

ARTCURIAL
MOTORCARS



SPORT ET GTs AU MANS CLASSIC

TENTE ARTCURIAL - CIRCUIT DES 24 HEURES
VENDREDI 9 JUILLET 2010 - 17 H



SPORT ET GTs AU MANS CLASSIC

TENTE ARTCURIAL
CIRCUIT DES 24 HEURES - LE MANS

VENDREDI 9 JUILLET 2010 À 17H

FRIDAY 9 JULY 2010, 5PM

ACCES

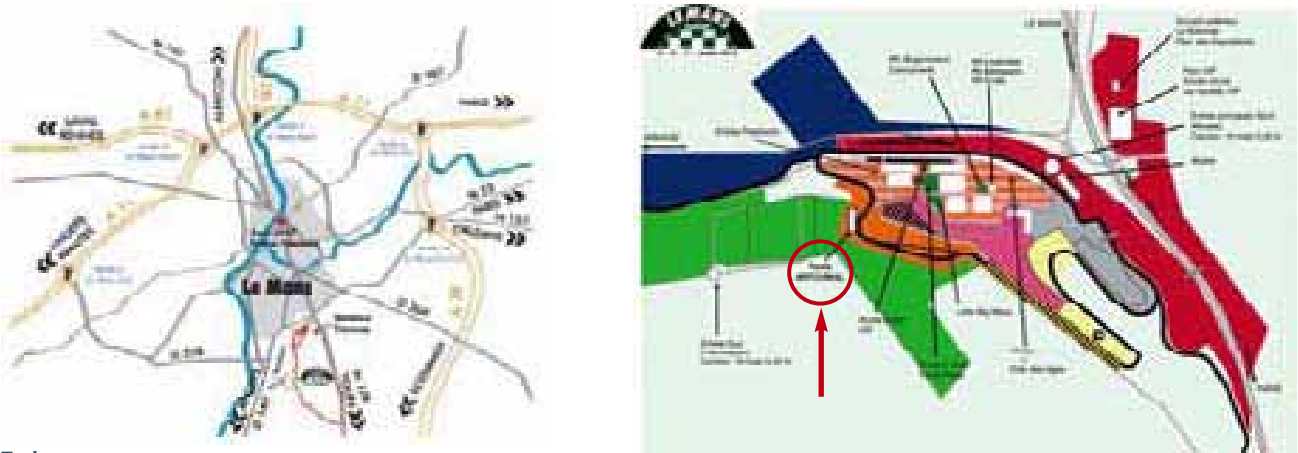
Le circuit est situé à environ 5km du centre ville et des gares SNCF du MANS
The Circuit is situated approximately 3 miles (5km) from Le Mans train station and city centre.

Avion :

- **Aérodrome du Mans** +33 (0)2 43 84 00 43 - lemans.aerodrome@wanadoo.fr
L'aérodrome se situe en face de l'enceinte du circuit des 24 Heures du Mans
Longueur de la piste : 1.420 m. Largeur : 30 m.
Le Mans Aerodrome is situated opposite the Le Mans 24 Hours Circuit.
Runway length – 1540 yards (1420m), runway width – 100ft (30m).

Voiture :

Paris - 205 km (A11), Rouen - 210 km (A 28), Nantes - 183 km (A11), Rennes - 161 km (A81, E50),
Caen - 160 km (A88, A28), Tours - 102 km (A28), Bordeaux - 425 km (A28, A10)



Trains :

TGV Paris Montparnasse :	1h	Lille :	2h
TER Paris:	2h15	Lyon :	3h
Paris Aéroport Roissy CDG :	1h40	Marseille :	4h45
Rennes :	1h15	Bruxelles :	3h30
Nantes :	1h15	Londres :	4h30

Covoiturage/ Car-Sharing :

Le Conseil Général de la Sarthe, partenaire de l'Automobile Club de l'Ouest, propose dans le cadre des épreuves importantes un service gratuit en ligne de covoiturage. Le principe est simple : sur www.covoiturage.sarthe.com, conducteurs et passagers potentiels peuvent déposer un trajet à destination du circuit.

The Regional Council – partner of the Automobile Club de l'Ouest – offers a free online car-sharing service for major events. Potential drivers & passengers are invited to log on to www.covoiturage.sarthe.com and indicate their desired itinerary to the Circuit.

Taxi :

Taxi du Bocage :	+33 (0)6 86 74 97 72	Radio Taxi :	+33 (0)2 43 24 92 92
Taxis radio 24h/24h :	+33 (0)2 43 24 92 92	Taxis Station Gare :	+33 (0)2 43 24 99 99

Tramway/Bus

Le terminal du tramway se trouvant à Antares, à 150 m de l'entrée côté Est du circuit (Garage Vert) et relie directement la gare au circuit en 20 minutes. Plus d'information sur www.setram.fr

The tram terminal at Antares is less than 200 yards from the Circuit's East Entrance (Garage Vert). Trams run from the train station; journey-time is 20 minutes (www.setram.fr)

Liaison bus (plus 15 minutes à pied pour rejoindre le circuit), lignes 17 et 3 (terminus Oasis), 12 et 7 (terminus Les Raineries)

The nearest bus-stop is a 15-minute walk from the Circuit. Take Lines 3/17 (direction Oasis) or Lines 7/12 (direction Les Raineries).

ARTCURIAL
MOTORCARS

LE MANS CLASSIC
TENTE ARTCURIAL - CIRCUIT DES 24 HEURES
72000 LE MANS

Contact pendant l'exposition/*Contact during the event*

Tél. : +33 (0)2 43 40 39 50
Fax : +33 (0)2 43 40 39 51

COMMISSAIRE PRISEUR/AUCTIONEER
Hervé Poulain

SPÉCIALISTES/SPECIALISTS:

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

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

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

ADMINISTRATRICE/ADMINISTRATOR

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

COMPTABILITÉ DES VENTES/ACCOUNTING

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

EXPOSITIONS PUBLIQUES/VIEWING:

Jeudi 8 juillet	8h - 9h (entrée libre sur rendez-vous) 14h - 19h
Vendredi 9 juillet	9h - 17h
Thursday 8 july	8am - 9am (free entrance on appointment) 2pm - 7pm
Friday 9 july	9am - 5pm

VENTE/AUCTION:

Vendredi 9 juillet 2010	17h Vente Automobilia 18h Vente Automobile
Friday 9 july 2010	5pm Automobilia 6pm Motorcars

CATALOGUE & VIDEOS ONLINE
www.artcurial.com/lmc2010

VENTE N°/SALE 01855



ASSOCIÉS

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

DIRECTEURS ASSOCIÉS

Violaine de La Brosse-Ferrand
Martin Guesnet
Fabien Naudan

ARTCURIAL MOTORCARS

Direction : Matthieu Lamoure

Hervé Poulain, commissaire-priseur
Matthieu Lamoure et Pierre Novikoff, spécialistes
Frédéric Stoesser, consultant
Iris Hummel, administratrice



MASCOTTES - MASCOTS

1
“Tête d’Epervier”

Mascotte signée Lalique France en relief dans la masse, avec double barre à la lettre “Q”, verre moulé-pressé de couleur brune. Modèle créé en 1928, non repris après 1945. Monté sur bague non d'origine, socle en marbre de Mazy. Haut. : 6,1 cm.
Catalogue raisonné F. Marcilhac réf: 1139
Sparrow-Hawk Head mascot signed Lalique France in relief, with two tails on letter Q, in pressed/moulded brown glass mounted on ring (not original), on Mazy marble plinth. 6,1cm high
Model introduced 1928 (discontinued after 1945) - ref. Marcilhac 1139
€ 3 000 / 4 000

2
“Tête d’Epervier”

Mascotte signée Lalique France en relief dans la masse, avec double barre à la lettre “Q”, verre moulé-pressé opalescent. Modèle créé en 1928, non repris après 1947. Monté sur bague non d'origine, socle en marbre de Mazy. Haut. : 6,1 cm
Catalogue raisonné F. Marcilhac réf: 1139
Sparrow-Hawk Head mascot signed Lalique France in relief, with two tails on letter Q in pressed/moulded opalescent glass mounted on ring (not original), mounted on Mazy marble plinth, 6,1cm high.
Model introduced 1928 (discontinued after 1947) - ref. Marcilhac 1139
€ 4 000 - 5 500

3
“Victoire”

Mascotte signée Lalique en relief dans la masse, verre blanc moulé-pressé. Modèle créé en 1928, non repris après 1947. Monté sur bague non d'origine et socle en marbre de Mazy. Infime égrenure sur la chevelure. Long. : 25,6 cm.
Catalogue raisonné F. Marcilhac réf: 1147
Victory mascot signed Lalique en relief in pressed/moulded white glass mounted on ring (not original) & Mazy marble plinth; minute damage to hair ; 25,6 cm long
Model introduced 1928 (discontinued after 1947) - ref. Marcilhac 1147
€ 15 000 / 20 000



1

2



3

4

“Tête d’Aigle”

Mascotte signée R. Lalique en relief dans la masse, verre blanc moulé-pressé satiné mat et brillant. Modèle créé en 1928. Monté sur bague d’origine et socle éclairant (non d’origine). Haut. :10,7 cm
Catalogue raisonné F. Marcilhac réf: 1138

Eagle Head mascot signed R. Lalique in relief in frosted, matt & brilliant pressed/moulded white glass mounted on original ring & later base, 10,7cm high

Model introduced 1928 - ref. Marcilhac 1138

€ 3 000 / 4 500

5

“Sanglier”

Mascotte signée R. Lalique en relief dans la masse, verre moulé-pressé de couleur fumée, modèle créé en 1929. Monté sur bouchon (bague non d’origine). Long. : 9,3 cm.
Catalogue raisonné F. Marcilhac réf : 1157

Wild Boar mascot signed R. Lalique in relief in pressed/moulded smoked glass mounted on radiator cap (ring not original). 9,3 cm long.

