfections that have arisen with the passage of time. The black leather interior has been redone, the original dashboard has had the top recovered, the carpets and the doorlinings have also been redone. The car comes equipped with a circuit breaker. This Dino 246 GT is in nice presentation, has a documented mechanical history and has the particular advantage of having a limited number of owners, the last owning it for over 30 years.





Carte grise française French registration

Châssis n° 111 023

10 028 146

Moteur n° 127 984

10 003 185

- Dans la même famille depuis 1963 !
- Remarquablement préservée
- Confort, luxe et qualité de fabrication

• *In the same family since 1963!*

• *Remarkably well preserved*

• *Comfortable, luxurious, with good build quality*

€ 30.000 – 50.000

1962 MERCEDES-BENZ 220 SE CABRIOLET

Livré neuf le 26 avril 1962 par Mercedes Royal Élysées à l'office général de l'Air, ce cabriolet 220 SE a été acheté l'année suivante par le père des actuelles propriétaires. Il a utilisé cette voiture régulièrement au cours des week-ends et des vacances sur la Côte d'Azur, la faisait entretenir dans le réseau Mercedes comme en atteste son carnet d'entretien. Au cours des années 80, elle a bénéficié d'une peinture qui a permis de la protéger de la corrosion. Les soubassements ont également été traités. En 1990, cette noble automobile équipée d'un six-cylindres 2,2 litres a été remise à l'abri d'un garage, dont elle n'est sortie que lors de notre découverte. Son habitacle luxueusement fini comporte sa sellerie marron d'origine, superbe et offrant une patine discrète dont aucune restauration ne saurait égaler le charme. Le moteur est celui d'origine et la voiture est accompagnée de ses carnets (entretien et notice d'utilisation) et de sa trousse à outils. La capote est en bon état. Scrupuleusement entretenue, dans un état de conservation remarquable, deuxième main depuis plus de 40 ans, cette voiture vendue sans contrôle technique devra faire l'objet d'une remise en route et d'une révision des freins.

Delivered new on April 26, 1962 by Mercedes Royal Elysees to the French Air Force, this 220 SE convertible was purchased the following year by the father of the current owners. He used this car regularly over the weekends and holidays at the French Riviera, and the car was regularly serviced by the Mercedes-Benz network, as can be seen by the car's service book. During the 1980s, the car received a coat of paint that helped protecting it from corrosion. The underbody was also treated. In 1990, this elegant car, powered by a six-cylinder 2.2-liter, was stored in a garage until our recent discovery. Its luxuriously finished interior has its original beautiful brown upholstery, which offers a discreet patina that no restoration can ever match the charm of. The engine is the original one and the car comes with all its books and papers (maintenance and operating manuals) and its original toolkit. The hood is in good condition. Scrupulously maintained, in a remarkable state of preservation, in the hands of its second owner for the last 40 years, this car is being sold with no technical inspection and will need to be restarted, other than an overhaul of the brakes.





Titre de circulation italien

Italian title

Châssis n°

10001212000751

- État exceptionnel d'origine
- Carnets de service tamponnés !
- Prestations hors du commun

- *Exceptionally original condition*
- *Stamped service books*
- *Unusual attributes*

€ 70.000 – 80.000

Un seul propriétaire jusqu'en 2014, 50 000 km d'origine / One owner until 2014, 50 000 km from new

1966 MERCEDES-BENZ 600 LIMOUSINE

Cette voiture est exceptionnelle par son état. Achetée neuve à Bari, dans le sud de l'Italie, elle est restée entre les mains de son premier propriétaire jusqu'en 2014 ! Soit presque 50 ans dans le même garage. Le compteur n'affiche que 50 000 km d'origine et la voiture est dans un état incroyablement bien préservé. A l'extérieur, la peinture et les chromes sont superbes et très probablement d'origine et, dans l'habitacle, la sellerie en velours gris est impeccable. Les boiseries du tableau de bord et des portes affichent un beau vernis et les commandes fonctionnent correctement. En soulevant le capot, on découvre un compartiment moteur tout aussi bien entretenu et présenté. La voiture est accompagnée de la littérature qu'elle comportait lors de sa livraison neuve, dont le carnet de service tamponné depuis l'origine. En plus d'offrir un raffinement et un confort hors du commun, la Mercedes 600 bénéficie d'un moteur puissant qui lui permet des performances élevées. Moins conventionnelle qu'une Rolls Royce, elle a été rapidement adoptée par une clientèle de chefs d'état, de stars ou d'amateurs aisés. Dans l'état de celle que nous présentons, elle mérite de rejoindre une collection de Mercedes importantes.

The condition of this car makes it exceptional. Bought new in Bari in the South of Italy, it remained in the hands of its original owner until 2014 ! That amounts to almost 50 years in the same garage. The odometer records just 50,000 km and the car is in incredibly well preserved condition. The exterior paint and chrome work is superb and probably original, and the interior upholstery, in grey velours, is impeccable. The wood trim on the dashboard and doors has a beautiful shine and the controls work properly. Lifting the bonnet, one can see that the well-presented engine compartment has been maintained to the same high standard. The car retains the literature it was delivered with new, including the service book that has been stamped from new.

In addition to offering an unusually high level of refinement and comfort, the Mercedes 600 benefits from a powerful, high performance engine. Less conventional than a Rolls Royce, this car quickly attracted a clientèle of politicians, celebrities and wealthy enthusiasts. This car, in the condition it is in, deserves to be part of an important Mercedes collection.





**Carte grise française
de collection**
French registration

Châssis n°

WDB10704412005826

- Voiture confortable et rapide
- Qualité de fabrication
- Présence d'un hard-top

• A comfortable and fast car

- Well made
- Hardtop

€ 15.000 – 20.000
Sans réserve
No reserve
1972 MERCEDES-BENZ 450 SL CABRIOLET HARD-TOP

Cette Mercedes 450 SL a été achetée en Californie, comme deuxième voiture, avant de changer de main en 2009 par l'intermédiaire du spécialiste anglais "The SL Shop". Elle ensuite été acquise en 2011, lors d'une vente Artcurial, par un amateur qui a fait refaire les sièges avant et remplacer le démarreur, les bougies ayant été remplacées récemment au Garage de la Poste, au Vésinet. Le compteur affichait 75 180 miles lors de notre examen, ce qui signifie que son propriétaire n'en a parcouru que 1 500 depuis son achat. De teinte noire avec sellerie en cuir noir, ce cabriolet très sain de carrosserie est équipé d'un hard-top, ce qui permet une utilisation hivernale tout en profitant par beau temps du plaisir que procure un cabriolet. Avec son V8 de 225 ch aussi velouté que puissant, c'est une voiture capable de rouler sans problème dans la circulation actuelle, de ne pas craindre de rester bloquée derrière un camion encombrant grâce à sa capacité de dépassement rapide et d'entreprendre un voyage sans fatiguer ses occupants, grâce au confort de l'habitacle et à la qualité de fabrication qui est à la hauteur des standards Mercedes.

This Mercedes 450 SL was purchased in California, as a second car, before changing hands in 2009 through the British expert "The SL Shop". The car was later acquired in 2011, at an Artcurial sale, by an enthusiast, who redid the front seats and replaced the starter; the spark plugs were recently replaced at Garage de la Poste, in Vésinet. The meter showed 75,180km when we checked the car, which means that the current owner covered just 1,500km since he purchased it. Black in color, with black leather upholstery, this convertible has a very sound body and comes equipped with a hardtop, which allows winter use as well as enjoying sunny weather as a convertible. With its 225bhp V8, as velvety as it is powerful, it is a car capable of cruising without any problems in current traffic situations, without the worries of getting stuck behind a truck, thanks to its ability to rapidly overtake. This Mercedes is a fine highway machine cruising comfortably without tiring its occupants, thanks to the comfort of the interiors and the build quality of classical Mercedes-Benz standards.







COLLECTION
D'UN HOMME D'AFFAIRES FRANÇAIS AMATEUR
DE BOLIDES D'OUTRE-RHIN

COLLECTION
OF A FRENCH BUSINESSMAN,
ENTHUSIAST OF GERMAN SPORT CARS
LOTS 255-261

Carte grise française French registration

Châssis n°
WDB1290671F074938

- Entretien suivi
- Faible kilométrage (43700 Km)
- Modèle fiable et performant

• *Well monitored maintenance*
• *Low mileage (43,700 Km)*
• *A reliable and efficient car*

€ 20.000 – 30.000

1993 MERCEDES-BENZ 500 SL ROADSTER

Dans la gamme Mercedes, la SL « Sport Leicht » représente l'aboutissement technologique et sportif de la marque depuis 1952. La version R 129 de la vente, produite de 1989 à 2001 reste un classique indémodable comme l'intemporelle Pagode W113 dessinée par Paul Bracq ou encore la R 107, immortalisée par Richard Gere et Eddy Murphy au cinéma et dans la série télévisée Dallas. Celle-ci fut dessinée sous la houlette du designer Bruno Sacco, alors responsable du style chez Mercedes avec un mot d'ordre : Faire la meilleure SL...

La voiture de la vente totalise seulement 43700 km et se trouve dans un état entièrement d'origine. L'entretien est assuré par Mercedes et son carnet est tamponné et à jour. Elle est équipée de son hard top peint de la couleur de la carrosserie et la capote d'origine est comme neuve. La climatisation automatique figure au tableau de bord et les pneus Continental Contact sont récents. Ce magnifique roadster est prêt à prendre la route, pour toutes distances et par tous temps.

In the Mercedes range, SL or "Sport Leicht" is the ultimate in technology and sporting abilities since 1952. The R 129 that we are offering on sale, was produced from 1989 to 2001 and remains a timeless classic, as much as the timeless Pagoda W113 designed by Paul Bracq, or the R107, immortalized by Richard Gere and Eddie Murphy in the movies and the television series Dallas. The R 129 was designed under the guidance of designer Bruno Sacco, at that time head of design at Mercedes-Benz, with the watchword: Make the best SL ever...

This car has covered just 43,700km since new and is in completely original condition. Maintenance has been by Mercedes-Benz and the service book is stamped and up to date. It comes equipped with a hard top in the same color as that of the body and the original hood is like new. The car is equipped with automatic climate control and the Continental Contact tyres are from recent times. This beautiful roadster is ready to drive and can easily cover any distances, in all kind of weather conditions.





Carte grise française French title

Châssis n°

111027-12-002623

Moteur n°

116980-12-002234

- Superbe restauration
- Climatisation et vitres électriques
- Superbe combinaison de couleurs
- Matching numbers

- *Superb restoration*
- *Air-conditioning and electric windows*
- *Stunning colour combination*
- *Matching numbers*

€ 200.000 – 250.000

1971 MERCEDES-BENZ 280 SE 3.5 LITRE CABRIOLET

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

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





Les performances sont au rendez vous avec 205 Km/h en pointe et le 0 à 100 Km/h en 9,5'. La voiture de la vente à été complètement restaurée il y a quelques années et vendue alors par le marchand allemand Thiesen. La carrosserie est très saine et les soubassements sont protégés par un revêtement anticorrosion. Elle est équipée de la climatisation, de quatre vitres électriques, de la direction assistée et d'une boîte de vitesses automatique. Les ouvrants sont très bien alignés et la peinture d'excellente qualité. La sellerie est également sans reproche, conforme à l'origine rehaussée par de superbes boiseries en palissandre. Une radio Becker d'époque orne la planche de bord et deux phares longue portée Bosch assurent un éclairage plus puissant. L'entretien est assuré par l'atelier spécialisé Mercedes classique à Stains, où la boîte de vitesses et la direction ont été refaites récemment. Ces cabriolets Mercedes W111 représentent un excellent investissement, car rares sont les cabriolets classiques à 4/5 vraies places dotés d'un comportement routier moderne.

The car in the sale was completely restored some years ago and subsequently sold by the German dealer Thiesen. The bodywork is very sound and the underneath has been protected with an anti-corrosion coating. It is equipped with air-conditioning, four electric windows, power steering and automatic gearbox. The doors are all very well aligned and the paintwork is of excellent quality. The same is true for the upholstery, which conforms to the original and is enhanced by the superb rosewood trim. A period Becker radio adorns the dashboard and two long-range Bosch headlamps provide a more powerful light. The car has been maintained by the Classic Mercedes specialist workshop in Stains, where the gearbox and steering were refurbished recently. The Mercedes W111 cabriolets represent an excellent investment, as these 4/5 seaters with modern road handling are rare.





Carte grise française French title

Chassis n°
WPOEBO931JS070268

- Très faible kilométrage (2.526 km)
- Révisé chez Porsche
- Entièrement d'origine

- *Very low mileage (2,526km)*
- *Serviced by Porsche*
- *Completely original*

€ 170.000 – 200.000

1988 PORSCHE 930 TURBO CABRIOLET

La Porsche Turbo fut fabriquée entre 1974 et 1989 en 3L jusqu'en 1977 et ensuite en 3,3L. L'usine de Zuffenhausen voulait, à partir du modèle 911 de base, construire une voiture qui puisse concurrencer Ferrari. Par rapport à la 3L plus spartiate, la 3,3L offre un équipement plus complet, une meilleure insonorisation et une commande d'embrayage hydraulique. La suspension bénéficie de nouvelles barres anti-roulis, d'amortisseurs plus fermes et de barres de torsion arrière de plus grand diamètre.

La voiture présentée est un modèle de 1988 à 4 rapports ayant parcouru seulement 2864 km. La voiture a été livrée avec un compteur en miles qui totalisait 211 miles (334 Km) avant d'être remplacé chez Porsche par un compteur en Km/h qui affiche 2526 km. Le compteur originel et la facture accompagnent la voiture ainsi que son carnet d'entretien et ses manuels de bord. Elle est équipée d'un volant cuir optionnel à trois branches, de la radio Blaupunkt d'origine, de la climatisation et de pneus d'origine Goodyear. Le célèbre marchand parisien disparu récemment Edgar Bensoussan, en avait fait l'acquisition pour un de ses clients qui la conserva jusqu'en 2013. Elle fit l'objet d'une révision complète de remise en route chez Porsche en Septembre 2013. La peinture est entièrement d'origine ainsi que la sellerie, nous sommes en présence d'un modèle exceptionnel car dans un état très proche du neuf.

The Porsche Turbo was manufactured between 1974 and 1989 in 3.0-litres form until 1977 and then in 3.3-litres. The plant in Zuffenhausen wanted to develop on the base of the 911, a car that could compete with Ferrari. Compared to the more basic 3.0-litres, the 3.3 offered more complete equipment, a better soundproofing and a hydraulic clutch controller. The suspension had a new anti-roll bar, firmer damping and the rear torsion bars with a larger diameter.

The car on display is a model from 1988, a four-speeder that has covered only 2,864 km. The car came with a counter in miles, which totaled 211 miles (334 km) before it was replaced by at Porsche with a counter in km/h, which displays 2,526 km. The original meter and the invoices come with the car as well as its service book and manuals. The car is equipped with an optional three-spoke leather steering wheel, the original Blaupunkt radio, air conditioning and original Goodyear tyres. The late famous Parisian merchant Edgar Bensoussan had acquired the car for a client, who had kept it till 2013. It underwent a comprehensive service at Porsche in September 2013. The paint of the car is entirely original and so is the upholstery. This is an exceptional model in almost new condition.