Model introduced 1929 - ref. Marcilhac 1157

€ 2 000 / 3 000

6

“Cacatoès”

Mascotte signée M. Model sous l’entourage, verre blanc moulé. Bague et socle éclairant d’origine. Haut. : 13 cm

Cockatoo mascot signed M. Model (beneath surround) in moulded white glass on original ring & base, 13 cm high

€ 1 000 / 1 200

7

“Saint- Christophe”

Mascotte signée R. Lalique France en relief dans la masse, verre blanc moulé-pressé. Modèle créé en 1928, non repris après 1947. Monté sur bague d’origine et socle en bois. Eclats cachés par la base. Haut.: 12 cm
Catalogue raisonné F. Marcilhac réf: 1142

St Christopher mascot signed R. Lalique France in relief in pressed/moulded white glass mounted on original ring & wooden plinth; tiny cracks hidden by base ; 12 cm high

Model introduced 1928 (discontinued after 1947) - ref. Marcilhac 1142

€ 1 000 / 1 400

8

“Saint Christophe”

Mascotte en verre satiné mat et brillant de la maison IRSA. Monté sur bouchon. Haut. : 8,5 cm

St Christopher mascot by IRSA in frosted, matt & brilliant glass mounted on radiator cap. 8,5 cm high

€ 500 / 800



4



5



6



7



8

9

“Marabout”

Mascotte art déco, signée Artus. Métal composé nickelé. Monté sur bouchon.

Haut. : 16,2 cm.

Art Deco Marabou mascot signed Artus in composite metal mounted on radiator cap, 16,2cm high

€ 800 / 1 200

10

“Cocotte”

Mascotte signée A. Renevey. Bronze cire perdue, patiné bronze.

Haut. : 9,6 cm, socle marbre (ébréché).

Cocotte mascot signed A. Renevey in patinated bronze (lost wax casting) on marble base (chip), 9,6cm high

€ 1 200 - 1 700

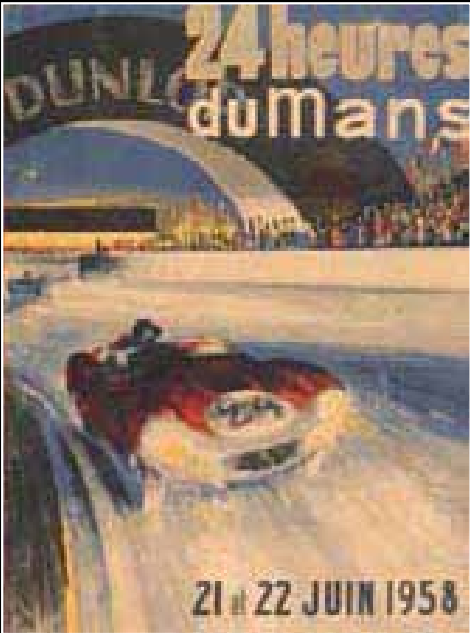


9

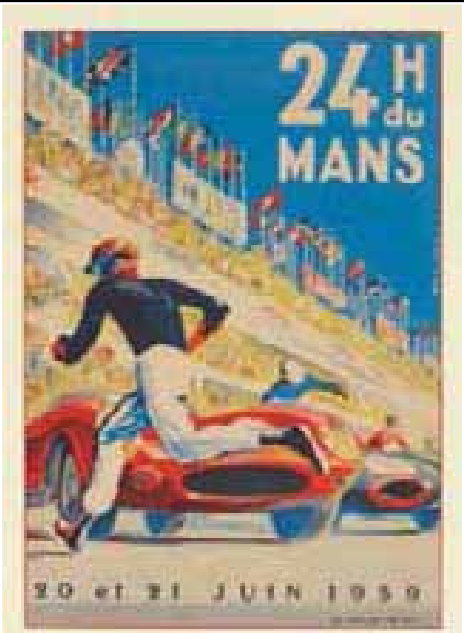


10

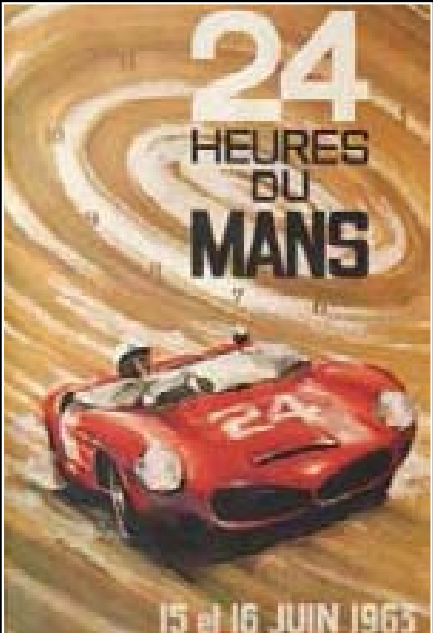
AFFICHES - POSTERS



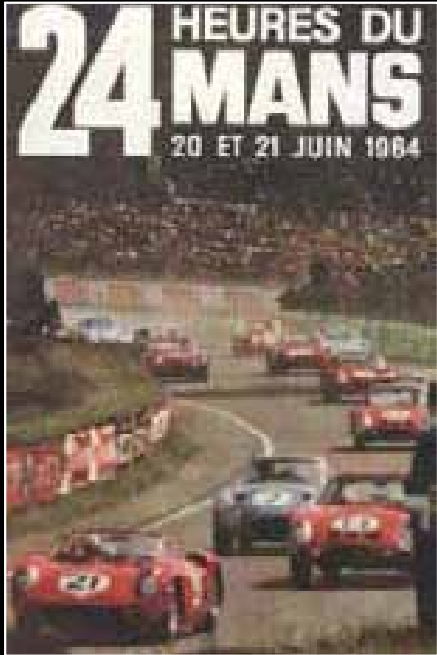
12



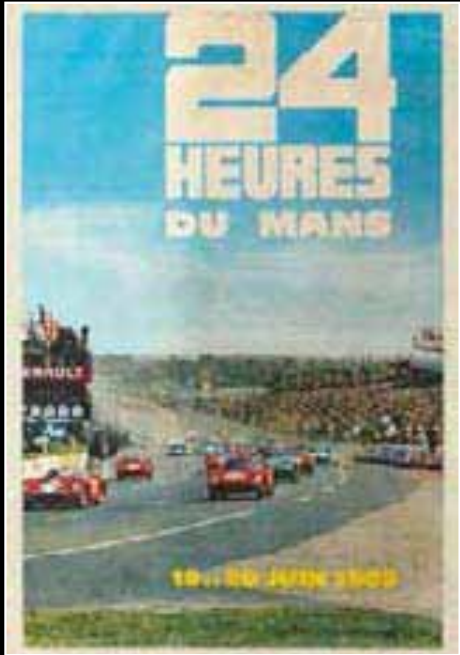
13



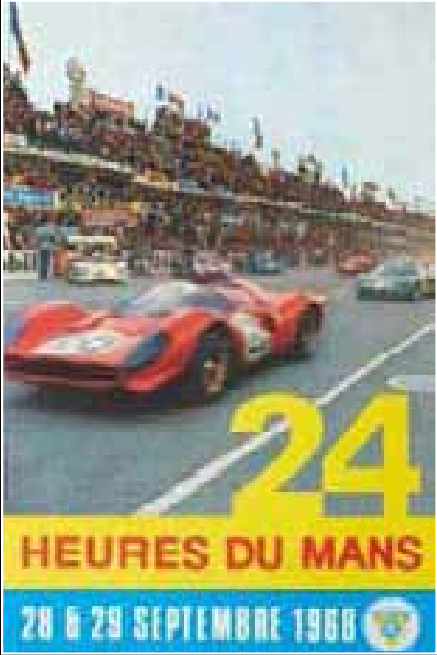
14



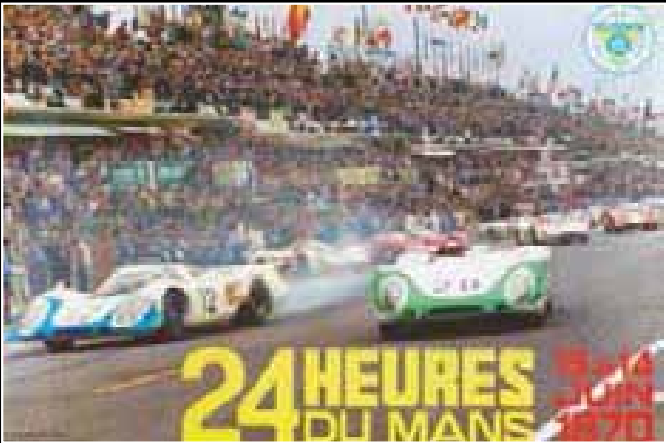
15



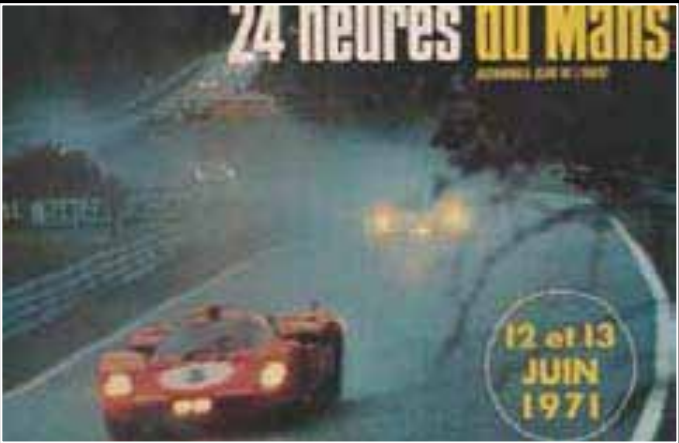
16



17



19



20

11

“Le Mans et l’Automobile”

Affiche monogrammée P.CD. en bas à droite, réalisée pour l'exposition au musée de Tesse en Juin-Juillet 1957 à l'occasion du cinquantenaire de l'ACO. Encadrée, 60 x 40 cm

Poster for exhibition at Musée de Tessé (Le Mans) marking 50th anniversary of ACO (June/July 1957) initialled P.C.D. bottom right. 60 x 40 cm (framed)

€ 100 / 150

12

“Les 24 heures du Mans 1958”

Affiche, dessin de Beligond. Imprimerie Thivillier. Encadrée, 37,5 x 27,5 cm

Poster by Beligond, printed by Thivillier, 37,5 x 27,5 cm (framed)

€ 200 / 250

13

“Les 24 Heures du Mans 1959”

Affiche, dessin de Beligond. Imprimerie Thivillier. Encadrée, 54 x 38 cm

Poster by Beligond, printed by Thivillier, 54 x 38 cm (framed)

€ 200 / 250

14

“Les 24 Heures du Mans 1963”

Affiche, dessin de G. Leygnac, imprimerie Thivillier. 58 x 39,5 cm
On joint: “Essais des voitures du 24 Heures du Mans 1963”, Affiche de Beligond, imprimerie Thivilliers. 59 x 38 cm

Poster by G. Leygnac, printed by Thivillier, 58 x 39,5 cm

Poster by Beligond, printed by Thivillier, 59 x 38 cm

€ 150 / 200

15

“Les 24 Heures du Mans 1964”

Affiche photo Paris Match (Ferrari dans les esses). Imprimerie Thivillier. Encadrée, 56 x 37 cm

Poster, photo Paris Match, printed by Thivillier, 56 x 37 cm (framed)

€ 150 / 200

16

“Les 24 Heures du Mans 1965”

Affiche, photo Delourmel (Vue du départ). Imprimerie Oberthur. Encadrée, 60 x 39,5 cm

Poster view of start, photo by Delourmel, printed by Oberthur, 60 x 39,5 cm (framed)

€ 150 / 200

17

“Les 24 Heures du Mans 1968”

Affiche, photo Delourmel (Vue du départ) troisième version à date modifiée pour les 28 et 29 septembre. Imprimerie Oberthur. Encadrée, 60 x 39,5 cm

Poster view of start, 3rd version, with dates altered to 28/29 September, photo by Delourmel, printed by Oberthur, 60 x 39,5 cm (framed)

€ 150 / 200

18

“Les 24 Heures du Mans 1969”

Affiche photo Delourmel (Les Alpines au départ). Imprimerie Oberthur. Encadrée, 60 x 39,5 cm

Poster Alpines at start, photo by Delourmel, printed by Oberthur, 60 x 39,5 cm (framed)

€ 150 / 200

19

“Les 24 Heures du Mans 1970”

Affiche photo Delourmel (Les Porsche et Ferrari au départ). Imprimerie Oberthur. Encadrée, 38 x 57 cm

Poster Porsche & Ferrari at start, photo by Delourmel, printed by Oberthur 38 x 57 cm (framed)

€ 100 / 150

20

“Les 24 heures du Mans 1971”

Affiche Photo Delourmel (Ferrari dans les esses sous la pluie). Imprimerie Draeger. Encadrée, 37 x 58 cm

Poster Ferrari in the rain, photo by Delourmel, printed by Draeger, 37 x 58 cm (framed)

€ 100 / 150

21

“Les 24 heures du Mans 1972”

Affiche, dessin de J. Jacquelin pour le nouveau tracé. Encadrée, 49 x 37 cm

Drawing by J. Jacquelin (new circuit), poster 49 x 37 cm (framed)

€ 100 / 150

22

“Les 24 Heures du Mans 1974”

Affiche, dessin de J. Jacquelin, imprimerie A. Karcher. Encadrée, 28 x 56 cm

Drawing by J. Jacquelin, printed by A. Karcher, poster 28 x 56 cm (framed)

€ 100 / 150

23

“Les 24 Heures du Mans 1976”

Trophée Daytona-Le Mans, photo (passerelle Dunlop au crépuscule). Encadrée, 37 x 55 cm

Dunlop footbridge at dusk, Trophée Daytona-Le Mans, poster 37 x 55 cm (framed)

€ 100 / 150

24

“Les 24 Heures du Mans 1979”

Affiche (Photo des stands la nuit). Encadrée, 37 x 50 cm

Pits at night, poster 37 x 50 cm (framed)

€ 100 / 150

25

“Les 24 Heures du Mans 1980”

Affiche, dessin de Pascarel (Porsche et BMW). Encadrée, 37 x 50 cm

Drawing by Pascarel, poster 37 x 50 cm (framed)

€ 50 / 100

26

“Les 24 Heures du Mans 1988”

Affiche (Photo de la Jaguar Silk Cut). Encadrée, 40 x 50 cm

Jaguar Silk Cut, poster 40 x 50 cm (framed)

€ 50 / 100

27

“Les 24 Heures du Mans 1989”

Affiche (Photo de deux Mercedes). Encadrée, 40 x 50 cm

Poster 40 x 50 cm (framed)

€ 50 / 100

28

“La France adopte la Lorraine”

Affiche lithographique de Jean D’Ylen, datée de 1921, imprimerie Vercasson à Paris. Entoilage ancien, quelques manques. 119 x 200 cm

La France Adopte La Lorraine (1921), lithographic poster by Jean D’Ylen, printed by Vercasson (Paris) old canvas mounting (slight gaps), 1,19 x 2 m

€ 400 / 700





32



33



36

29
“Ferrari 330 P4”

Estampe signée J.J Francois. Ecorché de la voiture 2^e au Mans 1967, équipage Mike /Parkes. Encadrée 90 x 62 cm
Print of cut-away by J.J. François (signed épreuve d'artiste IX/XV) car driven by Mike/Parkes, 2nd at Le Mans 1967, 90 x 62 cm (framed)
€ 50 / 80

30
“Le Mans - 1959”

Estampe signée de Michael Turner: le pilote Roy Salvadori vainqueur des 24 Heures du Mans 1959 au volant de l'Aston Martin DBR-1 dans les esses. Numérotée 810 / 850. Contresignée par l'artiste en bas à droite. Signature du pilote Roy Salvadori et de David Brown. Encadrée, 41 x 50 cm
Print by Michael Turner, numbered 810/850, counter-signed by artist bottom right, showing 1959 Le Mans 24 Hours winner Roy Salvadori in his Aston Martin DBR-1, signatures of Roy Salvadori & David Brown, 41 x 50 cm (framed)
€ 180 / 250

31
“Aston Martin dans les esses la nuit - Le Mans 1959”