Carte grise française French title

Châssis n°
WPOZZZ992BS795087

- Modèle très rare, 356 exemplaires
- Très faible kilométrage, 997 km !
- Etat proche du neuf

- *Very rare example, 356 examples*
- *Very low mileage, 997 km !*
- *Almost new condition*

€ 210.000 – 250.000

2011 PORSCHE SPEEDSTER 997 LIMITED EDITION # 60

La firme Porsche décida de produire une quatrième génération de speedster pour combler le manque laissé depuis la 964 de 1990. La dynastie commença avec la 356 au milieu des années 50 et continua 30 ans plus tard avec la 3.2 l Carrera en version normale ou Turbo look et ensuite par la 964. Seuls 356 exemplaires de la 997 furent produits, un nombre rappelant le modèle mythique de la marque, et tous furent vendus en quelques jours de part le monde. Le Speedster 997 était disponible seulement en deux coloris, Blanc Carrera et Bleu pur. Fabriqué sur la base de la Carrera S en 2 ou 4 roues motrices et doté du moteur de la 911 Carrera Classic de 3800 cm3 développant 408 ch, le Speedster était capable de 302 km/h en pointe.

Porsche took the decision to produce a fourth generation speedster to fill a gap following the 964 of the 1990s. The dynasty had started with the 356 in the mid-1950s and continued more than 30 years later with the 3.2-litre Carrera, in standard or turbo-look versions, followed by the 964. Production was limited to 356 examples of this latest generation, the number paying tribute to the marque's legendary model, and they sold within a few days, worldwide. The Speedster 997 was only available in two colours, Carrera White and Pure Blue. Built on the base of the Carrera S with two or four-wheel drive, it was fitted with the 408bhp 3,800cc Carrera classic engine and had a top speed of 302 km/h. The rear track was enlarged by 4.4cm and





La voie arrière fut élargie de 4.4 cm et le pare brise plus incliné fut raccourci de 6 cm, lui conférant une allure plus sportive ainsi que le double bossage derrière les sièges, traitement déjà vu sur les modèles précédents. De superbes jante Fuchs noires de 19", assorties à des pneumatiques Bridgestone laissent entrevoir les imposants étriers de freins laqués jaune à six pistons. Ces modèles étaient livrés toutes options, la sellerie en cuir noir fait main surpiqué de la teinte de la carrosserie est du plus bel effet. Ces Speedster extrêmement rares et recherchés sont déjà des modèles de collection comme les trois séries précédentes.

the rakish windscreen, shortened by 6cm, gave the car a more sporty look, enhanced by the double bubble behind the seats, already seen on previous models. Superb black 19-inch Fuchs wheels fitted with Bridgestone tyres revealed imposing yellow-painted six-cylinder brake calipers. These models were delivered with all the options, and the black leather upholstery overstitched in the colour of the body has a stunning effect. These extremely rare and sought-after Speedsters are already collectible models, just as the three earlier series were.





Carte grise française French registration

Châssis n°

11304410011150

Moteur n° 130-963-10-

004227

- Modèle rare, surtout en Europe
- Historique connu
- Entretien suivi depuis l'origine
- Française d'origine
- *A rare model, specifically in Europe*
- *Continuous history*
- *Properly maintained since new*
- *French provenance*

€ 70.000 – 90.000

1969 MERCEDES-BENZ 280 SL CALIFORNIA

Les 280 SL étaient vendues en coupés 2+2 (avec seulement un hard top amovible, California), en cabriolets (avec seulement une capote), ou bien en coupés/convertibles (avec capote et hard top). De nombreux bagages pouvaient trouver place dans le coffre spacieux ou dans l'espace derrière les sièges. La voiture présentée est une seconde main d'origine française, vendue en juillet 1969 par les établissements Delecroix, Royal Elysée, à Paris et est restée dans la même famille jusqu'en 2001. Un dossier de factures Mercedes et son carnet d'entretien tamponné (avec sa fiche perforée d'usine) accompagne la voiture. Elle totalise 152650 Km d'origine, la carrosserie est très saine et les ouvrants bien alignés. Les ailes avant présentent les traces de soudures électriques par point d'origine, ce qui signifie qu'elles n'ont jamais été démontées ou remplacées. Les petites fossettes au coin intérieur des optiques de phare sont bien présentes. Un système permettant de fonctionner au sans plomb a été installé, les 4 pneus Michelin sont très récents ainsi que les 4 amortisseurs Bilstein. Cette Pagode est exceptionnelle tant par son état de fonctionnement que par la qualité de sa présentation. Les feux arrière par exemple sont d'origine et comme neufs, ce qui est rare. L'intérieur en Tex noir d'origine est aussi en excellent état et la carte grise autorise 4 passagers.

The 280 SL were sold as a coupé 2 + 2 (with only a removable hard top, the California) or as a convertible (only with a soft top) or in coupé/convertible form (with a soft top and a hard top). Quite a bit of luggage could also fit into the spacious boot or in the space behind the seats. The car on offer is a secondhand with French origin, sold in July 1969 by Delecroix, Royal Elysee, in Paris and remained in the same family till 2001. A Mercedes invoices file and stamped service book (with its perforated factory sheet) comes with the car. The car has 152,650Km on the odometer and the body is very healthy and all the openings are well aligned. The front wings have traces of electric spot welds of origin, meaning that they have not been removed or replaced. Small dimples at the inside corner of the optical headlamps are present. A system to run on unleaded was installed and the four Michelin tyres are from very recent as are the four Bilstein shocks. This Pagoda is exceptional for its drivability and the quality of presentation and condition. The tail lamps are original and are like new, which is rare. The original interior in black Tex is in excellent condition and the registration allows four passengers.





260

**Carte grise française
French title**

Châssis n°
WDDAK76F29M001973

- Série limitée à 150 exemplaires
- Etat proche du neuf (6200 km)
- Coque en fibre de carbone

- *Series limited to 150 examples*
- *As new condition (6200 km)*
- *Carbon fibre shell*

€ 450.000 – 510.000

Seulement 150 exemplaires / *Only 150 examples*

2009 MERCEDES-BENZ MC LAREN SLR 722 S

La 722 S est une série limitée de la SLR roadster présentée au Mondial de l'auto à Paris en 2008, développée par Mercedes-Benz et Mc Laren Automotive. 722 est le numéro de course de la Mercedes 300 SLR victorieuse des mille miles 1955 emmenée par Stirling Moss et Dennis Jenkinson, 722 pour 7h22 mn, heure de départ de leur voiture. Elle se différencie par des feux et des phares sensiblement différents, par l'adoption de gros freins en carbone céramique de 390 mm à l'avant, de suspensions plus fermes et plus basses et une entrée d'air moteur plus importante. Le moteur V8 à 90°, en position centrale avant de 5.5l de cylindrée à 3 soupapes par cylindre développe 650 ch grâce à un compresseur. Ce dernier propulse ce roadster à 337 km/h et le 0 à 100 km/h en 3,6". La boîte de vitesses automatique à 5 rapports AMG Speedshift R à été retenue, le passage des vitesses s'effectuant au volant par des palettes. Le châssis est entièrement réalisé en fibre de carbone ainsi que la carrosserie qui arbore à l'arrière un aileron électrique qui assure plus d'appui sur le train arrière lors des freinages à haute vitesse.

The 722 S was a limited series of the SLR roadster, developed by Mercedes-Benz and Mc Laren Automotive and presented at the 2008 Paris Motor Show. 722 refers to the start time (07.22) for the Mercedes 300 SLR that was driven to victory in the 1955 Mille Miglia by Stirling Moss and Denis Jenkinson. It is distinguished by slightly different tail-lights and headlamps, large 390mm carbon ceramic front brakes, stiffer and lower suspension, and a larger air intake for the engine. The 90° V8 front-positioned 5.5-litre engine has three valves per cylinder and develops 650 bhp with the aid of a supercharger; powering this roadster from 0 – 100 km/h in 3.6 seconds and giving a top speed of 337 mph. The automatic five-speed AMG Speedshift R gearbox was retained, with gearshift paddles on the steering wheel. The chassis and the body are built in carbon fibre, and there is an electric air-brake that deploys under heavy braking to provide increased rear downforce.





La voiture de la vente est une seconde main et totalise 6200 km. Elle est entretenue par le réseau Mercedes France et est dans un état proche du neuf. Elle est peinte en « Crystal palladium grey » et l'intérieur est en cuir noir et Nubuk. La capote électrique est faite dans un très beau tissu chiné noir et rouge. Cet extraordinaire et surpuissant roadster à ouverture de portière en élytre ne manquera pas d'attirer l'attention et se doit de figurer au sein de toute collection de Mercedes-Benz.

The car in the sale has had two owners and has covered just 6,200 km. It has been maintained by Mercedes France and is presented in as new condition. Finished in « Crystal palladium grey » with black leather and nubuck interior; the electric hood is beautifully upholstered in black and red flecked fabric. This extraordinary, highly powerful roadster, with scissor doors, can't fail to turn heads, and has a place in any Mercedes-Benz collection.





Carte grise française French registration

Châssis n°
WDB2401781A002215

- Finition et confort exceptionnel
- 1ère main faible kilométrage (7700 km)
- Etat proche du neuf

- *Exceptional levels of comfort and finishing*
- *One owner, low mileage (7700 km)*
- *Almost new condition*

€ 180.000 – 240.000

2008 MAYBACH 62

En 2002, Daimler Benz décidait de relancer la marque Maybach pour en faire son vaisseau amiral, avec des automobiles destinées à une clientèle exigeant un luxe absolu.

La voiture de la vente est une première main livrée neuve à une Parisienne chez Mercedes Longchamps comme l'indique son carnet d'entretien. Elle est suivie par le réseau Mercedes-Benz France à Stains. Elle est laquée en bleu « Côte d'azur » métallisé, la sellerie tendue de cuir clair, « Maui perle » et les boiseries sont plaquées en loupe d'Amboine. La liste des options est longue : Mini bar réfrigéré avec gobelets en argent, store électrique de lunette arrière teintée, sièges climatisés avant et arrière, toit ouvrant panoramique, miroir de courtoisie gauche, module solaire de ventilation, filet à bagages, cache bagages, rangements pour CD, extincteur, écouteurs et système Linguatronic en anglais. Elle est équipée de tablettes de lecture et de sièges arrière transformables en lit. Le tout pour un montant facturé de 475000 €. En bref, cette limousine représente le summum absolu de luxe et de confort automobile contemporain.

In 2002, Daimler-Benz decided to relaunch Maybach to create its flagship models, with cars aimed at clients who wanted the ultimate in luxury.

The car in the sale is a one-owner example that was delivered new to a Parisian client by Mercedes Longchamps, as recorded in the service book, and has been maintained by Mercedes-Benz France in Stains. It is presented in metallic blue « Côte d'azur », with light-coloured « Maui pearl » leather upholstery and Amboyna wood veneer trim. The list of options is endless : refrigerated mini-bar with silver goblets, electric blind for the tinted rear window, front and rear heated seats, panoramic sunroof, left-side courtesy mirror, solar-powered ventilation, luggage compartment with cover, CD storage unit, extinguisher, headphones and Linguatronic voice control system in English. The car has rear folding tables and rear seats that can be transformed into a bed. All this for the grand sum of €475,000. In short, this limousine represents the absolute pinnacle of luxury and comfort in contemporary motoring.





Carte grise française French registration

Châssis n°

ZFFJY54B000160332

Moteur n° 131914

- Version «One to one» exceptionnelle
- Plus de 300 km/h
- Modèle hors du commun

- Outstanding version «One to one»
- Max speed of over 300 km/h
- An unusual model

€ 90.000 – 120.000

2008 FERRARI 612 SCAGLIETTI «ONE TO ONE»

Achetée par son actuel propriétaire en 2010, cette Ferrari 612 Scaglietti a la particularité d'être une version "One to one". Ce nom cache un programme de personnalisation pris en main par un service spécial installé au sein de l'usine de Maranello. Il permet au client de bénéficier d'options particulières et de sélectionner les matériaux d'aménagement qui correspondent à ses goûts. Ainsi, cette voiture dispose d'options comme un toit panoramique en verre, une sellerie Daytona, un pack HGT2 (comprenant notamment les freins carbone), une teinte extérieure "Grigio Scuro", une radio CD Bose, un GPS couleur... La liste complète est disponible sur demande. Au mois de mars 2014, cette 612 Scaglietti a bénéficié de la révision des 50 000 km chez Ferrari Lyon. La facture totalise près de 13 000 € de travaux et concerne notamment les courroies, vidanges, filtres, joints moteur, rotule de direction. Lors de notre examen, le compteur affichait 53 000 km. Elle est accompagnée de ses carnets d'utilisation et d'entretien ainsi que de sa trousse à outils d'origine. L'aménagement et l'équipement de la voiture sont à la hauteur de sa personnalité hors du commun, avec un habitacle tendu de cuir et des commandes raffinées. Dans la version "One to one" que nous proposons, avec son élégante combinaison de couleurs et la possibilité d'emmener deux passagers à l'arrière, elle est véritablement exceptionnelle.

Acquired by its current owner in 2010, this Ferrari 612 Scaglietti has the distinction of being a "one to one" version. Hiding under this name is a customization program handled by a special department set up at the Maranello factory. The client can benefit from a specific set of options and select materials that suit their taste. This car has options such as a panoramic glass roof, a Daytona upholstery, a HGT2 pack (which includes carbon brakes), a special body color "Grigio Scuro", a Bose CD radio, a GPS with color display ... the complete list is available on request.

In March 2014, this 612 Scaglietti benefited from a 50,000km service at Ferrari Lyon. The bill totaled nearly € 13,000 including the belts, oil changes, filters, engine gaskets, ball joints. During our test, the meter showed 53,000kms. The car comes with its user and maintenance manual, as well as its original tool kit. The layout and equipment are up to the car's extraordinary personality with tightly fitting leather interior and refined controls. In the "One to one" version that we offer, with its elegant combination of colors and the ability to take two passengers in the back, this car is truly exceptional.





Carte grise française
French registration
 Châssis n° 201257

- État hors du commun
- Conforme aux spécifications d'origine
- Modèle emblématique
- *In an unusual state of originality*
- *Meets original specifications*
- *An iconic model*

€ 30.000 – 40.000
Sans réserve
No reserve

1967 RENAULT 8 GORDINI R1135

Ce qui frappe, lorsque l'on observe cette voiture, c'est son état : il est strictement conforme aux spécifications d'origine, ce qui est extrêmement rare sur ce modèle, et tout a été refait dans le moindre détail. Cette restauration hors du commun est due au précédent propriétaire, un M. Julien, des transports Depann 2000, qui aurait lui-même acheté la voiture à son premier propriétaire. Au démontage, l'examen de la caisse a révélé que la voiture n'avait jamais été accidentée, un témoignage de son premier propriétaire confirmant qu'elle n'avait jamais couru. Elle est aujourd'hui dans un état que l'on peut qualifier de "concours", le souci du détail allant jusqu'aux autocollants placés sur la boîte à air ou sous le capot moteur. L'intérieur en drap gris est comme neuf, la peinture est superbe et la voiture repose sur ses jantes d'origine chaussées de Michelin X 135/15 en excellent état. Un dossier de photos de la restauration accompagne la voiture. Lors de notre examen, le compteur affichait 7 734 km, ce qui correspond à la distance parcourue depuis la restauration. Le rodage est donc à peine achevé ! C'est en 2010 que l'actuel propriétaire a fait l'acquisition de cette merveille, probablement la plus originale et la plus belle R8 Gordini 1300 proposée actuellement sur le marché.