Estampe signée de Nicholas Watts en bas à gauche, numérotée 29/850. Comporte en marge deux dessins au crayon, l'un monogrammé de N.A.Watts : gros plan du pilote de l'Aston et l'autre l'emblème de la marque. Signature au crayon en marge de Roy Salvadori (Pilote de la voiture), Carroll Shelby et de l'artiste lui-même. Encadrée, 55 x 80 cm
Print signed Nicholas Watts bottom left, numbered 29/850, with 2 pencil drawings in margin (one with Watts' initials): one showing close-up of the Aston Martin driver, the other the maker's emblem signed in pencil in margin by Roy Salvadori (driver), Carroll Shelby & the artist, 55 x 80 cm (framed)
€ 250 / 300

32
GEO HAM (1900-1972)
“Amilcar en Vitesse” sur l’anneau de Linas - Monthlery

Lithographie signée en bas à droite. Imprimerie Barateau Courteau & Cie, à Paris. Encadrée, 56 x 76 cm
Lithograph, signed bottom right, printed by Barateau Courteau & Cie (Paris), 56 x 76 cm (framed)
€ 350 / 500

33
GEO HAM (1900-1972)
“Pilote au casque Bleu”

Lithographie signée en bas à droite. Représente le pilote Robert Benoist sur une Bugatti. Encadrée, 65 x 45 cm
Robert Benoist in a Bugatti, lithograph 65 x 45cm, signed bottom right, 65 x 45 cm (framed)
€ 500 / 700

34
ROB ROY
(Robert Le Proux de la Rivière, 1909-1992)
“24 Heures du Mans 1933” : Le petit Nuvolari cède la place à Sommer.

Estampe signée et légendée en bas à droite, contresignée, dédicacée et datée Juin 1989 en marge. Encadrée, 50 x 65 cm
Print signed & captioned bottom right, counter-signed in margin with dedication & dated June 1989, 50 x 65cm (framed)
€ 80 / 120

35
ROB ROY
(Robert Le Proux de la Rivière, 1909-1992)
“Grand Prix Bugatti Le Mans 1928-1929-1930”

Estampe légendée et signée en bas, contresignée et dédicacée en marge. Encadrée, 49 x 63 cm
Print captioned & signed at bottom, counter-signed & with dedication in margin, 49 x 63 cm (framed)
€ 80 / 120

36
ALBERT UDERZO
Rare lithographie pour le Club Ferrari France en 1980, Astérix conduisant un char Ferrari

Numéroté 59/200 sur papier pur chiffon, manufacture Royale des papiers d'Angoumois. Le dessin reprend l'original d'Uderzo de 1977. Encadrée, 33 x 44 cm
Rare lithograph numbered 59 from one-off print-run of 200, for Club Ferrari France (1980), portraying Asterix driving a Ferrari chariot, after Uderzo's 1977 original drawing, 33 x 44 cm (framed)
€ 2 500 / 3 000



39

37
ROB ROY
(Robert Le Proux de la Rivière, 1909-1992)
“Maillard- Brune, Vainqueur du Bol d'Or 1934” sur MG K3 de l’écurie Menier

Aquarelle prise sur le vif, avec réhauts de gouache. Signée, légendée et datée 34 au crayon en bas à droite. Encadrée 19 x 27 cm
Watercolour with gouache highlights, signed, captioned & dated 34 in pencil bottom right, 19 x 27 cm (framed)
€ 700 / 1 000



38

38
MICHAEL TURNER (GB-1933)
“Les Matra de Jackie Stewart & J.P. Beltoise”

Gagnants sous la pluie du Grand Prix de Hollande sur le circuit de Zandvoort. Gouache signée et datée en bas à gauche 1968. Ancienne collection de Mr J.L. Lagardère. Encadrée 31 x 44,5 cm
Winners of the Dutch Grand Prix at rainy Zandvoort, gouache signed & dated bottom left, given to Matra President Jean-Luc Lagardère by the artist, 31x 44,5 cm (framed)
€ 1 000 /- 1 400

39
MICHAEL TURNER (GB -1933)
“La Matra de Jackie Stewart” gagnante du Grand Prix de France à Charade, circuit de montagne d’Auvergne

Gouache signée et datée en bas à gauche 1969. Ancienne collection de Mr J.L. Lagardère. Encadrée 45 x 62 cm
Winner of French Grand Prix at Charade, Montagne d’Auvergne Circuit gouache 45 x 62 cm (framed), signed & dated bottom left given to Matra President Jean-Luc Lagardère by the artist, 45 x 62 cm (framed)
€ 2 000 / 3 000

40
PAUL BRACQ (Bordeaux - 1933)
“Voiture de rêve”

Pastel, crayons de couleur et gouache. Signé et daté 1/10/67 à droite . 49 x 74 cm
Dream Prototype, pastel, coloured pencil & gouache 49 x 74 cm, signed & dated 1/10/67 lower right
€ 200 / 300



41

41

“Moto -Lita”

Volant d'origine Aston Martin. Jante bois à rivets apparents, 3 branches alu noir. Diam. : 40 cm

Original Aston Martin wood & black aluminium steering-wheel with exposed rivets, diam. 40 cm

€ 250 / 280

42

“Liège-Rome-Liège”

Badge de calandre émaillé, édité par le “Royal Motor Union-Liège à l'intention des participants du Rallye de 1950. Vendu avec sa boîte d'origine.

Diam. : 8,5 cm

Enamel radiator grille badge, diam. 8,5cm (with original box), presented by Royal Motor Union (Liège) to participants in 1950 rally

€150 / 220

43

“Flasque à Whisky en forme de radiateur BUGATTI”

Fabrication Ruddspeed (GB) des années 60. Dans sa boîte d'origine avec sa notice. Haut. : 20 cm

Whisky Flask in form of Bugatti Radiator (1960s) by Ruddspeed (UK), with original box & leaflet, h. 20 cm

€ 350 / 500

44

“Flasque à whisky en forme de radiateur BENTLEY - Le Mans”

Fabrication Ruddspeed (GB) des années 60. Haut. : 20 cm

Whisky Flask in form of Bentley - Le Mans Radiator (1960 s) by Ruddspeed (UK), h. 20 cm

€ 300 / 500



43



46



42

45

“Badge des 24 Heures du Mans Pilote”

offert à Pierre Louis Flahaut pour sa participation sur Delahaye en 1949. Il ne terminera pas la course en raison d'une bielle coulée. Quelques manques de peinture. Diam. : 7 cm

24 Heures du Mans - Driver's Badge presented to Pierre-Louis Flahaut for his participation in a Delahaye in 1949 (did not finish), some damage to paintwork, diam. 7 cm

€ 150 / 200

46

“Lampe design” de marque FF. Leuchten

fabriquée dans les années 70, casque formant abat jour monté sur un arceau chromé ; un volant gainé cuir forme le socle et un levier de vitesse sert d'interrupteur. Avec ses décalcomanies d'origine. H. : 52 cm

Table Lamp designed by FF Leuchten (1970 s) with helmet shade (original transfers) on chromed metal arch, and base formed by leather steering-wheel with gear-lever for switch, H. 52 cm

€ 350 / 500

47

“Calandre de Radiateur Lorraine Dietrich B 3/6 Sport”

Avec prises d'air pour les radiateurs d'huile (modèle ayant gagné Le Mans). Nickelée, bien complète de son écusson et de ses grilles pare-pierre.

H. : 83 cm - L. : 59 cm

Radiator Grille - Lorraine Dietrich B3/6 Sport (1926 Le Mans winner) nickelled metal with shield, 83 x 59 cm

€ 2 000 / 3 000



47



49



51

48
“Calandre de Radiateur Chenard & Walcker”

contemporaine de celle qui gagna le Mans en 1924. Montée en vitrine, belle réalisation ancienne des années 60 avec éclairage par tube néon en forme et porte ouvrante en verre. Nickelée, complète de son aigle Chenard et de la plaque du fabricant. H. : 75 cm - L. : 55 cm

Contemporary to the winning car of Chenard at Le Mans 1924. Mounted as a display case in the 60's with neon light in form and opening glass door. Nickelled, complete with the eagle badge of Chenard and the radiator factory plate. H: 75 cm - L: 55 cm

€1 000 / 1 500

49
“Rallye master 1^{ère} époque”

Planche d'origine Heuer portant 2 chronomètres de la marque. Le premier du type Monte- Carlo à trois boutons, trotteuse et totalisateur minutes au centre, totaliseur de minutes dans un guichet, index mobile sur la couronne. L'autre: montre de type mastertime, 8 jours à trotteuse centrale, arrêt et mise à l'heure par le remontoir, index mobile sur la couronne. Années 60.

Dim 5,7 x 11,3 cm

Original Heuer plaque mounted with two chronometers: Monte Carlo chronometer with three push-pieces, second- & minute-hands at centre, minutes window, mobile index on crown; and Master-Time 8-day chronometer with central seconds, stop and back-to-zero functions, and mobile index on crown (1960s), 5,7 x 11,3 cm

€ 3 000 / 3 500

50
“Auto-Rallye Heuer”

Planche d'origine Heuer portant un chronomètre type Auto-rallye à deux boutons, trotteuse et totalisateur de minutes au centre. Années 50/ 60.

Dim 5,7 x 5,7cm

Original Heuer plaque with Auto-Rallye chronometer with two push-pieces, central seconds & minutes (1950s/60s), 5,7 x 5,7 cm

€1 000 / 1 500



48



54

51
“Plaque d’agence ALFA ROMEO des années 30”

Tôle imprimée emboutie. Double face à l'origine, elle a été dédoublée pour pose murale. Diam. : 85cm

In printed & stamped sheet metal, originally double-sided, adapted for wall display, diam. 85cm

€ 3 000 / 3 500

52
“Trophée des 24 Heures du Mans 1952”
XVIII^e coupe Biennale

pour l'indice de performance, remportée par Herman Dussous sur une Panhard Monopole. Colonne quadrangulaire en bronze à patine verte sur socle marbre. Ornée sur chaque face d'une effigie féminine tenant une couronne de lauriers en bronze patine bronze. Porte le sigle de l'ACO au dos.

Haut. : 31 cm, base : 22 x 22 cm

XVIII^e Coupe Biennale –24 Heures du Mans 1952 trophy for Index of Performance 1951-52 (won by Herman Dussous in a Panhard Monopole) green-patinated bronze column on square marble plinth 22 x 22 cm, each side with gilt-patinated bronze female figure holding a laurel-wreath; ACO logo on back; height 31 cm

€ 8 000 / 12 000

53
“Weinberger Homes”

Capot moteur de monoplace des années 50/60. Cette écurie/sponsor réalisa des voitures de compétition à l'unité principalement pour les 500 miles d'Indianapolis. Etat d'usage. L. : 87 cm

Single-seater engine bonnet (1950s/60s) with signs of wear, length 87 cm Weinberger Homes made individual racing cars, mainly for the Indy 500

€ 300 / 500

54
“Capot moteur”

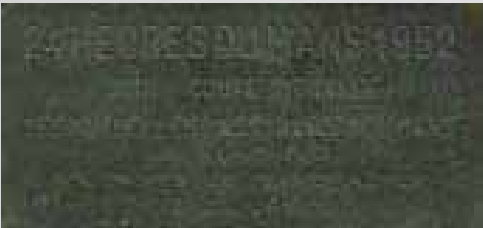
Sans marque apparente, supposé provenir du même atelier que le lot précédent. L. : 85 cm

Engine Bonnet, length 85cm, lacking maker's name; thought to come from same workshop as previous lot

€ 250 / 450



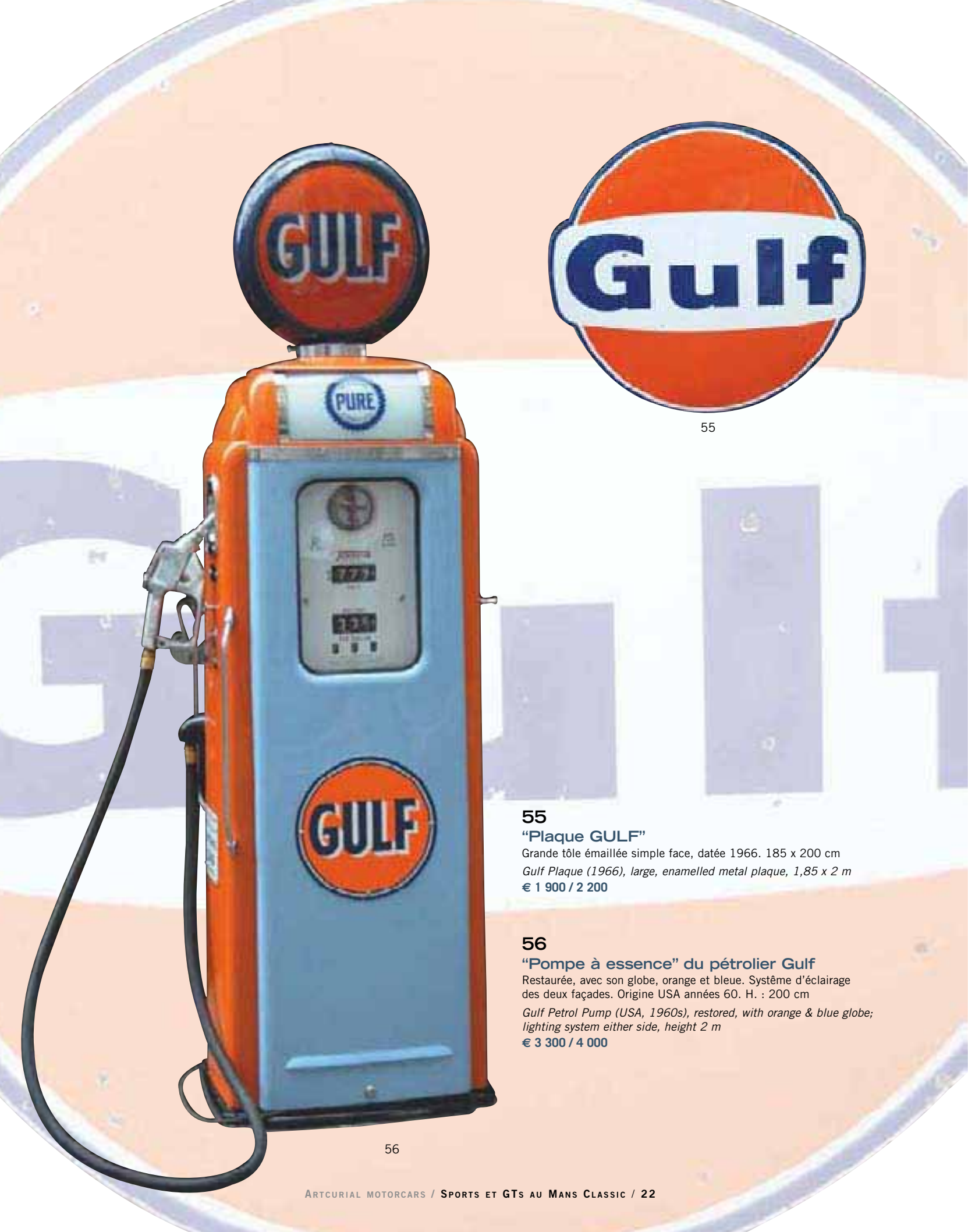
Photo René PARI, archives Maurice LOUCHE



Détail du lot 52



52



55

55

“Plaque GULF”

Grande tôle émaillée simple face, datée 1966. 185 x 200 cm
Gulf Plaque (1966), large, enamelled metal plaque, 1,85 x 2 m
€ 1 900 / 2 200

56

“Pompe à essence” du pétrolier Gulf

Restaurée, avec son globe, orange et bleue. Système d'éclairage des deux façades. Origine USA années 60. H. : 200 cm
Gulf Petrol Pump (USA, 1960s), restored, with orange & blue globe; lighting system either side, height 2 m
€ 3 300 / 4 000

56

DOCUMENTATIONS - *DOCUMENTATION*



61

57

“Grand Prix de l'ACF de 1921” sur le circuit de la Sarthe

Illustration de couverture par Jean Matet. Programme officiel protégé par une couverture en papier cristal publicitaire des phares BRC. Bien complet de ses cartes postales. Quelques roussures.

Official programme with cover illustration by Jean Matet and protective paper wrapper (using advertisement for BRC headlamps), complete with postcards; slight foxing
€ 80 / 130

58

“Les 24 Heures du Mans 1951”

Programme officiel, 1^{re} et 4^e de couverture par Géo Ham. 160 pages.
Official programme (160pp) with front & back cover by Geo Ham
€150 / 200

59

“Les 24 Heures du Mans 1958”

Programme officiel, couverture de Jeudon. Numeroté, 104 pages.
Official programme numbered 010104 (104pp) with cover by Jeudon
€ 120 / 150

60

“Les 24 Heures du Mans 1954-1955-1956”

Suite de 3 programmes officiels ayant appartenu au pilote Flahault (Panhard). Première et quatrième de couverture signées de Géo Ham. On joint les 3 brassards du pilote pour les années concernées.