What is striking when observing this car is its condition: it is strictly in accordance with original specifications, which is extremely rare on this model, and everything has been redone to the last details. This restoration is unusually good thanks to the previous owner, a certain Mr Julien, from the transport company Depann 2000, who had bought the car directly from its first owner. Disassembling and examining the body revealed that the car had never been in an accident, a testament to its first owner confirming that the car had never raced. The car is now in a state that can be called "concours", with the attention to detail extending to even stickers on the air box or under the hood. The grey cloth interior is like new, the paint is superb and the car is based on its original rims shod with 135/15 Michelin X, in excellent condition. A file full of photos of the restoration comes with the car. In our review, the counter showed 7,734 km, which corresponds to the distance covered since restoration. The break-in period is therefore just finished! It was in 2010 that the current owner purchased this wonder, probably the most original and most beautiful R8 Gordini 1300 currently on offer in the market.





**Carte grise française
de collection
French collector
title**

Châssis n° 07868

- Vitres électriques, climatisation, sièges Daytona
- Matching numbers
- Équipement et couleur peu communs

• *Electric windows, air conditioning, Daytona seats*

- *Matching numbers*
- *Unusual colour and equipment*

€ 315.000 – 345.000

'Matching numbers'

1974 DINO 246 GTS

Son nom, "Dino", traduit à lui seul l'importance qu'Enzo Ferrari accordait à ce modèle. C'est en effet celui de son fils qui, souffrant d'une forme de dystrophie musculaire, avait disparu en 1956 à l'âge de 24 ans. Auparavant, il avait eu le temps de participer à la conception du V6 quatre arbres champion du monde en 1961, qui constitue l'âme de la 246. En effet, converti à un usage tourisme par l'ingénieur Aurelio Lampredi, il trouvait place dans une carrosserie magnifiquement dessinée par Pininfarina pour former la 206 GT. Première Ferrari à moteur central, elle permettait au constructeur d'élargir son offre avec un modèle moins coûteux que les Ferrari 12 cylindres. La 206 n'en était pas moins brillante, offrant un

The name "Dino" reflects how important this model was to Enzo Ferrari. It was the name of his son who had died from a type of muscular dystrophy in 1956, at the age of 24. In earlier days he had played a part in the design of the 1961 championship-winning four-cam V6 engine that was the soul of the 246. Converted for road-use by the engineer Aurelio Lampredi, it found a home in the magnificent Pininfarina-designed body that became the 206 GT. The first mid-engined Ferrari, it enabled the manufacturer to widen the range with a less costly model than the 12-cylinder Ferrari. The 206 was no less outstanding, offering an excellent power to weight ratio and a sportiness not shared by its bigger sisters. The model evolved into





excellent rapport poids/puissance et une sportivité que n'avaient pas ses sœurs au gabarit plus imposant. Le modèle évoluait ensuite en 246, avec une version 2,4 litres du V6, plus souple et plus facile à utiliser. La berlinette fermée s'enrichissait d'une version à toit amovible, la GTS, qui combinait les avantages du coupé et du cabriolet. C'est une de ces versions que nous présentons, livrée neuve en janvier 1974 à Ron Tonkin, concessionnaire Ferrari à Portland, dans l'Oregon, pour son usage personnel. La voiture a connu ensuite trois autres propriétaires avant d'être vendue en 1989 à un musée privé. A l'époque, le compteur affichait 40 000 miles (64 400 km) d'origine. Par la suite, cette Dino a été restaurée dans les règles de l'art : moteur, boîte de vitesses et carrosserie ont bénéficié de cette remise en état et, depuis, elle n'a parcouru que 4 800 km, le compteur affichant aujourd'hui 42 920 miles. Équipée de son moteur d'origine ("matching numbers"), elle est habillée d'une rare couleur "Giallo Fly" qui se distingue du rouge habituel et se marie parfaitement avec la ligne fluide de cette berlinette sportive. De plus, elle est équipée de plusieurs options intéressantes comme des vitres électriques, la climatisation et une sellerie "Daytona" deux tons, particulièrement recherchée. Il s'agit donc d'un exemplaire peu commun qui, en plus d'offrir toutes les qualités propres à ce modèle, présente des particularités qui en accroissent le pouvoir de séduction. Indémorable Dino...



the 246, with a 2.4-litre V6 version that was more versatile and easier to drive. In addition to the closed berlinetta, there was a version with removable roof, the GTS, which had the advantages of the coupé and the cabriolet together.

It is one of these versions that we are presenting, delivered new in January 1974 to Ron Tonkin, a Ferrari dealer in Portland, Oregon, for his own personal use. The car had three subsequent owners before being sold to a private museum in 1989. At that time, the odometer recorded 40,000 miles from new. At a later date, this Dino was subjected to a state-of-the-art restoration that included the engine, gearbox and bodywork. Since then it has only covered 4,800 km as the odometer reads 42,920 miles today. Equipped with the original matching numbers engine, it is liveried in the rare « Giallo Fly » colour that differs from the more usual red and enhances perfectly the fluid styling of the sporty berlinetta. Moreover, it has several interesting options including electric windows, air conditioning and the sought-after two-tone « Daytona » upholstery. This is an unusual example that, in addition to offering all the qualities expected of this model, also has some special features that add to its appeal. The timeless Dino...



**Tite de circulation
belge
Belgium title**

- Modèle unique
- Fabrication soignée, technique originale
- Passeport FIA, éligible à Goodwood

- *Unique model*
- *High build quality, technical originality*
- *FIA passport, eligible for Goodwood*

€ 125.000 – 145.000

Ex 1956 Goodwood, Chrystal Palace, Brands Hatch / Ex 1956 Goodwood, Crystal Palace, Brands Hatch
1956 EJS CLIMAX SPECIAL

"EJS" : ces trois lettres énigmatiques correspondent aux initiales du créateur de cette barquette de compétition, Edwin Joseph Snusher. Ingénieur et passionné d'automobile, c'est lui qui a dessiné et mis au point cette barquette 1100, entre 1954 et 1956, dans le but de l'engager en course en face des Lotus, Cooper, Elva ou Tojeiro. Si deux ans ont été nécessaires pour terminer cette automobile, c'est que Snusher ne s'est pas contenté, comme c'était souvent le cas à l'époque, de reprendre des éléments existant chez d'autres artisans, mais a conçu la voiture à partir d'une feuille blanche, avec une évidente recherche de légèreté. Réalisé avec beaucoup de soin, le châssis tubulaire en acier ne pèse que 22 kg, chiffre qui passe à 30 kg avec les panneaux en aluminium qui en accentuent la rigidité. Les trains roulants sont eux aussi complètement originaux, avec une suspension avant très particulière. Astucieuse et efficace, elle est réglable et comporte un ressort semi-elliptique supérieur combiné avec un ressort hélicoïdal inférieur travaillant en tension, l'ensemble étant étudié pour présenter un carrossage et une chasse constants. A l'arrière, Snusher a opté pour un essieu De Dion, mais avec deux tubes parallèles au lieu d'un seul habituellement. Le freinage a fait lui aussi l'objet de soins particuliers, avec des tambours arrière accolés au pont et

"EJS" : these three mysterious letters stand for the initials of the creator of this competition car - Edwin Joseph Snusher. An automobile engineer and enthusiast, he spent two years between 1954 and 1956 designing and developing this barchetta 1100, to race competitively against Lotus, Cooper, Elva and Tojeiro. The project took two years because Snusher wasn't prepared to use components from other sources, a more usual approach at the time. He started from scratch, with the aim of keeping the weight as low as possible. Built meticulously, the tubular steel chassis weighed just 22kg, up to just 30kg with the aluminium panels that added rigidity. The running gear was also highly original, with very special front suspension. Ingenious and efficient, it was adjustable, with a semi-elliptical spring at the top and a coil spring under tension beneath it, to produce a constant camber and caster. At the rear, Snusher opted for a De Dion axle, but with two parallel tubes in place of the more usual one. The braking system was also given special attention, with the rear drums attached to the differential and separate circuits for the front and rear. The car was given a fibreglass Mistral body, and to power it, Snusher selected a Climax engine with the five-speed gearbox from the Aston Martin DB3. Ultimately, he was more



D.R.



D.R.





deux circuits séparés pour l'avant et l'arrière. Le tout était habillé d'une carrosserie Mistral en fibre de verre et, pour motoriser sa machine, Snusher avait choisi un moteur Climax et une boîte Aston Martin cinq rapports de DB3. Mais la technique le passionnait plus que la compétition proprement dite et, après la saison 1956 (avec une quatrième place à Crystal Palace en août 1956), il remisait sa voiture qui, entretemps, avait attiré suffisamment d'attention pour mériter un article dans *The Autocar*, le 28 septembre 1956. Snusher vendait ensuite moteur et boîte, mais l'EJS restait à l'abri jusqu'en 2001, soit 45 ans sans bouger ! Sherwood Restoration en faisait alors l'acquisition pour la remettre complètement en état, en l'équipant d'un moteur Climax 1100 conforme et d'une boîte MGA à quatre rapports, la boîte Aston d'origine étant d'un modèle introuvable. C'est sous cette forme qu'elle a été vendue à son actuel propriétaire et qu'elle a fait en 2010 l'objet d'un reportage dans le magazine anglais *Octane*. Ce qui est intéressant avec cette barquette, en plus de son originalité et de son état de préservation exceptionnel pour une voiture de course, est qu'elle est homologuée FIA pour la période E dans la classe HS4 et peut donc prendre part aux événements historiques. Qui plus est, cette voiture a été engagée à l'époque à Goodwood et, bien que n'ayant pas pris le départ à cause d'un problème mécanique, le fait qu'elle ait été présente signifie qu'elle est éligible au Revival. Cette EJS est donc un superbe passeport pour les plus belles épreuves, loin des plus communes Lotus Eleven ou Cooper-Climax ! Elle est accompagnée d'une importante documentation, photos montrant la construction de la voiture, rapport d'expertise, passeport technique historique FIA délivré par la Motor Sport Association et même l'ancien log book original et constitue un témoignage passionnant et émouvant de l'enthousiasme et l'inventivité de son créateur.

passionate about the engineering than the racing and following the 1956 season (that included a 4th place at Crystal Palace in August 1956), he put the car away, having attracted enough attention to warrant an article in The Autocar; on 28 September 1956. Snusher sold the engine and gearbox, but the EJS remained in storage until 2001 – some 45 years without moving ! Sherwood Restorations then bought it and set about a comprehensive restoration, fitting a compliant Climax 1100 engine with a four-speed MGA gearbox, the original Aston model was no longer available. It was sold to the current owner in this form and was featured in Octane magazine in 2010. This car is of great interest, not only for its originality and for being in such good condition for a racecar, but also as it is FIA homologated for period E in class HS4, and is therefore eligible for historic events. What's more, the car was entered to race at Goodwood in period, and although it didn't actually take part due to a mechanical problem, the fact that it was present means it is eligible for the Revival. This EJS therefore offers a passport to all the best competitions, very different to the more common Lotus Elevens and Cooper-Climaxes ! It comes with extensive documentation, FIA historic technical passport delivered by the Motor Sport Association and even the original logbook. It is an exciting and moving testament to the inventiveness and passion of its creator.





Titre de circulation italien

Italian title

Châssis n°

818540 * 002267 *

- Authentique Fulvia HF Gp.4 d'usine
- Restauration italienne de goût
- Présentation conforme aux spécifications d'époque

- *Genuine Fulvia HF Gr.4 factory car*
- *Stylish Italian restoration*
- *Presentation conforms to period specifications*

€ 80.000 – 120.000

1972 LANCIA FULVIA HF 1.6 GR.4 USINE

Immatriculée neuve au nom de Lancia SpA sous le numéro G36419 TO, cette Lancia Fulvia HF 1,6 litre Gr. 4 a fait partie de l'équipe officielle de la marque, pour la saison 1972. Elle a été engagée dans de nombreux rallyes à l'époque notamment entre les mains de Sergio Barbasio (dit "La Volpe", le Renard) et Piero Sodano tandis qu'au Rallye de Monte-Carlo une autre Fulvia HF remportait la victoire, celle de Sandro Munari et Mario Manucci. Sergio Barbasio était un pilote brillant dont le palmarès comporte notamment le titre de Champion d'Italie des Rallyes en 1971 et 1972 au volant d'une Lancia HF 1.6. En avril 1975, cette voiture changeait de main pour être immatriculée au nom de Luigi Tabaton, autre pilote italien de renom qui courut de nombreuses courses avec la voiture, animateur de la Scuderia del Grifone et dont le fils, Fabrizio Tabaton, a remporté deux fois le titre de Champion d'Italie des Rallyes, en 1985 et 1987, et de Champion d'Europe des Rallyes en 1986 et 1988, toujours avec Lancia.

Six ans plus tard, en 1981, cette voiture était cédée à Alberto Sassi, à La Spezia, pilote de rallye également ; elle recevait alors l'immatriculation SP 181779.

Registered new in the name of Lancia SpA with the number G36419 TO, this Group 4 Lancia Fulvia 1.6 HF was part of the official marque factory team for the 1972 season. It took part in numerous rallies in period, driven notably by Sergio Barbasio (known as « La Volpe » or the Fox) and Piero Sodano, during the period that another Fulvia HF won the Monte Carlo Rally driven by Sandro Munari and Mario Manucci. Sergio Barbasio was a brilliant driver who won the Italian Rally Championship in 1971 and 1972 at the wheel of a Lancia 1.6 HF. In April 1975, this car changed hands and was registered in the name of Luigi Tabaton, another renowned Italian driver who used it to compete in numerous races. Tabaton was a key player in the Scuderia del Grifone and his son, Fabrizio Tabaton, went on to win the Italian Rally Championship in 1985 and 1987, and the European Rally Championship in 1986 and 1988, always for Lancia. In 1981, this car passed to another rally driver, Alberto Sassi from La Spezia. It was registered SP 181779.





Depuis cette période glorieuse, cette voiture a été refaite avec beaucoup de discernement, dans le respect de ses spécifications d'époque, avec la livrée de Barbasio-Sodano pour l'année 1972. Elle comporte ses extensions d'ailes caractéristiques, ses quatre phares dont deux plus volumineux au centre et, mécaniquement, elle bénéficie des particularités des voitures d'usine : réservoir d'essence de grande capacité dans le coffre arrière, réservoir et radiateur d'huile spéciaux, arceau de sécurité, extincteur, petits sièges baquets d'époque, panneaux de carrosserie ouvrant allégés. Le tableau de bord est résolument sportif, avec un gros compte-tours avec mouchard, gradué jusqu'à 10 000 tr/mn et occupant le centre, derrière un petit volant à deux branches. La préparation moteur est à la hauteur de cette allure radicale, avec une alimentation confiée à deux gros carburateurs Weber 45.

Sans excès, cette voiture présente une allure correspondant à ce qu'elle était en 1972 : le propriétaire de cette Fulvia pourra se targuer de posséder une authentique HF d'usine, au contraire des répliques que l'on voit fleurir parmi les engagés des rallyes historiques. Une voiture pilotée par les meilleurs volants de leur époque, dans les épreuves les plus prestigieuses : une situation rare et une opportunité que sauront saisir les amateurs du genre.