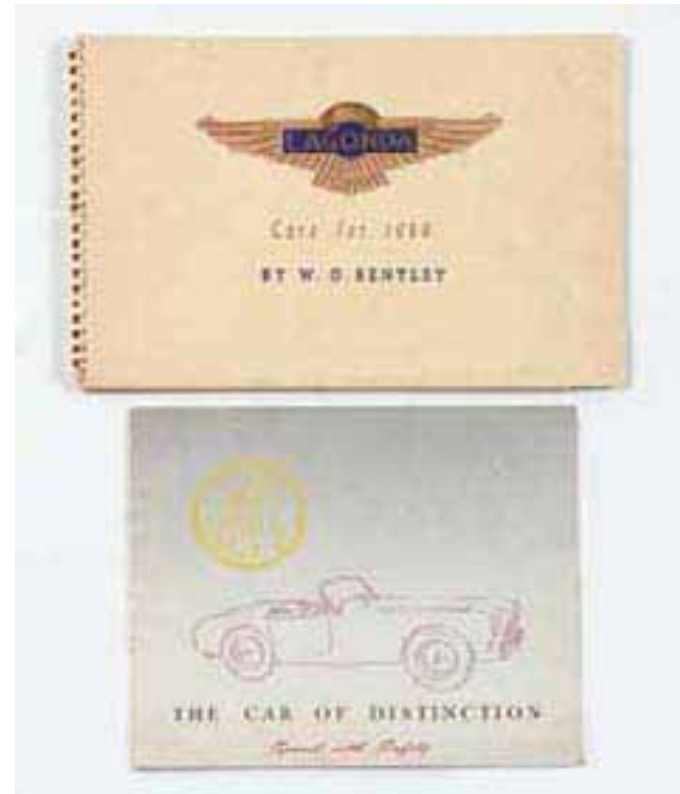
3 official programmes once owned by Panhard driver Pierre Flahault, with front & back covers signed Geo Ham. Also: 3 driver's arm-bands for the years concerned
€ 400 / 700

61

“Les 24 Heures du Mans” par Roger Labric

Illustrations de Géo Ham, édité par l'ACO, Le Mans 1949. Exemplaire sur vélin pur chiffon numéro 378 / 1000 de l'édition originale. Reliure postérieure plein parchemin dans un emboîtement.

First edition on vélin pur chiffon (n° 378/1000) with illustrations Geo Ham, published by ACO (Le Mans 1949), with later parchment binding; in box
€ 900 / 1 300



63 - 75

62

“Départ des 24 Heures du Mans 1961”

Photographie marouflée sur panneau, dans un cadre en bois. Quelques taches. 71 cm x 104 cm

Photograph mounted on panel, 71 x 104cm (wooden frame) some foxing
€ 60 / 100 ?

63

“AC Bristol”, Ace & Aceca

Catalogue 8 pages en anglais
8pp catalogue in English
€ 130 / 180

64

“Alfa Romeo” 6C 2300 B Gran Turismo & Pescara

Dépliant 4 pages en français, 1938 ?
4pp brochure in French (1938?)
€ 170 / 220

65

“ Alfa Romeo” 8C 2900 B, spider court, long et coupé

Dépliant 6 pages en français. Janvier 1938
Spider - short, long & coupé, 6pp brochure in French (January 1938)
€ 200 / 300



65 - 64



66 - 67 - 68

66
“Aston Martin” DB2/4 3 litres
Dépliant 4 pages + rabat, en anglais. 1954
4pp brochure in English (1954)
€ 120 / 170

67
“Aston Martin” DB2/4 MkII
Dépliant 8 pages en anglais. 1955
8pp brochure in English (1955)
€ 120 / 170

68
“Aston Martin” DB2 MkIII
Dépliant cartonné, 4 pages + rabat, en anglais. Octobre 1957
4pp brochure in English (October 1957)
€ 120 / 170



69 - 70

69
“Ferrari” 250 Europa, 375 America
Catalogue 8 pages en italien. Merritt p.119. 1953 / 54
8pp catalogue in Italian (1953/54), Merritt p. 119
€ 250 / 350

70
“Ferrari” 365 GTB4 Daytona
Catalogue cartonné, 8 pages + rabat. 1968
8pp catalogue (1968)
€ 200 / 250

71
“Gordini” Sport type 27S 3 litres
Dépliant de 4 pages, en français, illustré par Geo Ham. Vers 1953
4pp brochure in French, illustrated by Geo Ham (c. 1953)
€ 150 / 200



Détail du lot 71



72

72
“ HRG”
1500 catalogue 8 pages en anglais. Reliure cordon. 1937
8pp catalogue in English (1937), cord binding
€ 120 / 170

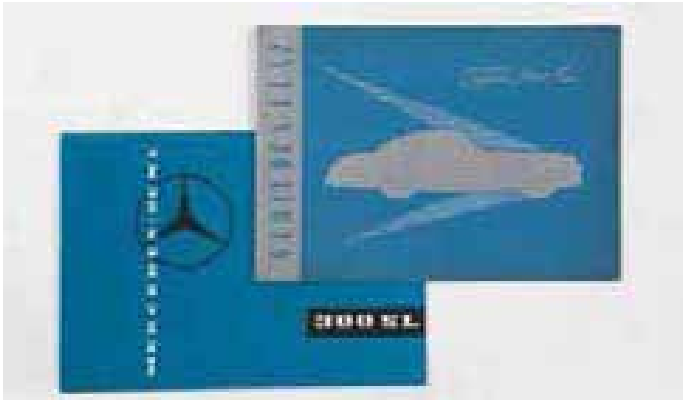
73
“Jaguar SS” 3,5 - 2,5 et 1,5 litres Drophead coupé, Saloon et SS 100
Catalogue 12 pages en anglais. 1938
12pp catalogue in English (1938)
€ 170 / 220

74
“Jaguar XK” 100 4 cyl. 2L. et 120 3,5L
Catalogue de présérie. 8 pages en anglais. Fin 1949.
8pp pre-series catalogue in English (1949)
€ 150 / 200

75
“Lagonda” 6 et 12 cylindres
Catalogue 24 pages en anglais, reliure spirale. 1939
24pp ring-bound catalogue in English (1939)
€ 200 / 300

76
“Mercedes” 300 SL Gullwing
Catalogue 8 pages en français dans une pochette cartonnée. 1955
8pp catalogue in French (1955)
€ 200 / 300

77
“Mercedes” 300 SL Roadster et coupé (hard top)
Catalogue 16 pages en anglais. Nov. 1959
16pp catalogue in English (November 1959)
€ 200 / 300



76 - 77

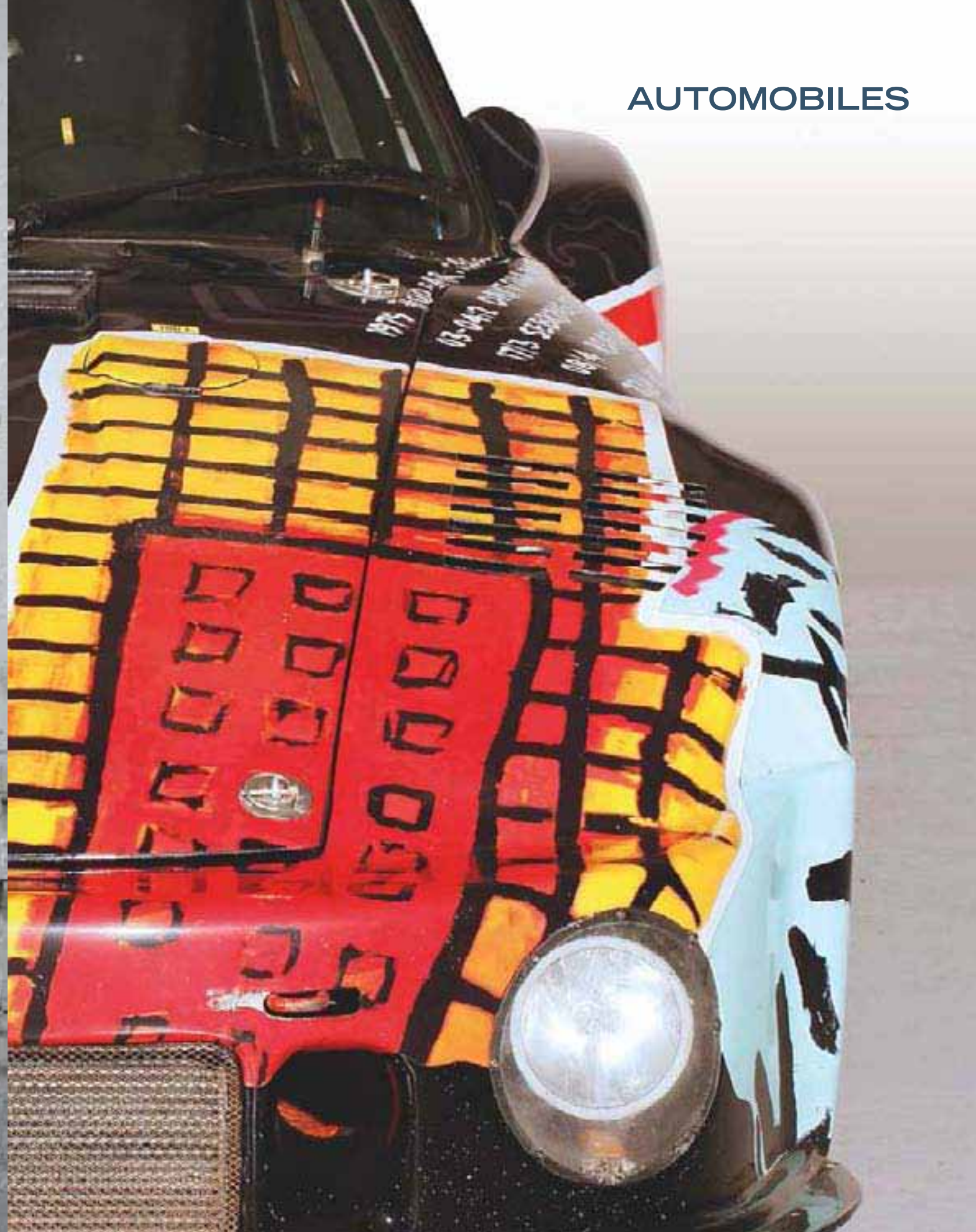
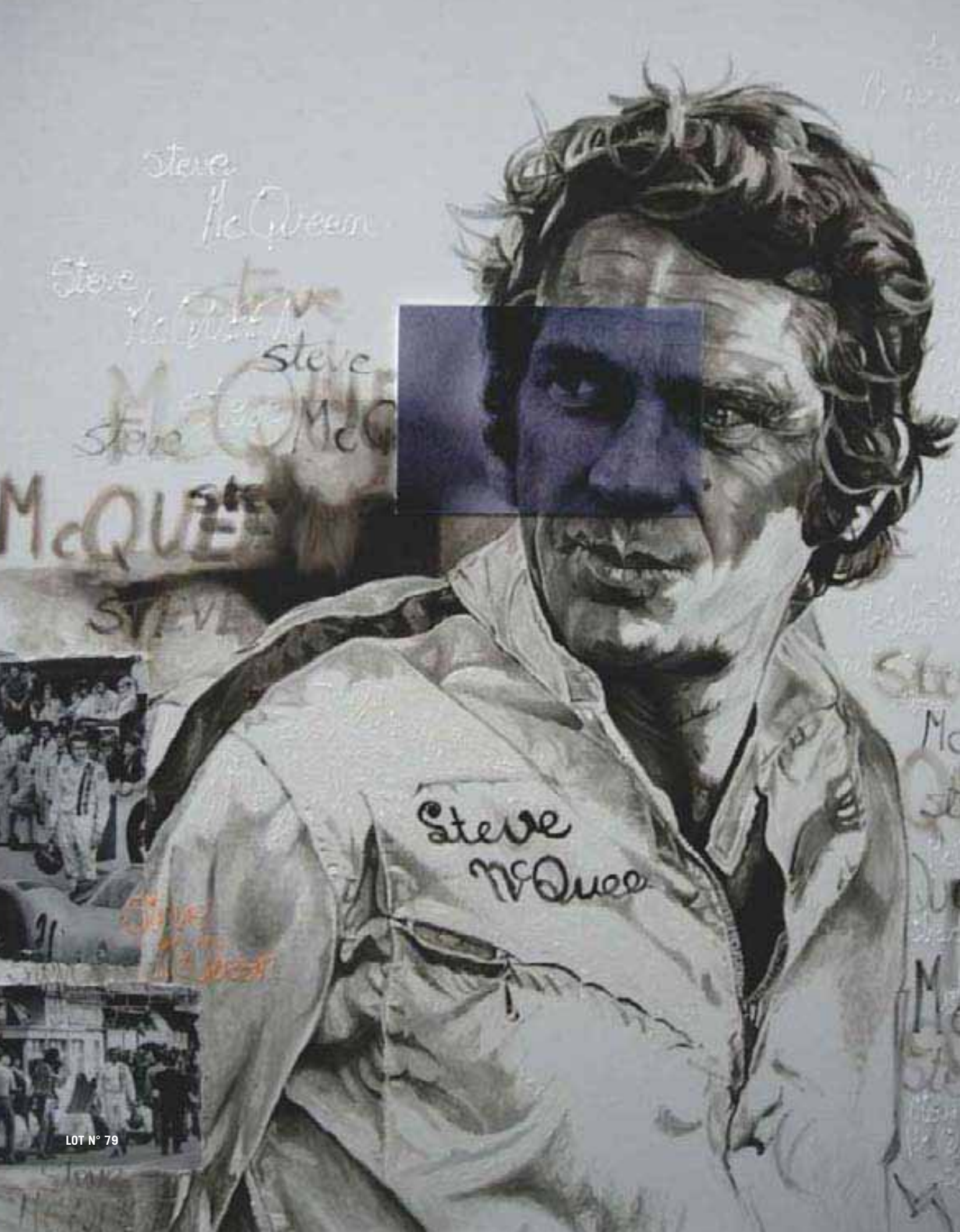
78
Lamberjack “Ma voisin du Paris Nice”
Contretype ancien d'une photo originale, légendée et datée 6 Avril 1921.
Encadrée 39 x 49 cm
Vintage photograph contact print, captioned & dated 6 April 1921, 39 x 49 cm (framed)
€ 80 / 120

79
Natacha Toutain (1959)
“Steve MC Queen LE MANS”
Huile sur toile avec collages, signature en bas à droite, contresignée derrière.
130 x 100 cm
Oil on canvas with photo collages, signed on bottom right and on the back. 130 x 100 cm
€ 3 000 / 3 500

80
Natacha Toutain (1959)
“Steve MC Queen - Tag Heuer- Le Mans”
Huile sur toile avec collages, signature en bas à droite, contresignée derrière ;
numérotée 4/7. 130 x 100 cm
Oil on canvas with collages, signed on bottom right and on the back, number 4/7. 130 x 100 cm
€ 2 500 - 3 000



80





101

Titre de circulation belge
Belgian title
Châssis n° A1101300VC16893 (01)

€ 32 000 / 37 000
Sans prix de réserve
No reserve

- ✓ 88 000 km d'origine
- ✓ Performante et légère
- ✓ Sans prix de réserve

- ✓ 88 000 km from new
- ✓ Light and fast
- ✓ No reserve price

1976 Alpine A110 1300VC

La berlinette A 110 « Tour de France » du Salon de Paris 1962 marque le début de la période de maturité d'Alpine. Cet élégant petit coach très profilé, d'une agilité étonnante, bénéficie des premiers moteurs à cinq paliers empruntés à la R8 et de quatre freins à disques. Sous diverses formes, la berlinette connaît un éclatant succès en compétition qui culminera avec le Championnat du Monde des Rallyes en 1973.

En 1964, Alpine présente la « 70 », un modèle de base doté du moteur R8 Major de 55 ch, puis en 1965, deux nouvelles versions 1 100 cm³, la première « 85 » et la « 100 », plus poussées, avec boîte cinq vitesses en option. Tandis que les plus puissantes berlinettes 1300 puis 1600 reçoivent des moteurs R16 améliorés, les types à moteur 1100 en fonte vont recevoir à leur tour des moteurs en alliage léger dérivés du R12. Ainsi la « 70 » devient en 1970 la « 85 » ou 1300 VC avec l'ensemble mécanique de la R12 TS (81 ch SAE/72 ch DIN) et la boîte à quatre rapports. Malgré son caractère dit « économique », la « 85 » de production atteint 175 km/h avec une vivacité qui en fait un régal à piloter. Elle est produite de 1970 à 1976 (sous le nom de 1300 à partir de 1974) à environ 2 890 exemplaires.

La voiture présentée, de couleur bleu, sièges bleu et noir, fait partie de cette dernière série de berlinettes A110 équipées du moteur R12 TS fabriquées à Dieppe. Affichant 88 000 km d'origine, elle possède ses roues Alpine en alliage léger.

The A110 berlinette Tour de France, presented at the 1962 Paris Motor Show, marked the beginning of the Alpine's mature period. This elegant, streamlined, surprisingly nimble little car was equipped with four disc brakes and the first five-bearing engines from the R8. Various versions of the berlinette enjoyed striking success in competition, culminating in the World Rally Championship in 1973.