Since its glorious heyday, the car has been restored with care and attention. Respecting the period specifications, it is presented in the 1972 Barbasio-Sodano livery. It features the characteristic wing extensions and a line of four lights with the larger two in the centre. Mechanically, it boasts the characteristics of the factory cars : large capacity fuel tank in the rear boot, special oil reservoir and radiator, roll-cage, extinguisher, small period bucket seats and lightweight door panels. The dashboard is resolutely sporty with a large rev-counter, graduated to 10,000 rpm, positioned centrally behind a two-spoke wheel. The engine preparation matches the car's radical appearance, featuring two large Weber 45 carburetors. The car has retained a sense of how it was in 1972, and the owner of this Fulvia will be able to pride himself on owning a genuine HF factory car, rather than one of the many replicas that appear on historic rallies. A car that has been driven by some of the best drivers of the day, in the most prestigious events. This is a rare opportunity to be seized by all rally enthusiasts.





Sans titre de circulation
Voiture japonaise en
importation temporaire
A dédouaner

No registration documents
Japanese car temporary
import, customs clearance
required

Chassis n°

ZLA038ARO0000209

- Victorieuse au Rallye d'Argentine 1986
- Très rare Groupe B d'usine authentique
- Représentative d'une des époques les plus fascinantes de l'histoire des rallyes
- Technique fantastique, puissance hors du commun

- Winner of the 1986 Rally Argentina
- Very rare genuine factory Group B car
- Representative of one of the most fascinating periods in rallying history
- Fantastic engineering, extraordinary power

€ 650.000 – 750.000

Victorieuse du Rallye d'Argentine 1986 (Biason/ Siviero) / Winner of the 1986 rally Argentina (Biason/ Siviero)

1985 LANCIA DELTA S4 GR. B USINE ○

Succédant à celle des Groupe 4, la période des Groupe B, de 1983 à 1986, a été l'une des plus fascinantes de l'histoire des rallyes. Le règlement peu contraignant a permis aux constructeurs de donner naissance à des monstres de puissance et d'efficacité, où turbocompresseurs et transmission intégrale faisaient partie des techniques indispensables pour espérer décrocher un podium. Les Peugeot 205 T16, Audi Quattro, Renault Maxi Turbo, Ford RS 200 et Lancia S4 en ont été les grandes animatrices et ont donné lieu à de spectaculaires affrontements entre les mains de pilotes de la trempe de Hannu Mikkola, Walter Röhrl, Markku Alen, Henri Toivonen, Ari Vatanen, Bruno Saby ou Michèle Mouton, avant que de trop graves accidents ne sonnent le glas de cette incroyable formule. Les voitures qui ont participé à ces grandes heures sont aujourd'hui de véritables icônes, sans équivalents ni avant, ni après leur passage éclair dans l'histoire du sport automobile. C'est une représentante de cette période que nous avons le plaisir de

Following on from Group 4, the Group B period, between 1983 and 1986, was one of the most fascinating in rallying history. The relatively unrestricted regulations allowed manufacturers to dream up efficient and powerful monsters that required turbochargers and four-wheel drive to stand any chance of a podium finish. The Peugeot 205 T16, Audi Quattro, Renault Maxi Turbo, Ford RS 200 and Lancia S4 were the great players during this period, giving rise to some spectacular battles between such high calibre names as Hannu Mikkola, Walter Röhrl, Markku Alen, Henri Toivonen, Ari Vatanen, Bruno Saby and Michèle Mouton, before one too many serious accidents put an end to this incredible formula. The cars that took part in these great races have become icons today, with no equivalent either before or after their brief appearance in the history of motorsport.





présenter. Cette Lancia Delta S4 est en effet une ancienne voiture de l'équipe officielle Lancia : immatriculée 73073 TO, elle a permis à Miky Biasion de remporter le Rallye d'Argentine 1986, avec Tiziano Siviero. Excellent pilote, Biasion a été champion d'Europe des Rallyes en 1983 avec une Lancia 037 et participera au titre mondial de la Lancia Delta Integrale en 1988 et 1989.

La Delta S4 a été conçue pour succéder à la 037 dont elle était très différente. En effet, pour lutter contre la Peugeot 205 T16 qui, sous l'autorité de Jean Todt, fait alors des merveilles, Cesare Fiorio et Claudio Lombardi décident de partir d'une feuille blanche. Souhaitant rester au-dessous de 900 kg, ils sont obligés de limiter la cylindrée du moteur à 1 759 cm3 pour respecter le rapport imposé par le règlement. Ils mettent au point un nouveau moteur entièrement en aluminium, dont ils souhaitent extraire au moins l'équivalent des 450 ch de celui de la Peugeot. Pour compenser les défauts du turbocompresseur (faible puissance à bas régime, temps de réponse), Lombardi a l'idée d'associer pour la première fois un turbo et un compresseur à commande mécanique : le résultat est un moteur à la fois souple et puissant. Pour faire passer ces centaines de chevaux au sol, une transmission intégrale est indispensable et le coupleur Ferguson permet une répartition qui peut varier de 40/60 avant/arrière à 100% en faveur de l'arrière. Placée longitudinalement et en évitant tout porte-à-faux, cette mécanique trouve place dans un châssis tubulaire renforcé de panneaux de Kevlar et de carbone, le tout étant alors habillé d'une carrosserie en fibre de verre évoquant la forme de la Delta de série.



It is a representative of this period that we have the pleasure of presenting. This Lancia Delta S4 was an official Lancia factory team car : registered 73073 TO, it was the car that Miky Biasion drove to victory in the 1986 Rally Argentina, with Tiziano Siviero. An outstanding driver, Biasion had won the European Rally Championship in 1983, in a Lancia 037, and the World Rally Championship in a Lancia Delta Integrale in 1988 and 1989.

The Delta S4 was designed to succeed the 037, and was a very different car. To compete against the Peugeot 205 T16 that was enjoying huge success under the authority of Jean Todt, Cesare Fiorio and Claudio Lombardi decided to start with a blank sheet of paper. Wanting to keep the weight below 900 kg, they were obliged by the regulations to limit the size of the engine to 1,759cc. They developed a new engine built entirely in aluminium, from which they hoped to extract at least the equivalent of the Peugeot's 450 bhp. To compensate for the flaws of the turbocharger (lack of power at low engine speeds, response time), Lombardi had the original idea of combining a turbo and a supercharger with a mechanical control : the result was an engine that was both versatile and powerful. To transmit the power of so many horses to the ground, four-wheel drive was essential and the Ferguson coupling allowed a split that could vary from 40/60 front/rear to 100% at the rear. Positioned longitudinally and without any overhang, the engine unit sat in a tubular chassis strengthened with Kevlar and carbon panels, covered with a fibreglass body styled to suggest the Delta production model.



Prévue pour entrer dans la ronde des rallyes au milieu de la saison 1985, la Lancia Delta S4 fait finalement sa première apparition officielle en novembre, au rallye du RAC. Prouvant d'émblée ses qualités, elle remporte les deux premières places entre les mains de Henri Toivonen et Markku Alen. L'année suivante, le titre se joue au coude-à-coude avec Peugeot et, à la fin de la saison, Lancia est en tête mais l'annulation du résultat du Rallye de San Remo proclame la victoire de Peugeot. Entremets est survenu le dramatique accident de Henri Toivonen au Tour de Corse et l'annonce de l'arrêt du Groupe B. On peut imaginer que l'expérience acquise avec la S4 a aidé l'équipe Lancia à mettre au point la Delta HF Intégrale qui, de 1987 à 1992, va dominer la scène des rallyes.

Le châssis 209 que nous présentons est sorti d'usine en novembre 1985. Elle a été engagée en rallyes pour disputer le Championnat du Monde de la saison 1986. Selon sa fiche FIA datant du 4 septembre 2014, elle est en tous points conforme à l'origine. Après sa victoire au Rallye d'Argentine avec Biason et Siviero (4 au 7 août 86), cette Lancia S4 a été remise et n'a jamais été restaurée, simplement entretenue pour prendre part à des rassemblements et autres manifestations. Elle se présente quasiment telle qu'elle était alors, avec sa livrée Martini et ses autocollants de sponsors d'époque. Il s'agit donc d'une occasion unique d'acquérir une des très rares versions usine authentiques de cette période fabuleuse. Les voitures du Groupe B commencent aujourd'hui à attirer sérieusement les amateurs, et ce phénomène ne fera que s'amplifier tant elles sont symboliques d'une époque révolue, et fortes d'une technique radicale. Il est encore temps d'en acquérir une de ses plus brillantes représentantes.



With entry into the Rally series planned for the middle of the 1985 season, the Lancia Delta S4 finally made its first official appearance in November, at the RAC Rally. Proving itself from the start, the car finished 1st and 2nd in the hands of Henri Toivonen and Markku Alen. The following year, the title was a close battle with Peugeot and at the end of the season Lancia was ahead, but Peugeot claimed victory after the San Remo Rally result was rescinded. Meanwhile Henri Toivonen had a tragic accident on the Tour de Corse and the end of Group B was announced. It is conceivable that the experience gained with the S4 aided the Lancia team in the development of the Delta HF Intégrale that dominated the rally scene between 1987 and 1992.

Chassis 209 that we are presenting left the factory in November 1985 and competed in rounds of the 1986 World Rally Championship. According to its FIA papers dated 4 September 2014, it conforms to the original in every respect. After its victory in the Rally Argentina with Biason and Siviero (4 to 7 August 86), this Lancia S4 was put away and has never been restored, simply maintained in order to participate in various meetings. It is therefore presented almost exactly as it was then, in its Martini livery and with period sponsors' stickers. Here is a unique opportunity to acquire one of the rare factory versions from this exciting period. The Group B cars are starting to attract serious attention from enthusiasts today. This phenomenon will only continue to grow as these cars, with their radical engineering, are symbolic of a bygone era. There is still time to buy one of the most brilliant examples.



**Titre de circulation
hollandais
Dutch registration**
Châssis n° 159788

- Ultime version de la 356
- Sortant de révision
- Livrée neuve
au Pays-Bas

- *Final version of the 356*
- *Recent service*
- *Delivered new in Holland*

€ 46.000 – 54.000

1964 PORSCHE 356 C COUPÉ

Ce coupé Porsche 356 C a été vendu neuf aux Pays-Bas et, au cours des 20 dernières années, il est resté entre les mains de deux membres bien connus du Porsche 356 Owners Club Holland. La voiture a bénéficié d'une révision complète en février 2014 et le dossier comporte de nombreuses factures récentes, dont le total dépasse 3 000 €. Selon le propriétaire, le moteur tourne bien, la boîte est douce et les freins ont été récemment revus. De couleur noire, la carrosserie est très correcte et l'intérieur est bien préservé également. Le tableau de bord est équipé d'une horloge et d'un autoradio d'époque, à présélection mécanique de stations.

Cette 356 C correspond à l'ultime évolution de la 356, dotée ici du moteur 75 ch., avec la carrosserie T6 la plus évoluée que l'on distingue par le coffre avant plus grand avec une découpe de capot moins arrondie, et une double grille arrière. De plus, le pare-brise et la lunette arrière bénéficient pour la dernière fois d'un agrandissement. Très accomplie, cette version de 356 offre des performances lui permettant de s'insérer avec facilité dans la circulation moderne et de profiter du plaisir qu'offre ce coupé sportif et fiable.

This Porsche 356 C coupé was sold new in the Netherlands and for the last twenty years, has remained in the hands of two well-known members of the Porsche 356 Club Holland. The car benefitted from a full service in February 2014 and the file includes recent invoices totalling over €3,000. According to the owner, the engine runs well, the gearbox is smooth and the brakes have been refurbished recently. Presented in black, the bodywork is very correct and the interior has also been well preserved. The dashboard features a clock and a period radio with mechanically preset stations. This 356 C represents the final evolution of the 356, fitted here with a 75 bhp engine, and the highly evolved T6 body, distinguished by the larger front boot with less rounded lid, and a twin rear grille. The windscreen and rear window also benefitted from an increase in size. Highly accomplished, this version of the 356 offers a performance and reliability that allows this sporty coupé to be driven easily and enjoyably in modern traffic.





Titre de circulation portugais

Portuguese title

Châssis n°

WPO222962RS455579

- Etat proche du neuf !
- Peinture d'origine
- Moins de 25 000 km depuis l'origine

- *Almost new condition !*
- *Original paintwork*
- *Less than 25 000 km from new*

€ 170.000 – 190.000

1993 PORSCHE 964 CARRERA 2 SPEEDSTER

Le Speedster fut présenté fin 92 à la fin de la production de la 964 en série limitée (956 exemplaires). Il reprend les canons caractéristiques de la Carrera 3.2 L, avec un pare brise plus court et plus incliné et un couvre capote rigide à double bossage. Il existe en version étroite majoritairement, seules quelques versions Turbo-look ont été livrées sur commande spéciale. Les performances sont similaires à celles du coupé Carrera 2. Ce Speedster a été vendu neuf en Allemagne le 28 octobre 1993. Entretenu chez le même spécialiste Porsche depuis l'origine, la dernière révision a eu lieu en novembre 2013 à 24.744 km. Elle a été acquise par l'actuel propriétaire en 2014 et totalise aujourd'hui 24.868 km. La peinture est d'origine, d'après le vendeur, et il est équipé de jantes assorties à la teinte de la carrosserie, « Guards red », comme d'origine sur ce modèle. Il est doté en option de la finition RS, qui comporte des sièges de type course Recaro, un volant spécial et des panneaux de porte RS. Le levier de vitesses est gainé de cuir rouge et les sièges sont en cuir noir à inserts en cuir gris perle perforés. Les pneus Michelin Pilot sont ceux d'origine. Ce magnifique exemplaire est vendu avec ses carnets et sa trousse à outils d'origine. Ce Speedster est un investissement sûr, doublé d'un capital plaisir sanslimite.

Presented in late 1992, the Speedster was a limited series (956 examples) introduced towards the end of the 964's production. It shared the key features of the Carrera 3.2L, with a shorter, more inclined windscreen and a double bubble hard cover for the hood. The vast majority were the standard narrow version with just a few Turbo-look examples built to special order. The performance was similar to that of the Carrera 2 coupé.

This Speedster was sold new in Germany on 28 October 1993. It has been maintained by the same specialist from new and was last serviced in November 2013 at 24,744 km. It was bought by the current owner in 2014 and has covered 24,868 km today. According to the owner, the paintwork is original, as are the matching "Guards red" wheels. It has the optional RS finish, with race-type Recaro seats, a special steering wheel and RS door panels. The gearshift lever is covered with red leather and the seats are in black leather with perforated pearl grey leather inserts. The car still has the original Michelin Pilot tyres. This magnificent example is offered with its manuals and the original toolkit. This Speedster is a sure investment, offering the added asset of endless enjoyment.





Titre de circulation italien

Italian title

Châssis n°

WPOZZZ91ZKS151844

Moteur n° 63K03949

- Etat proche du neuf !
- Rare option de finition de sellerie
- Moins de 50 000 km depuis l'origine

- *Almost new condition !*
- *Rare upholstery option*
- *Less than 50 000 km from new*

€ 170.000 – 190.000

1989 PORSCHE 911 SPEEDSTER TURBO-LOOK

Le Speedster 911 est la version ultime de la Carrera 3.2 L, puisqu'il n'est produit qu'en 1989, avant le lancement en 1990 de la troisième génération de la fameuse Porsche à moteur arrière. Il présente une personnalité affirmée, dans la lignée des premiers Speedster 356. Le tableau de bord est identique à celui de la Carrera, mais le Speedster est équipé d'un pare-brise bas et d'une capote plus légère, sans doublure, qui disparaît sous un carénage à double bossage. La présente version Turbo-Look reprend les ailes larges et une partie des suspensions de la 911 Turbo. Le Speedster a fait l'objet d'une production volontairement limitée à un peu plus de 2 000 exemplaires, et il est donc particulièrement rare et exclusif. De teinte « Guards red », ce beau Speedster d'origine allemande est équipé de sièges Sport en cuir noir et d'un différentiel autobloquant. En option également un levier de vitesses court, une finition de sellerie spéciale comportant des liserés rouges et un entourage en cuir de la même couleur des compteurs et des interrupteurs de bord. La radio Blaupunkt est d'origine et la voiture totalise 47550 km. En janvier 2014 il bénéficia d'une révision chez Porsche à 47500 km, et il est accompagné de son carnet d'entretien tamponné à jour, son manuel d'utilisation, sa trousse à outils et d'un coupe batterie. Ce magnifique Speedster est dans un état proche du neuf et n'a jamais été accidenté.

The Speedster 911 was the last version of the Carrera 3.2 L, produced in 1989 only, before the launch in 1990 of the third generation of the famous rear-engined Porsche. It has a strong personality, in the tradition of the first 356 Speedsters. The dashboard is the same as that of the Carrera, but with a lower windscreen and a more lightweight, unlined hood that disappears under a double bubble hard cover. The Turbo-Look version presented here has wide wings and elements of the 911 Turbo's suspension. The Speedster is a particularly rare and exclusive model, as production was intentionally limited to just over 2,000 examples.

Presented in « Guards red », this originally German example is equipped with black leather sports seats and a limited slip differential. Also available as options, it has a shorter gearshift and a special upholstery finish with red piping. The dials and switches on the dash are also edged with the same colour leather. The Blaupunkt radio is original and the car has covered 47,550 km. In January 2014, at 47,500km, it was serviced by Porsche, and it comes with its service book stamped up to date, owner's manual, toolkit and a battery cut-out. This magnificent Speedster is in practically new condition and has never suffered any damage.





Carte grise française French title

Châssis n° AM 116 504

Moteur n° AM 116 504

- Très belle restauration
- Matching numbers
- Voiture sous-estimée

- *Superb restoration*
- *Matching numbers*
- *Undervalued car*

€ 50.000 – 60.000

1971 MASERATI INDY 4200 COUPÉ

Dessinée par Vignale et présentée au Salon de Genève 1969, la Maserati Indy présente l'avantage d'une carrosserie pouvant loger quatre personnes, avec une vitre arrière inclinée servant de porte de coffre. La pièce maîtresse de la voiture est son V8 quatre arbres, conçu par Giulio Alfieri et dérivé de celui de la Maserati 5000 GT. Souple et endurant, il développe 250 ch dans sa version 4,2 litres.

La voiture que nous présentons aurait été achetée neuve par un orfèvre de la place Vendôme, à Paris et, en 2008, elle est arrivée dans le garage d'un Ferrariste, qui a choisi aujourd'hui de s'en séparer. Elle est équipée d'origine d'équipements très appréciés comme un système de climatisation et une direction assistée.

Il y a une dizaine d'années, elle a été restaurée à grands frais. L'intérieur, qui a été réalisé par l'atelier de sellerie Antoine, est absolument superbe. D'un point de vue mécanique, la voiture est encore équipée de son moteur d'origine ("matching numbers"), et elle sera révisée avant la vente par un spécialiste sérieux de la marque. C'est donc une belle représentante d'un modèle un peu oublié, offrant de brillantes performances dans un habitacle à quatre places, confortable et luxueux.

Styled by Vignale and presented at the Geneva Motor Show in 1969, the Maserati Indy had the advantage of a body that could accommodate four people, and featured an inclined rear window that served as tailgate. The centre-piece of the car was its four-cam V8 engine, designed by Giulio Alfieri and derived from the Maserati 5000 GT. Strong and versatile, the 4.2-litre version developed 250 bhp.

It is believed the car on offer was bought new by a goldsmith from the Place Vendôme in Paris. It arrived in the garage of a Ferrari enthusiast in 2008 who has decided to part with it today. It is complete with the original and highly desirable equipment such as air conditioning and power steering. Some ten years ago the car was restored at great expense. The interior was renovated by the Antoine upholstery workshop, and is absolutely superb. On the mechanical side, the car retains the original matching numbers engine and will be serviced by a marque specialist before the sale. Here is a wonderful example of a rather overlooked model, offering luxury, comfort and an outstanding performance in a four-seater body.





Carte grise française French registration

Châssis n° 1221058

- Mécanique refaite en 1990
- Une petite Bora
- Très performante et agile

- *Mechanicals redone in 1990*
- *A baby Bora*
- *Very efficient and agile*

€ 25.000 – 35.000

1976 MASERATI MERAK

La Merak fut présentée en vedette au Salon de Paris de 1972. Elle reprenait la ligne générale de la Bora mais équipée d'un V6 identique à celui installé dans la SM mais réalésé à 3 L, la puissance passant de 170 ch à 190 ch. Le gain de place dû à l'encombrement inférieur du V6 par rapport au V8 permit l'installation de deux petites places à l'arrière.

Le modèle que nous présentons a passé sa vie en France. La carte grise nous indique qu'elle a été livrée le 26 avril 1976. On la retrouve ensuite en 1989 immatriculée dans le Var et dès le 11 juillet 1990, elle est achetée par un dénommé Martial Nicart des Rieux de Limoges. Sa mécanique est alors intégralement refaite chez le très bon mécanicien de Limoges, Martial Vareille, pour un montant de 55 600 francs, ce qui était une somme importante à l'époque. Décédé en 2004, sa veuve la gardera jusqu'en 2010, sans rouler, date à laquelle elle sera vendue au propriétaire actuel. Il la renvoie pour un redémarrage chez Vareille. En 1990, son compteur affichait 37 551 km, elle en a aujourd'hui 39 600 km, ce qui semble correspondre à son kilométrage d'origine. Son intérieur est en bon état, les tissus ne sont pas usés, ainsi que le pédalier. Les Merak sont les dernières Maserati des années 70 à des prix encore abordables... pas pour longtemps.

The Merak was unveiled at the Paris Salon of 1972, and though featuring the overall design of the Bora it had a V6 identical to that in the SM, but bored out to 3.0-litres, the power up from 170bhp to 190bhp. The space saved thanks to the V6 replacing the V8 allowed for two small rear seats.

The car on offer spent its life in France. The logbook indicates that it was delivered on April 26 1976. It was next registered in 1989 in the Var region and from July 11, 1990, it was owned by a man named Martial Nicart des Rieux, from Limoges. The car's mechanicals were then fully renovated by a very good mechanic from Limoges, Martial Vareille, for an amount of french francs 55,600, which was a very large sum at the time. When Martial Nicart des Rieux died in 2004, his widow kept the car till 2010, without using it, when it was sold to the current owner. The current owner took the car to Vareille for it to be restarted. In 1990, the odometer showed 37,551km, and now it has 39,600km on the clock, which seems to correspond to the original mileage. Its interior is in good condition, as well as the fabrics and the pedals. The Maserati Merak is one of the last of the 1970s junior supercar that is still affordable ... but not for long!





Carte grise française French registration

Châssis n° 9F03F178856

- Cabriolet spacieux
- Moteur 5 litres
- Entretien suivi

- A spacious cabriolet
- 5 liters engine
- Well monitored maintenance

€ 20.000 – 30.000
Sans réserve
No reserve

1969 FORD MUSTANG CABRIOLET V8

Acheté en 2007 par son actuel propriétaire lors d'une vente Artcurial, ce cabriolet Mustang est équipé d'un moteur V8 de 302 ci (5 litres) et d'une boîte de vitesses automatique. Il comporte aussi une direction assistée, des freins à disques à l'avant, des jantes GT, une capote électrique de couleur blanche, un protège-capote et un coupe-circuit. Cette voiture a bénéficié d'une restauration complète dans les années 1990, dont témoigne un important dossier photographique. De teinte blanche, elle présente une sellerie en simili rouge et des moquettes rouges frappées du fameux cheval au galop.

Depuis son achat, l'actuel propriétaire l'a régulièrement confiée au Garage Mustang EMC de Vincennes pour des travaux d'entretien, parmi lesquels on note un remplacement des pneus, du silencieux, de la pompe de direction assistée et de la pompe de capote électrique. Elle a, en outre, bénéficié d'une peinture complète et d'une révision générale en 2010.

Cette voiture est une belle représentante de la fameuse "pony car", dans une version qui n'est pas encore dévoyée par rapport au concept d'origine tel que l'avait imaginé Lee Iacocca. Elle apportera à son prochain propriétaire puissance et plaisir au volant.

Purchased in 2007 by its current owner at an Artcurial auction, this Mustang convertible is powered by the 302 V8 engine (5 liters) and an automatic transmission. It also has power steering, disc brakes at the front, GT wheels, a white electric hood, hood protector and a circuit breaker. This car has undergone a complete restoration in the 1990s, which is reflected by an important photographic record. White in color, it has red imitation leather upholstery and red carpets, with the famous galloping horse logo.

Since its purchase, the current owner regularly maintains the car at Mustang Garage EMC Vincennes, the works included the replacement of the tyres, exhaust silencer, power steering pump and electric hood pump. It has also benefited from a complete repaint and a general overhaul in 2010.

This car is a very good representative of the famous "pony car" in a version that was still not compromised from the original Lee Iacocca concept as imagined at the very beginning. It will surely provide its next owner enough power and great driving pleasure.





Carte grise française French registration

Châssis n° D4503

- Réplique de qualité,
- Immatriculée en France
- Très faible kilométrage
- *High quality replica*
- *Registered in France*
- *Very low mileage*

€ 50.000 – 70.000

1966 SHELBY COBRA REPLICA PAR STREET BEASTS

La Cobra conçue par Carroll Shelby est une des voitures les plus "répliquées" qui soient. La qualité des réalisations varie du tout au tout et celle que nous présentons, fabriquée par Street Beasts, fait partie des plus réussies. Elle est équipée d'un V8 Ford 460 ci (7,5 litres) de 1996 environ et comporte un collecteur d'admission Edelbrock, un carburateur Holley 750 VAC, une pompe électrique, un allumage ASD électronique et un collecteur d'échappement spécial débouchant sur des sorties latérales qui émettent un bruit aussi grisant que spectaculaire. La transmission est confiée à une boîte Tremec T5 cinq rapports et un pont arrière de 8,8 pouces. Les jantes alliage American Racing de 17 pouces sont chaussées de pneus Goodyear et, par ailleurs, la voiture est équipée de quatre disques, d'un réservoir d'essence en aluminium, d'un radiateur en aluminium avec ventilateur électrique, d'une batterie gel Optima, de ceintures de sécurité G-Force, d'instruments de bord MSD, d'un volant Grant, d'une sellerie en cuir noir et de moquettes noires. Offrant l'allure d'une Cobra authentique et des performances comparables, cette voiture permet d'en apprécier l'incomparable frisson en déboursant une somme nettement plus modeste.

The Cobra designed by Carroll Shelby is one of the cars most commonly built as a replica. The quality of these creations varies, the example on offer, built by Street Beasts, is one of the successful examples. It is equipped with a 460 ci (7.5-litre) V8 Ford engine dating from around 1996, Edelbrock intake manifold, Holley 750 VAC carburettor, electric pump, ASD electronic ignition and special exhaust manifold with side pipes that let out a thunderous noise. The transmission is linked to a Tremec T5 five-speed gearbox and an 8.8-inch rear axle. The 17-inch American Racing steel wheels are fitted with Goodyear tyres, and the car has four discs, aluminium fuel tank, aluminium radiator with electric fan, Optima gel battery, G-Force seat belts, MSD instruments, Grant steering wheel, black leather upholstery and black seats. Offering the allure and comparable performance of a genuine Cobra, this car offers the same thrill for a much more modest sum.





**Carte grise française
de collection**
French registration
Châssis n° F59T231948

- Un des millésimes de Corvette les plus appréciés
- Belle présentation
- Plaisante et utilisable

- *One of the most popular classic Corvette*
- *Nice presentation*
- *Pleasant and usable*

€ 55.000 – 75.000

1959 CHEVROLET CORVETTE C1

Américaine d'origine, cette Corvette cabriolet a été importée en France au cours des années 2000 et son actuel propriétaire, collectionneur, en a fait l'acquisition en 2013. Elle est équipée d'un V8 de 283 ci (4,6 litres) développant 230 ch, accolé à une boîte manuelle quatre rapports comme il sied à ce modèle sportif. Comme c'était souvent le cas à l'époque, elle est habillée d'un thème bicolore, l'ensemble rouge et blanc soulignant à merveille la ligne originale de ce modèle 1959. Il s'agit d'ailleurs d'un des millésimes les plus recherchés, avec sa calandre quatre phares et son arrière arrondi.

Restaurée aux États-Unis, cette voiture comporte un intérieur en skaï noir et des moquettes marron, en bon état d'usage. Le compteur affiche 56 808 miles et la capote beige est en bon état. Avec son volant ajouré et sa rangée de compteurs ronds, le tableau de bord est évocateur de performances tout en répondant au style exubérant des années 1950. Il s'agit d'une voiture saine, parfaitement capable de s'insérer dans la circulation moderne, idéale pour profiter des routes secondaires au doux son de son puissant V8 !

Of American provenance, the Corvette convertible was imported into France in the 2000s and its current owner made its acquisition in 2013. The car is powered by a V8, a 283 (4.6 liters) developing 230bhp, and is mated to a manual four-speed gearbox, as befits this sporty model. The car features a two-tone theme, frequently encountered at the time. The red and white set highlights perfectly the original line of this 1959 model. It is one of the most sought after Corvette models, with the four headlamps grille and its rounded rear.

Restored in the United States, this car has a black leatherette interior and brown carpeting, in good used condition. The counter shows 56,808 miles and the beige soft top is in good condition. The dashboard with its drilled steering wheel and its row of round instrumentation is reminiscent of sporting cars while responding to the 1950's exuberant style.

This sound car is perfectly suitable for the modern traffic, and ideal for enjoying the back roads with the mellow sound of its powerful V8!





**Titre de circulation
américain, certificat
de dédouanement
pour l'UE.**

**US registration,
customs clearance
certificate for
the EU**

Châssis n° 07315

- Un seul propriétaire jusqu'en 2013
- Moins de 70 000 km, entretien suivi
- Bel état d'origine

- One owner until 2013
- Less than 70,000km, continuous maintenance
- In nice original condition

€ 40.000 – 50.000

1983 ROLLS-ROYCE CORNICHE CABRIOLET

Cette voiture a été achetée neuve par un Dr. Ray Cook Kendall, qui l'a faite livrer en Suisse. Après en avoir pris possession, il a parcouru 3 000 km en Europe avant de l'embarquer début 1984 pour l'île de Vancouver, au Canada, où il résidait. Il a ensuite conservé cette voiture jusqu'en 2013, l'utilisant pour les vacances ou les week-ends et parcourant au total 69 000 km. Il a pris grand soin de ce cabriolet Rolls-Royce Corniche, toujours confié en entretien au même atelier de Vancouver. Il est par conséquent en superbe état, avec sa couleur d'origine, sa capote d'origine également, ses moquettes beiges et sa très belle sellerie en cuir rouge qui ne montre que quelques traces d'usage. Le tableau de bord, avec un compteur en kilomètres, est impeccable et la voiture, qui comporte son cric et ses outils, est accompagnée de ses manuels, carnets d'entretien et courriers de Rolls-Royce adressés à l'acheteur. Depuis un an, cette voiture appartient à un collectionneur hollandais, qui a parcouru à peine 1 000 km, si bien que le compteur affiche 69 850 km d'origine. Il s'agit probablement d'un des plus beaux cabriolets Corniche de cette époque disponible sur le marché.

This car was bought new by Dr Ray Cook Kendall in Switzerland. After taking possession, he traveled some 3000km across Europe before the car was shipped to Vancouver Island, Canada, in 1984, where he lived. Dr Kendall kept the car till 2013, using it for holidays or weekends, he covered a total of 69,000km. He took great care of this convertible Rolls-Royce Corniche, always giving it for maintenance to the same workshop in Vancouver. Therefore, it is in superb condition with its original coat of paint, beige carpets and its beautiful red leather upholstery that shows only a few signs of use. The dashboard, with the odometer in kilometers, is flawless and the car, which has its jack and tools, comes accompanied with its manuals, maintenance logs and letters from Rolls-Royce sent to the buyer. Over the past year, this car has belonged to a Dutch collector who drove less than a thousand kilometers, so the meter reads just 69,850 km from new. This is probably one of the most beautiful Corniche convertibles on the market.





Carte grise française French registration

Châssis n°
SCBZS0000ACX01211

- Modèle de très grand luxe
- Confort et performances

- *A very luxurious model*
- *Comfortable, with high performance capabilities*

€ 10.000 – 15.000
Sans réserve
No reserve

1981 BENTLEY MULSANNE

Française d'origine, cette voiture a été achetée en février 2013 par l'actuel propriétaire, un amateur d'anglaises d'exception, chez Americo-Automobiles. C'est là que, depuis, il la confie pour son entretien. Le compteur affiche aujourd'hui 176 000 km et la voiture, de carrosserie champagne, dispose d'un bel intérieur en cuir beige. Le tableau de bord en bois est équipé d'un autoradio Kenwood moderne, l'autoradio Blaupunkt d'origine étant livré avec la voiture, qui est également accompagnée de son manuel d'utilisation. Un essai dans Paris en compagnie du propriétaire nous a permis de constater un fonctionnement satisfaisant et de noter une fuite d'huile provenant probablement du circuit de direction assistée.

Pour les Anglais, "Mulsanne" est le nom donné à la fameuse ligne droite des Hunaudières, sur le circuit du Mans, ce qui en dit long sur la personnalité que Bentley souhaitait attribuer à cette voiture. Dotée d'un puissant V8 de 6,75 litres, elle comportait le luxueux équipement que pouvait attendre celui qui déboursait à l'époque les quelques 832 000 francs du prix catalogue. A titre de comparaison, une Ferrari 400i coûtait la moitié.

Of French provenance, this car was purchased in February 2013 by its current owner, an enthusiast of exceptional British car, from Americo-Automobiles. This is where the car has been maintained since. The meter now shows 176,000km and the car, with its champagne exterior has beautiful beige leather inside. The wooden dashboard has a modern Kenwood car stereo, the original Blaupunkt radio also comes with the car, as well as its user manual. A test drive in Paris with the owner showed that the car runs satisfactorily, though there may be an oil leak from the power steering system. For the British, "Mulsanne" is the name given to the famous Mulsanne straight at the Le Mans circuit, which says a lot about the personality that Bentley wanted to assign to this model. Equipped with a powerful 6.75-liter V8, it came with a luxurious equipment that would welcome someone paying as much as French Francs 832,000 those days, which was twice that of a Ferrari 400i then.





Carte grise française French title

Châssis n° CRX 31283

- Restauration de qualité
- Combinaison de couleur
exquise
- Rare, surtout dans cet
état

- *High quality
restoration*
- *Exquisite colour
combination*
- *Rare, especially in this
condition*

€ 50.000 – 70.000

1979 ROLLS ROYCE CORNICHE II COUPÉ

La Rolls-Royce "Corniche" fut présentée pour la première fois au Salon de Genève en mars 1971. C'était en fait une version cabriolet de la Silver Shadow dont le nom vient, bien sûr, de la célèbre route qui va de Nice à Monte-Carlo. Elle valait neuf 40% environ de plus que la berline et fut produite en beaucoup plus petite série. En 1977 est apparue la Corniche II, présentant quelques modifications esthétiques et améliorations mécaniques. Le modèle présenté a été vendu neuf en Suisse. La restauration a été menée entre 2008 et 2011 par l'ex président du « Rolls Royce French drivers club » afin d'utiliser cette splendide Corniche coupé à des fins personnelles. Nous ne possédons pas de dossier de restauration mais l'état de la voiture suffit à inspirer confiance. L'essai que nous avons mené a été très satisfaisant. La carrosserie est extrêmement saine, droite et les ouvrants parfaitement alignés. L'intérieur est irréprochable et la mécanique souple et silencieuse. En 2012, les ateliers Tisserand l'ont entretenu et ont remplacé les rotules de direction, les amortisseurs arrière, refait l'hydraulique de suspension en plus de la révision générale. Une radio d'époque Becker Grand Prix a également été installée. De plus en plus recherchés, la côte de ces coupés très élégants et exclusifs ne cesse de monter. Une valeur sûre.

The Rolls-Royce "Corniche" was first presented at the Geneva Motor Show in March 1971. It was, in fact, a cabriolet version of the Silver Shadow, given a name that must surely come from the famous road between Nice and Monte Carlo. New, it cost around 40% more than the saloon, and was produced in much smaller numbers. In 1977 the Corniche II appeared, displaying certain aesthetic refinements and mechanical improvements.

The model presented was sold new in Switzerland. The car was restored between 2008 and 2011 by the former president of the « Rolls Royce French drivers club » to enable him to use this splendid Corniche himself. We have no records of the restoration, but the condition of the car speaks for itself, and the test-drive we carried out was very satisfactory. The coachwork is extremely sound and straight with perfectly aligned doors. The interior is immaculate and the engine smooth and silent. The Tisserand workshop maintained the car in 2012, and in addition to a general service, the steering ball joints and rear shock absorbers were replaced and the hydraulic suspension was refurbished at this time. A period Becker Grand Prix radio was also installed. Increasingly sought after, the price of these elegant and sophisticated coupés continues to rise. A sound investment.





Carte grise française French registration

Châssis n°
11603612000032

- 32^e modèle fabriqué
- Ultra puissante
- Historique connu
- Entretien régulier
- *The 32nd car*
- *Very powerful*
- *Continuous history*
- *Regularly maintained*

€ 23.000 – 37.000

1975 MERCEDES-BENZ 450 SEL 6.9 L

La classe W116 marque une rupture totale avec le passé. Les phares sont dorénavant horizontaux, les feux rainurés anti-salissures, ainsi que le fameux pont à articulation centrale à système anti cabrage. Extraordinaire limousine de luxe, aux performances dignes d'une voiture de sport de l'époque, la 6.9 L offre une réserve de puissance impressionnante et un confort exceptionnel grâce à ses suspensions hydropneumatiques. Cette imposante berline, la 32^e fabriquée, fut livrée neuve chez Hauts de Seine Automobiles à Colombes en Septembre 1975 et vendue à un client du Chesnay qui la revendit en 1976 au second propriétaire qui la garda jusqu'en 2008 et la fit entretenir régulièrement comme l'atteste le carnet d'entretien. Ensuite elle partit dans la région de Limoges avant de revenir à Paris. Elle totalise 160 000 Km au compteur qui d'après le vendeur seraient réels. L'étanchéité de la boîte de vitesses automatique à 3 rapports vient d'être effectuée. Elle est équipée en option du toit ouvrant électrique Webasto, de la climatisation qui fonctionne, des appuis têtes arrière et des vitres électriques. La carrosserie est bien alignée et l'intérieur en velours Pullman beige est en bon état. Cette 6.9 L produite à 7380 exemplaires entre 1975 et 1980 est équipée du plus gros moteur automobile produit en Europe et présente des performances exceptionnelles.

The W116 class marked a complete break with the past. The headlamps were now horizontal and were grooved to minimize dust and dirt settling, and the famous central differential for anti-slip system. It was also an extraordinarily luxurious limousine and at the same time the performance of a super sports car with the 6.9 L version, which also offered impressive reserves of power, with outstanding comfort thanks to its hydropneumatic suspension system. This impressive sedan, the 32nd made was delivered new at Hauts de Seine Automobiles in Colombes in September 1975 and sold to a customer from Chesnay, who in turn sold it in 1976 to the second owner, who kept it until 2008 and had the car serviced regularly, as can be seen from the maintenance book. Then the car went to the Limoges region before returning to Paris. There is a total of 160,000km on the clock, which according to the seller would be the real mileage covered. The impermeability of the 3-speed automatic transmission has been done recently. The car is equipped with optional electric Webasto sunroof, working air conditioning, a pair of rear head restraints and electric windows. The body is well aligned and the Pullman beige velvet interior is in good condition. The 6.9 L, with production totaling 7,380 between 1975 and 1980, had the largest automobile engine ever produced in Europe and offers exceptional performance.





Vendue sans titre de circulation
To be sold without registration documents

Châssis n° C80S*1945

- Modèle rare
- Voiture bien préservée
- Belle finition pour un utilitaire

- Rare model
- Nicely preserved vehicle
- Well-appointed for a van

€ 23.000 – 26.000

1957 LANCIA APPIA FURGONCINO

Vendue neuve en Italie et immatriculée pour la première fois le 6 avril 1957, cette fourgonnette Lancia Appia n'a connu que cinq propriétaires jusqu'à aujourd'hui. Il s'agit d'une version de première série, équipée d'une rare boîte cinq rapports, le cinquième étant "surmultiplié". Le moteur, un quatre-cylindres en V 1100 développant 33 ch, est identique à celui de l'Appia, et la voiture reprend la calandre en écu de la version tourisme. Bien préservée et en bon état mécanique, cette voiture a fait l'objet d'une peinture deux tons champagne et brun et d'une réfection de l'intérieur. A l'arrière, la plateforme de chargement est recouverte d'un plancher de bois, au-dessus du compartiment de roue de secours. D'ailleurs, le précédent propriétaire utilisait cette voiture pour faire la promotion de son bar à vin, dans le nord de l'Italie.

Il s'agit d'un modèle rare car la production totale d'utilitaires première série sur cette même base mécanique est restée inférieure à 2 000 exemplaires, qui n'ont pas toujours bénéficié d'un traitement soigné comme celui-ci. Il existait aussi une version plateau et une fourgonnette vitrée. Pour les amateurs d'utilitaires, ce Furgoncino est une opportunité qui se présente très rarement

Sold new in Italy and first registered on 6 April 1957, this Lancia Appia van has had just five owners from new. It is an example of the first series of the model, equipped with a rare five-speed gearbox. The 33 bhp V4 1100cc engine is identical to the one used on the Appia, and the van sports the same shield-shaped grille as the touring version.

Well preserved and in good mechanical condition, this car has been painted in two-tone champagne and brown, and the interior has been renovated. The rear loading area has a wooden floor fitted over the spare wheel compartment. Notably, the previous owner used this vehicle to promote his wine bar in the north of Italy.

This is a rare model as there were less than 2,000 examples of the first series built on this mechanical base, most of which won't have been treated as carefully as this one. There was also a flatbed version and a van with windows. For enthusiasts of utility vehicles, this Furgoncino is an opportunity that rarely presents itself.





Carte grise française French registration

Châssis n°

1C3BJ4539LG474917

- Voiture bien entretenue
- Cabriolet quatre places
- Conduite agréable

- *A well maintained car*
- *A four-seater cabriolet*
- *Very smooth ride*

€ 4.000 – 6.000

Sans réserve

No reserve

Ex Jean-Michel Cérède

1990 CHRYSLER LE BARON CABRIOLET

Cette Chrysler Le Baron a été achetée en 1999 par le regretté Jean-Michel Cérède, figure bien connue du monde des automobiles anciennes et assureur réputé. Appréciant le confort de cette voiture, il l'utilisait régulièrement à la fin de sa vie et s'en servait notamment pour accompagner certains rallies de voitures anciennes. Il en confiait l'entretien aux Établissements Coste, à Nanterre.

La prestigieuse appellation "Le Baron" est apparue pour la première fois dans les années 1930 pour désigner des Chryslers de très grand luxe et, depuis, le nom est resté attaché à la marque. Le présent modèle bénéficie du moteur le plus puissant disponible à cette époque dans cette gamme, un V6 de 3 litres souple et endurant qui, accolé à une boîte automatique, permet une conduite décontractée. Luxueusement finie, cette voiture est équipée d'une capote écru, doublée drap et à commande électrique, d'un système de climatisation et d'un autoradio. L'habitacle, qui présente une belle sellerie rouge bordeaux, est suffisamment spacieux pour accueillir confortablement quatre personnes, ce qui n'est pas fréquent sur un cabriolet. En bon état et affichant 73 000 km, il est encore capable d'assurer de longues années d'un usage agréable.

This Chrysler Le Baron was purchased in 1999 by the late Jean-Michel CERÈDE, a well-known figure in the world of vintage cars and a famous insurer. Enjoying the comfort of the car, he used it regularly at the end of his life, for accompanying many vintage and classic car rallies. The car was maintained by Établissements Coste, in Nanterre.

The prestigious appellation "Le Baron" appeared for the first time in the 1930s specifically for Chryslers that were highly luxurious, and since then the name has remained a significant model for the brand. This model has the most powerful engine available at that time, in this range, a V6 3-liter that is flexible and durable, and which mated to an automatic, allows for relaxed cruising. Luxuriously finished, this car comes equipped with a double-lined soft top that works electrically, air conditioning and a radio. The interior, which features beautiful burgundy upholstery, is spacious enough to comfortably accommodate four people, which is unusual for a convertible. In good condition and showing just 73,000 km, it is still capable of providing many years of enjoyable use.





INDEX

A

1959	ALFA ROMEO 2000 SPIDER TOURING	231
1973	ALFA ROMEO MONTREAL	232
1992	ALFA ROMEO SPIDER 2 L TOP	230
1958	ASTON MARTIN DB2/4 MKIII COUPÉ	207
1964	ASTON MARTIN DB5	212
1979	AUSTIN MINI WOOD AND PICKETT	223
1968	AUSTIN PRINCESS	249
1959	AUTOBIANCHI BIANCHINA TRASFORMABILE	217

B-D

1981	BENTLEY MULSANNE	277
1959	CHEVROLET CORVETTE C1	275
1990	CHRYSLER LE BARON CABRIOLET	281
1961	CITROËN DS 19 CABRIOLE	220
1961	DB LE MANS CABRIOLET HARD-TOP	239
1950	DELAGE D6 3L AUTOBINEAU	221
1971	DINO 246 GT	251
1972	DINO 246 GTS	209
1974	DINO 246 GTS	264
2014	DS 3 CABRIO INES DE LA FRESSAGE	219
2014	DS 3 INES DE LA FRESSANGE	218

E-F

1956	EJS CLIMAX SPECIAL	265
1960	FACEL FACELLIA CABRIOLET	204

1977	FERRARI 308 GTB "VETRORESINA"	228
1970	FERRARI 365 GT 2+2 COUPÉ	210
2008	FERRARI 612 SCAGLIETTI "ONE TO ONE"	262
1989	FERRARI F40	229
1991	FERRARI TESTAROSSA	236
1970	FIAT 500 L	201
1970	FIAT 500 LOMBARDI MY CAR	216
1970	FIAT 500 MARE	215
1956	FIAT 600 MULTIPLA 4/5 PLACES	202
1969	FORD MUSTANG CABRIOLET V8	273

I-M

1968	ISO RIVOLTA IR300 COUPÉ	225
1961	JAGUAR 3.8L MK II EX-PIERRE SOULAGES	247
1964	JAGUAR E-TYPE 4,2L CABRIOLET	248
1971	JAGUAR TYPE C REPLICA HERITAGE	246
1970	JAGUAR TYPE E 4,2L CABRIOLET	213
1965	JAGUAR TYPE E 4,2L CABRIOLET	226
1992	JAGUAR XJ 220	227
1956	JAGUAR XK 140 ROADSTER	214
1957	LANCIA APPIA FURGONCINO	280
1985	LANCIA DELTA S4 GR. B USINE	267
1972	LANCIA FULVIA 1.6 SPORT ZAGATO	205
1972	LANCIA FULVIA HF 1.6 GR.4 USINE	266
2001	MASERATI 3200 GT	203

1971	MASERATI INDY 4200 COUPÉ	271	1953	PORSCHE 356 PRE A COUPÉ	238
1976	MASERATI MERAK	272	1972	PORSCHE 911 2,4L S TARGA	233
2008	MAYBACH 62	261	1974	PORSCHE 911 CARRERA 2,7L TARGA	234
2009	MERCEDES MC LAREN SLR 722 S	260	1989	PORSCHE 911 SPEEDSTER TURBO-LOOK	270
1962	MERCEDES-BENZ 220 SE CABRIOLET	252	1988	PORSCHE 930 TURBO CABRIOLET	257
1971	MERCEDES-BENZ 280 SE 3,5L CABRIOLET	256	1985	PORSCHE 930 TURBO COUPÉ	235
1969	MERCEDES-BENZ 280 SL CALIFORNIA	259	1993	PORSCHE 964 CARRERA 2 SPEEDSTER	269
1975	MERCEDES-BENZ 450 SEL 6,9L	279	1992	PORSCHE 964 RS COUPÉ	237
1972	MERCEDES-BENZ 450 SL CABRIOLET	254	2011	PORSCHE SPEEDSTER 997	
1993	MERCEDES-BENZ 500 SL ROADSTER	255		LIMITED EDITION # 60	258
1966	MERCEDES-BENZ 600 LIMOUSINE	253		R-T	
1969	MORGAN 4/4 ROADSTER	206	1967	RENAULT 8 GORDINI R1135	263
1966	MORRIS MINI TRAVELLER BREAK BOIS	222	1979	ROLLS ROYCE CORNICHE II COUPÉ	278
	P		1975	ROLLS ROYCE SILVER SHADOW I	250
1951	PANHARD DYNA X85 CABRIOLET	241	1983	ROLLS-ROYCE CORNICHE CABRIOLET	276
1953	PANHARD DYNA X87 BERLINE	243	1966	SHELBY COBRA REPLICA	
1953	PANHARD DYNA X87 JUNIOR CABRIOLET	242		PAR STREET BEASTS	274
1953	PANHARD DYNA X87 JUNIOR ROADSTER	240	1968	TVR VIXEN S2	224
1951	PEUGEOT 203 A BERLINE DÉCOUVRABLE	244			
1983	PEUGEOT 504 CABRIOLET PININFARINA	245			
1958	PORSCHE 356 A 1600 SPEEDSTER	211			
1964	PORSCHE 356 C COUPÉ	268			
1954	PORSCHE 356 PRE A 1500				
	SUPER CABRIOLET	208			



JOHN TAYLOR
150 YEARS
of LUXURY REAL ESTATE

SALES - RENTALS - PROPERTY MANAGEMENT

32 Avenue Pierre 1^{er} de Serbie, 75008 PARIS - Tel. + 33 1 80 18 79 40 - E-mail : paris@john-taylor.com

AIX-EN-PROVENCE • CANNES • DOHA • COURCHEVEL • GENEVA • Gstaad • LONDON • MAURITIUS • MEGEVE • MERIBEL
MILAN • MONACO • MOSCOW • PARIS • ST-JEAN-CAP-FERRAT • ST-PAUL-DE-VENCE • ST-TROPEZ • VALBONNE

www.john-taylor.com



5-7 JUIN 2015

L'ÉPOPÉE AUTOMOBILE MODERNE

Les organisateurs du Rallye Père-Fils™ vous donnent un nouveau rendez-vous en 2015 avec les 1000KM GT™. Au programme, la route Napoléon depuis les Alpes, les gorges du Verdon et le Mont Ventoux, en trois jours et une nuit. Le tout ponctué par des haltes étoilées, pimenté par une épreuve de régularité, et organisé avec un soin du détail inégalé. Encore quelques places disponibles...

www.1000KMGT.com

CONDITIONS GÉNÉRALES D'ACHAT

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan

Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan est un opérateur de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques régie par les articles L 312-4 et suivant du Code de commerce. 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 avant la vente et qui seront mentionnés au procès-verbal de vente.

1- Le bien mis en vente

- a)** Les acquéreurs potentiels sont invités à examiner les biens pouvant les intéresser avant la vente aux enchères, et notamment pendant les expositions. Artcurial-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 le droit de demander à tout acquéreur potentiel de justifier de son identité ainsi que de ses références bancaires et d'effectuer un dépôt. Artcurial-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. À toutes fins utiles, Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan se réserve le droit d'enregistrer les communications téléphoniques durant la vente. Les enregistrements seront conservés jusqu'au règlement du prix, sauf contestation.
- d)** Artcurial Briest Poulain F Tajan pourra accepter gracieusement d'exécuter des ordres d'enchérir qui lui auront été transmis avant la vente, pour lesquels elle se réserve le droit de demander un dépôt de garantie et qu'elle aura acceptés. Si le lot n'est pas adjugé à cet enchérisseur, le dépôt de garantie sera renvoyé sous 72h. Si Artcurial-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 le droit de porter des enchères pour le compte du vendeur jusqu'à ce que le prix de réserve soit atteint. En revanche le vendeur n'est pas autorisé à porter lui-même des enchères directement ou par le biais d'un mandataire. Le prix de réserve ne pourra pas dépasser l'estimation basse figurant dans le catalogue ou modifié publiquement avant la vente.
- f)** Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan dirigera la vente de façon discrétionnaire, en veillant à la liberté des enchères et à l'égalité entre l'ensemble des enchérisseurs, tout en respectant les usages établis. Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan se réserve de refuser toute enchère, d'organiser les enchères de la façon la plus appropriée, de déplacer certains lots lors de la vente, de retirer tout lot de la vente, de réunir ou de séparer des lots. En cas de contestation Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan se réserve de désigner l'adjudicataire, de poursuivre la vente ou de l'annuler, ou encore de remettre le lot en vente.
- g)** Sous réserve de la décision de la personne dirigeant la vente pour Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan, l'adjudicataire sera la personne qui aura porté l'enchère la plus élevée pourvu qu'elle soit égale ou supérieure au prix de réserve, éventuellement stipulé. Le coup de marteau matérialisera la fin des enchères et le prononcé du mot « adjugé » ou tout autre équivalent entraînera la formation du contrat de vente entre le vendeur et le dernier enchérisseur retenu. L'adjudicataire ne pourra obtenir la livraison du lot qu'après règlement de l'intégralité du prix. En cas de remise d'un chèque ordinaire, seul l'encaissement du chèque vaudra règlement. Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan se réserve le droit de ne délivrer le lot qu'après encaissement du chèque.
- h)** 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.

3- L'exécution de la vente

- a)** En sus du prix de l'adjudication, l'adjudicataire (acheteur) devra acquitter par lot et par tranche dégressive les commissions et taxes suivantes:
- Automobilia**
 - 25 % + TVA au taux en vigueur
- Automobiles de collection**
 - De 1 à 600 000 €: 16 % + TVA au taux en vigueur
 - De 600 000 € à 1.400.000 €: 12 % + TVA au taux en vigueur
 - Au-delà de 1.400.000 €: 10 % + TVA au taux en vigueur
- b)** Seule l'authenticité des véhicules est garantie, en tenant compte des réserves éventuelles apportées dans la description.
- c)** Les véhicules sont vendus en l'état.
- Les renseignements portés au catalogue sont donnés à titre indicatif. En effet, l'état d'une voiture peut varier entre le moment de sa description au catalogue et celui de sa présentation à la vente. L'exposition préalable à la vente se déroulant sur plusieurs jours et permettant de se rendre compte de l'état des véhicules, il ne sera admis aucune réclamation une fois l'adjudication prononcée.
- d)** Pour des raisons administratives, les désignations des véhicules reprennent, sauf exception, les indications portées sur les titres de circulation.
- e)** Compte tenu de l'éventuelle évolution de l'état des automobiles, comme il est dit en c), il est précisé que les fourchettes de prix ne sont données qu'à titre strictement indicatif et provisoire. En revanche, les estimations seront affichées au début de l'exposition et, s'il y a lieu, corrigées publiquement au moment de la vente et consignées au procès-verbal de celle-ci.
- f)** Les acquéreurs sont réputés avoir pris connaissance des documents afférents à chaque véhicule, notamment les contrôles techniques qui sont à leur disposition auprès de la société de ventes. Cependant, des véhicules peuvent être vendus sans avoir subi l'examen du contrôle technique en raison de leur âge, de leur état non roulant ou de leur caractère de compétition. Les véhicules provenant de l'étranger sont présentés sans contrôle technique français. Le public devra s'en informer au moment de l'exposition et de la vente.

g) Lots en provenance hors CEE: (indiqués par un O). Aux commissions et taxes indiquées ci-dessus, il convient d'ajouter la TVA à l'import, (5,5 % ou 20 % du prix d'adjudication). L'acquéreur professionnel CEE devra s'acquitter de la TVA à l'import dans son pays. Les formalités de dédouanement seront exécutées par un transitaire agréé par Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan et le véhicule ne sera délivré à l'acquéreur qu'à l'issue de l'acquiescement de la TVA à l'import.

h) Les taxes (TVA sur commissions et TVA à l'import) peuvent être rétrocédées à l'adjudicataire sur présentation des justificatifs d'exportation hors CEE. Un adjudicataire CEE justifiant d'un n° de TVA Intracommunautaire sera dispensé d'acquitter la TVA sur les commissions.

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

j) L'enlèvement des véhicules devra être réalisé le dimanche 2 novembre 2014 après règlement integral. Passé ce délai, ils demeureront aux frais, risques et périls de leur propriétaire.

k) Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs le dimanche 2 novembre 2014 seront soumis à une facturation de stockage précisée en début de catalogue. La délivrance des voitures ne pourra s'effectuer qu'une fois ses frais de stockage payés.

l) Les acheteurs doivent s'assurer qu'ils ont tous les documents, ainsi que les clefs, relatifs à leur lot au moment où ils l'emportent. Nous conseillons aux enchérisseurs potentiels résidant à l'étranger ou qui ne seront pas sur place lors de la vente de prévoir à l'avance, auprès de la maison Artcurial, l'entreposage et/ou la livraison de leur lot.

m) Les voitures françaises de plus de 75 ans nécessitent l'obtention d'une licence d'exportation en cas de sortie hors territoire européen. Ces formalités peuvent être soumises à des délais. Les licences d'exportation des véhicules avec un titre de circulation étranger sont soumises à la législation en vigueur dans leur pays d'origine.

n) 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 € frais et taxes compris pour les ressortissants français, jusqu'à 15 000 € frais et taxes compris pour les ressortissants étrangers sur présentation de leurs papiers d'identité ; - Par chèque bancaire tiré sur une banque française sur présentation d'une pièce d'identité et, pour toute personne morale, d'un extrait Kbis daté de moins de 3 mois (les chèques tirés sur une banque étrangère ne sont pas acceptés) ; - Par virement bancaire ; - Par carte de crédit : VISA, MASTERCARD ou AMEX (en cas de règlement par carte American Express, une commission supplémentaire de 1,85 % correspondant aux frais d'encaissement sera perçue).

o) Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan sera autorisé à reproduire sur le procès-verbal de vente et sur le bordereau d'adjudication les renseignements qu'il aura fournis l'adjudicataire avant la vente. Toute fausse indication engagera la responsabilité de l'adjudicataire. Dans l'hypothèse où l'adjudicataire ne se sera pas fait enregistrer avant la vente, il devra communiquer les renseignements nécessaires dès l'adjudication du lot prononcée. Toute personne s'étant fait enregistrer auprès de Artcurial-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.

p) Il appartient 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.

q) Le lot ne sera délivré à l'acquéreur qu'après paiement intégral du prix, des frais et des taxes. En cas de règlement par chèque, le lot ne sera délivré qu'après encaissement définitif du chèque, soit 8 jours ouvrables à compter du dépôt du chèque. Dans l'intervalle Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan pourra facturer à l'acquéreur des frais d'entreposage du lot, et éventuellement des frais de manutention et de transport. À défaut de paiement par l'adjudicataire, après mise en demeure restée infructueuse, le bien est remis en vente à la demande du vendeur sur folle enchère de l'adjudicataire défaillant ; si le vendeur ne formule pas cette demande dans un délai de trois mois à compter de l'adjudication, la vente est résolue de plein droit, sans préjudice de dommages intérêts dus par l'adjudicataire défaillant. En outre, Artcurial-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.

r) 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.

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

4 – Les incidents de la vente

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.

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

5 – Prémption de l'État français

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

6 – 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 lui permettant de reproduire dans son catalogue les oeuvres 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 oeuvre exposant son auteur à des poursuites en contrefaçon par le titulaire des droits sur l'oeuvre. La vente d'une oeuvre n'emporte pas au profit de son propriétaire le droit de reproduction et de présentation de l'oeuvre.

7 – Retrait des lots

L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions, et Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan décline toute responsabilité quant aux dommages que l'objet pourrait encourir, et ceci dès l'adjudication prononcée. Toutes les formalités et transports restent à la charge exclusive de l'acquéreur.

8 – 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.

9 – Compétences législative et juridictionnelle

Conformément à la loi, il est précisé que toutes les actions en responsabilité civile engagées à l'occasion des prises en des ventes volontaires et judiciaires de meuble aux enchères publiques se prescrivent par cinq ans à compter de l'adjudication ou de la prise. La loi française seule régit les présentes conditions générales d'achat. Toute contestation relative à leur existence, leur validité, leur opposabilité à tout enchérisseur et acquéreur, et à leur exécution sera tranchée par le tribunal compétent du ressort de Paris (France).

Protection des biens culturels

Artcurial Briest-Poulain-F. Tajan participe à la protection des biens culturels et met tout en oeuvre, dans la mesure de ses moyens, pour s'assurer de la provenance des lots mis en vente dans ce catalogue.

Banque partenaire :



CONDITIONS OF PURCHASE

Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan

Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan is an operator of voluntary auction sales regulated by the law articles L312-4 and following of the Code de Commerce. 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 before the sale, which will be recorded in the official sale record.

1 – Goods for auction

a) The prospective buyers are invited to examine any goods in which they may be interested, before the auction takes place, and notably during the exhibitions. Artcurial-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 and to request a deposit. 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. Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan is entitled to request a deposit which will be refunded within 48 hours after the sale if the lot is not sold to this buyer. 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 or publicly modified before the sale.

f) Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan will conduct auction sales at his discretion, ensuring freedom auction and equality among all bidders, 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.

h) 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.

3 – The performance of the sale

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

Automobilia

• 25 % + current VAT

Classic cars

• From 1 to 600 000 €: 16 % + current VAT

• From 600 000 € to 1 400 000 €: 12 % + current VAT

• Over 1 400 000 €: 10 % + current VAT

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

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

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

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

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

g) 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 % or 20 % of the hammer price). The professional ECC buyer is liable to pay VAT when importing into his/her home country. Customs clearance formalities will be carried out by a handling agent appointed by Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan and the vehicle will only be delivered to the buyer after the VAT has been paid.

h) 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.

i) 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.

j) The removal of vehicles must absolutely take place by Sunday 2 November 2014, at the latest.

k) Storage of cars that have not been collected on Sunday 2 November 2014 will be invoiced following the special conditions mentioned at the beginning of the catalogue. Cars can only be released once storage charges are paid in full.

l) 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.

m) Cars with French title that are more than 75 years old require an export license in order to leave European territory. This is subject to certain conditions and may take some time. Export licenses for vehicles with a foreign title are subject to the legislation in force in the country of origin.

n) The payment of the lot will be made cash, for the whole of the price, costs and taxes, even when an export license is required. The purchaser will be authorized to pay by the following means: - In cash: up to 3 000 €, costs and taxes included, for French citizens, up to 15 000 €, costs and taxes included, for foreign citizens on presentation of their identity papers; - By cheque drawn on a French bank on presentation of identity papers and for any company, a KBis dated less than 3 months (cheques drawn on a foreign bank are not accepted); - By bank transfer; - By credit card: VISA, MASTERCARD or AMEX (in case of payment by AMEX, a 1,85 % additional commission corresponding to cashing costs will be collected).

o) 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.

p) 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.

q) The lot will be delivered to the buyer only after the entire payment of the price, costs and taxes. If payment is made by cheque, the lot will be delivered after cashing, eight working days after the cheque deposit. In the meantime Artcurial-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 three months from the date of the sale, the sale will be automatically cancelled, without prejudice to any damages owed by the defaulting buyer. In addition, Artcurial-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.

r) 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.

s) The buyer can obtain upon request a certificate of sale which will be invoiced € 60.

4 – The incidents of the sale

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

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

b) So as to facilitate the presentation of the items during the sales, Artcurial-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/ responsibility whatsoever, and will have sole discretion to decide whether or not the bidding will take place again.

5 – Pre-emption of the French state

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

6 – Intellectual Property Right – Copyright

The copyright in any and all parts of the catalogue is the property of Artcurial-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 catalogue may therefore constitute an illegal reproduction of a work which may lead its perpetrator to be prosecuted for counterfeiting by the holder of copyright on the work. The sale of a work of art does not transfer to its buyer any reproduction or representation rights thereof.

7 – Removal of purchases

The buyer has to insure its purchase, and Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan assumes no liability for any damage items which may occur after the sale. All transportation arrangements are the sole

8 – 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.

9 – Law and Jurisdiction

In accordance with the law, it is added that all actions in public liability instituted on the occasion of valuation and of voluntary and court-ordered auction sales are barred at the end of five years from the hammer price or valuation. These Conditions of purchase are governed by French law exclusively. Any dispute relating to their existence, their validity and their binding effect on any bidder or buyer shall be submitted to the exclusive jurisdiction of the Courts of France.

Protection of cultural property

Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan applies a policy to prevent the sale of looted or stolen cultural property.

Bank Partner:



ARTCURIAL BRIEST – POULAIN – F.TAJAN

7, Rond-Point des Champs-Élysées
75008 Paris

T. +33(0)1 42 99 20 20

F. +33(0)1 42 99 20 21

E. contact@artcurial.com

www.artcurial.com

SAS au capital de 1 797 000 €

Agrément n° 2001-005

ASSOCIÉS

Francis Briest, **Co-Président**

Hervé Poulain

François Tajan, **Co-Président**

Fabien Naudan, **Vice-Président**

Assistante : Alma Barthélemy, 20 48

Directeur associé senior

Martin Guesnet

Directeurs associés

Stéphane Aubert

Emmanuel Berard

Olivier Berman

Isabelle Bresset

Matthieu Fournier

Bruno Jaubert

Matthieu Lamoure

ARTCURIAL HOLDING SA

Président Directeur Général : Nicolas Orlowski

Vice Présidents : Francis Briest, Hervé Poulain

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

VENTES PRIVÉES

Contact : Anne de Turenne, 20 33

CONSEILLER SCIENTIFIQUE ET CULTUREL

Serge Lemoine

BUREAUX À L'ÉTRANGER

CHINE

Jiayi Li, consultante

798 Art District, No 4 Juxianqiao Lu

Chaoyang District – Beijing 100015

T. +86 137 01 37 58 11

lijayi7@gmail.com

DÉVELOPPEMENT EUROPÉEN

Directeur : Martin Guesnet, 20 31

AUTRICHE

Caroline Messensee, directeur

Rudolfplatz 3 – 1010 Wien

T. +43 699 172 42 672

BELGIQUE

Vinciane de Taux, directeur

5, Avenue Franklin Roosevelt

1050 Bruxelles

T. +32 (0)2 644 98 44

ITALIE

Gioia Sardagna Ferrari, directeur

Palazzo Crespi,

Corso Venezia, 22 – 20121 Milano

T. +39 02 49 76 36 49

BUREAUX EN FRANCE

BORDEAUX

Marie Janoueix

Hôtel de Gurchy

83 Cours des Girondins

33500 Libourne

T. +33 (0)6 07 77 59 49

mjanoneix@artcurial.com

MONTPELLIER

Geneviève Salasc de Cambiaire

T. +33 (0)6 09 78 31 45

gsalasc@artcurial.com

ARTCURIAL TOULOUSE VEDOVATO – RIVET

Commissaire-priseur : Jean-Louis Vedovato

8, rue Ferlat – 31000 Toulouse

T. +33 (0)5 62 88 65 66

j-rivet@wanadoo.fr

ARTCURIAL LYON – MICHEL RAMBERT

Commissaire-priseur : Michel Rambert

2-4, rue Saint Firmin – 69008 Lyon

T. +33 (0)4 78 00 86 65 | mrambert@artcurial-lyon.com

ARTCURIAL MARSEILLE STAMMEGNA ET ASSOCIÉ

22, rue Edmond Rostand – 13006 Marseille

Contact : Inès Sonnevile

T. +33 (0)1 42 99 16 55 | isonnevile@artcurial.com

ARQANA ARTCURIAL DEAUVILLE

32, avenue Hocquart de Turbot – 14800 Deauville

T. +33 (0)2 31 81 81 00 | contact@artcurial-deauville.com

ADMINISTRATION ET GESTION

Secrétaire général : Axelle Givaudan

Relations clients : Anne de Turenne, 20 33

Anne-Caroline Germaine, 20 61

Marketing, Communication

et Activités Culturelles :

Directeur : Carine Decroix

Morgane Delmas, Julie Jonquet-Caunes,

Florence Massonnet, Pauline Crenn

Relations presse : Jean-Baptiste Duquesne, 20 76

Comptabilité et administration :

Directeur : Joséphine Dubois

Comptabilité des ventes : Marion Carteirac,

Sandrine Abdelli, Justine Lamarre, Léonor de Ligondés,

Vanessa Lassalle, Perrine Minot

Comptabilité générale : Virginie Boisseau, Marion Bégat,

Sandra Marguerit, Mouna Sekour

Gestion des ressources humaines : Isabelle Chénais

Logistique et gestion des stocks :

Directeur : Éric Pourchot

Rony Avilon, Mehdi Boucekout, Laurent Boudan, Denis

Chevallier, Julien Goron, Lionel Lavergne, Joël Laviolette,

Vincent Mauriol, Lal Sellahannadi

Transport et douane :

Direction : Roman Massart, 16 37

Marine Viet, 16 57

shipping@artcurial

ORDRES D'ACHAT, ENCHÈRES PAR TÉLÉPHONE

Direction : Thomas Gisbert de Callac, 20 51

Marie Trévoux, Kristina Vrzesz, Laure Armand

bids@artcurial.com

ABONNEMENTS CATALOGUES

Direction : Géraldine de Mortemart, 20 43

Isaure de Kervénoael, 20 20

COMMISSAIRES PRISEURS HABILITÉS

Francis Briest, François Tajan,

Hervé Poulain, Isabelle Boudot de La Motte,

Isabelle Bresset, Stéphane Aubert, Arnaud Oliveux,

Matthieu Fournier, Astrid Guillon

DÉPARTEMENTS D'ART

IMPRESSIONNISTE & MODERNE

Directeur Art Moderne: Bruno Jaubert
Directeur Art Impressionniste: Olivier Berman
École de Paris, 1905–1939: Expert: Nadine Nieszawer
Spécialiste junior, catalogueur: Priscilla Spitzer
Consultant: Karim Hoss
Recherche et certificat: Jessica Cavalero
Historienne de l'art: Marie-Caroline Sainsaulieu
Catalogueur: Florent Wanecq, 20 63
Administrateur: Élodie Landais, 20 84

POST-WAR & CONTEMPORAIN

Directeur Art Abstrait: Hugues Sébilleau
Spécialiste senior: Arnaud Oliveux
Consultant: Karim Hoss
Recherche et certificat: Jessica Cavalero
Catalogueur: Sophie Cariguel, 20 04
Administrateur: Karine Castagna, 20 28
Vanessa Favre, 16 13

ORIENTALISME

Directeur: Olivier Berman
Administrateur: Capucine Tamboise, 20 76

ÉCOLES ÉTRANGÈRES DE LA FIN DU XIX^E S.

Directeur: Olivier Berman
Administrateur: Élodie Landais, 20 84

ESTAMPES, LIVRES ILLUSTRÉS ET MULTIMÉDIAS

Expert: Isabelle Milsztajn
Catalogueur et administrateur: Julie Hottner, 20 25

ART DÉCO

Expert: Félix Marcilhac
Spécialiste: Sabrina Dolla, 16 40
Recherche et documentation: Cécile Tajan

DESIGN

Directeur: Emmanuel Berard
Administrateur: Claire Gallois, 16 24

PHOTOGRAPHIE

Experts: Arnaud Adida, Christophe Lunn
Administrateur: Capucine Tamboise, 20 76

MOBILIER, OBJETS D'ART DU XVIII^E ET XIX^E S.

Directeur: Isabelle Bresset
Céramiques, expert: Cyrille Froissart
Orfèvrerie, experts: S.A.S. Déchaud-Stetten,
Marie de Noble
Catalogueur: Filippo Passadore
Administrateur: Gabrielle Richardson, 20 68

TABLEAUX ET DESSINS ANCIENS ET DU XIX^E S.

Directeur: Matthieu Fournier
Dessins anciens, experts: Bruno et Patrick de Bayser
Estampes anciennes, expert: Antoine Cahen
Sculptures, expert: Alexandre Lacroix
Tableaux anciens, experts: Cabinet Turquin
Catalogueur: Elisabeth Bastier
Administrateur: Alix Fade, 20 07

CURIOSITÉS, CÉRAMIQUES ET HAUTE ÉPOQUE

Expert: Robert Montagut
Contact: Isabelle Boudot de La Motte, 20 12

LIVRES ET MANUSCRITS

Spécialiste: Guillaume Romaneix, 16 49
Expert: Olivier Devers
Administrateur: Lorena de las Heras, 16 58

ART TRIBAL

Direction: Florence Latieule, 20 38

ART D'ASIE

Expert: Philippe Delalande
Contact: Isabelle Bresset, 20 13

ARCHÉOLOGIE D'ORIENT ET ARTS DE L'ISLAM

Expert: Annie Kevorkian
Administrateur: Mathilde Neuve-Église, 20 75

ARCHÉOLOGIE

Expert: Daniel Lebourrier
Contact: Isabelle Bresset, 20 13

BIJOUX

Directeur: Julie Valade
Experts: S.A.S. Déchaud-Stetten
Administrateurs: Marianne Balse, 20 52
Laetitia Merendon, 16 30
Laura Mongeni, 16 30

MONTRES

Expert: Romain Réa
Direction: Marie Sanna-Legrand, 16 53
Administrateur: Laetitia Merendon, 16 30

ARTCURIAL MOTORCARS AUTOMOBILES DE COLLECTION

Directeur: Matthieu Lamoure
Spécialiste: Pierre Novikoff
Consultant: Frédéric Stoesser
Clerc: Antoine Mahé, 20 62
Administrateurs: Iris Hummel, 20 56
Anne-Claire Mandine, 20 73

AUTOMOBILIA AÉRONAUTIQUE, MARINE

Directeur: Matthieu Lamoure
Direction: Sophie Peyrache, 20 41
Expert automobilia: Estelle Prévot-Perry

BANDES DESSINÉES

Expert: Éric Leroy, 20 17
Administrateur: Saveria de Valence, 20 11

VINS ET SPIRITUEUX

Experts: Laurie Matheson, 16 33
Luc Dabadie, 16 34
Administrateur: Marie Calzada, 20 24
vins@artcurial.com

VINTAGE & COLLECTIONS

Spécialiste: Cyril Pigot, 16 56
Spécialiste junior: Eva-Yoko Gault, 20 15

VENTES GÉNÉRALISTES

Direction: Isabelle Boudot de La Motte
Spécialiste junior mode vintage: Elisabeth Telliez,
16 59
Administrateurs: Juliette Leroy, 20 16
Thais Thirouin, 20 70

SOUVENIRS HISTORIQUES ET ARMES ANCIENNES

Experts: Gaëtan Brunel
Administrateur: Juliette Leroy, 20 16

INVENTAIRES

Directeur: Stéphane Aubert
Consultant: Jean Chevallier
Clercs aux inventaires: Inès Sonnevill, 16 55
Astrid Guillon, 20 02
Administrateur: Marie-Bénédicte Charreyre, 20 18

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

Les numéros de téléphone
des collaborateurs d'Artcurial
se composent comme suit:
+33 1 42 99 xx xx

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

Et vous ?

Meguiar's
SINCE 1901

CEUX QUI COMMencent à utiliser Meguiar's...
CONNAISSent MEGUIAR'S !



Représentant Meguiar's pour un territoire d'export, ses exécutifs peuvent, sur catalogue ou à l'adresse de distribution,
réaliser gratuitement, sans engagement, des démonstrations techniques et des ateliers de formation.

DATE ET SIGNATURE OBLIGATOIRE / REQUIRED DATED SIGNATURE

ARTCURIAL
MOTORCARS