In 1964 Alpine presented the basic 70 with a 55bhp R8 Major engine then, in 1965, came two new, more powerful 1100cc versions with optional five-speed gear-boxes: the first 85 and the 100. While Alpine's most powerful berlinettes, th 1300 then the 1600, were fitted with improved R16 engines, those with a 1100 cast-iron engine would be fitted in turn with light-alloy engines derived from the R12. Thus, in 1970, the 70 became the 85 or 1300 VC, with an R12 TS engine (81bhp SAE/ 72bhp DIN) and four-speed gear-box. Despite its 'economic' character, the production 85 could reach 110mph, and its agility made it a delight to drive. Around 2,890 cars (known from 1974 as the 1300) were produced between 1970-76.

The car offered here, blue in colour with black and blue and black seats, comes from this final series of A110 berlinettes, fitted with R12 TS engines made in Dieppe. It has covered 55,000 miles and has light-alloy Alpine wheels.



102

Carte grise française
French title
Châssis n° 11481
Moteur n° 11481

€ 48 000 / 60 000



Vidéo online
www.artcurial.com/lmc2010

- ✓ Nombreux travaux réalisés par Dino Sport
- ✓ Vraie 4 places
- ✓ Prix attractif

- ✓ Many works done by a specialist (Dino Sport)
- ✓ Real four seaters
- ✓ Attractive price

1968 Ferrari 365 GT 2+2

Pour la 365 GT 2+2, Pininfarina a proposé un dessin à la fois fluide et agressif, inspiré par la 500 Superfast, avec un avant très plongeant, presque pointu et un arrière fuyant, la ligne du toit rejoignant le panneau arrière vertical par une arête à peine brisée au niveau du coffre. La surface vitrée est généreuse grâce à la minceur des montants de pavillon et la clarté de l'habitacle augmente encore l'impression de confort à bord. L'ensemble est à la fois élégant et dynamique et le raffinement des finitions et des détails intérieurs saute aux yeux.

La voiture présentée, acquise par l'actuel propriétaire en décembre 2000, a fait l'objet d'important travaux chez le spécialiste bien connu Dino Sport, visant essentiellement la fiabilisation et la protection : remplacement de deux supports moteur et des lignes d'échappement, des durits d'essence (type Aéroquip) et de liquide de refroidissement, remise en état du radiateur et de la boîte à eau, nettoyage du réservoir d'essence, remise en état du système de climatisation, pose de filtres à air spéciaux, d'un préfiltre à essence et de quatre ceintures de sécurité avec dépose de l'intérieur (factures de travaux jointes), confection sur mesure d'esthétiques carénages en Plexiglas pour les phares avants, révision du réservoir d'huile. Les joints de culasse ont été récemment changés. À son volant, son propriétaire a participé à de nombreux rallyes et manifestations du Club Ferrari.

De couleur bleu ciel métallisé, cette puissante Ferrari 2+2 équipée d'un poste de radio Becker et de quatre jantes en alliage à cinq branches type Daytona (comme sur les dernières 365 GT de 1969) se présente en bon état de fonctionnement, elle est accompagnée d'un dossier de factures de travaux et d'entretien remontant à 1996. Elle sera livrée avec les pièces suivantes : 4 jantes d'origine, pommeau du sélecteur de vitesse, accoudoir central arrière, filtre à air d'origine et pare-chocs avant et arrière d'origine.

Pininfarina's design, inspired by the 500 Superfast, was both streamlined and aggressive, with a plunging, almost pointed bonnet and receding stern. Slender roof supports made for larger windows, and the lighter interior increased the feeling of comfort. The refined finish and detailing also caught the eye.

Our car, acquired in December 2000 by the current owner (who has taken part in numerous rallies and Club Ferrari events), has been worked on extensively by the renowned specialists Dino Sport, essentially with regard to reliability and protection. The two engine supports, cat-back, Aéroquip-type fuel hoses and cooling liquid have been replaced; the radiator and water-tank restored; fuel tank cleaned; air-conditioning system repaired; special air filters, fuel pre-filter, and four safety-belts installed (invoices enclosed); aesthetic, made-to-measure plexiglas fairings mounted for the headlights; and the oil tank repaired.

This powerful, metallic sky-blue Ferrari 2+2, fitted with a Becker radio and five-spoke Daytona-type alloy wheels (as on the final 365 GTs in 1969), is in fine working condition and accompanied by a file of invoices for repairs and maintenance, dating back to 1996. It comes with its original wheels; gear-lever; central back-seat arm-rest; original air filter; and original front and back bumpers.





103

1973 Maserati Indy 4.7L

Carte grise française
French title
Châssis n° AM116/47 962
Moteur n° AM 116/47 962

€ 18 000 / 24 000

- ✓ Belle combinaison de couleur
- ✓ Récents travaux mécaniques
- ✓ Modèle encore sous-coté

- ✓ Original interior nicely patinated
- ✓ Recent mechanic invoices
- ✓ Model still under estimated

Produite par Vignale sous la forme d'une monocoque (carrosserie soudée sur la plate-forme) et dotée d'une ligne générale proche de celle de la Ghibli signée Giugiaro, l'Indy venait compléter l'offre de Maserati par un coupé 2+2 intermédiaire entre la Mexico et la Ghibli. Elle offrait en effet un habitacle plus long, plus large, plus haut et plus lumineux. Les places arrière étaient toutefois mesurées, mais elles étaient utilisables en appoint. La porte de coffre intégrait la lunette arrière pour faciliter l'accès au coffre, faisant pratiquement de l'Indy un break sport de grand luxe. La climatisation, les glaces à commande électrique, la direction assistée, le volant réglable en hauteur soulignaient sa vocation de grande routière rapide. Proposée d'abord avec un V8 de 4,2 litres, elle reçut en 1970 en option le 4,7 litres de 290 ch (DIN), qui lui donna des performances pratiquement égales à celles de la Ghibli, puis sur demande, le 4,9 litres en 1973. Au total, Maserati produisit 1 136 Indy. La voiture présentée, bleu ciel avec intérieur en cuir noir patiné d'origine, est une Indy à moteur 4,7 litres, construite en 1973 qui appartient au même propriétaire depuis 1991. Désireux de la conduire plus souvent après un arrêt prolongé, il a fait procéder en 2009-2010 chez EPAF à Romorantin, outre le montage de quatre pneus Michelin XWX neufs, à une remise en état de la mécanique qui a porté notamment sur la révision du système de freinage, le nettoyage avec dépose des pompes à essence et des réservoirs, le remplacement des durits, la dépose et le nettoyage des carburateurs, du radiateur, du circuit de refroidissement, la réparation de la pompe à eau, le remplacement de la batterie, le remplacement de tous les fluides et des bougies, filtres, etc, soit un ensemble d'interventions visant à fiabiliser le fonctionnement mécanique (facture de travaux de plus de 6 000 euros disponible). La voiture possède sa trousse à outils d'origine. Pour des motifs personnels, le Vendeur a dû renoncer à la réfection de la carrosserie qu'il avait également envisagée.



The Indy, produced by Vignale in the form of a monocoque (with bodywork welded to the chassis), had an overall design close to that of Giugiaro's Ghibli, and completed the Maserati range with a coupé 2+2 halfway between the Ghibli and the Mexico. The Indy's interior was longer, wider, higher and lighter; the back seats were small, but could be used if needed; the boot door integrated the rear window to facilitate access, making the Indy virtually an estate car de luxe; the air-conditioning, electric windows, power-steering and adjustable steering-wheel stressed its role as a large, fast road-car. It came initially with a 4.2-litre V8, then in 1970 (as an option) with a 4.7-litre engine yielding 290bhp (DIN), with performances practically equal to those of the Ghibli; then, on request, with a 4.9-litre engine in 1973. Maserati would produce 1,136 Indy's in all. The car offered for sale - a sky-blue 4.7-litre Indy built in 1973, with its original, patinated black leather interior – has belonged to the same owner since 1991. He had been intending to drive it more often after a lengthy break, and had four new Michelin XWX tyres fitted and a mechanical overhaul carried out by EPAF of Romorantin in 2009/10, which included revising the braking system; removing and cleaning the carburettors, tanks, fuel pumps, radiator and cooling circuit; replacing the hoses; repairing the water pump; and replacing the battery, spark-plugs, filters, fluids etc. (the detailed invoice for over € 6000 is available). For personal reasons, the vendor had to abandon plans to restore the bodywork. The car still has its original tool-kit.



104

1973 BMW 3.0L CSL

Titre de circulation belge
Belgian title
Châssis n° 2275047 (01)
Série limitée n° 47

€ 40 000 / 60 000

- ✓ Modèle mythique
- ✓ Superbe état d'origine
- ✓ Eligible pour de nombreuses courses historiques

- ✓ One of the most famous BMW of the 70's
- ✓ Very nice original condition
- ✓ Eligible for many events

À partir de l'excellent moteur à arbre à cames en tête, installé sur les berlines 1500 « nouvelle génération » en 1961, le succès de BMW ne fit que croître et embellir. Une étape décisive fut franchie en 1968 avec les premières six-cylindres, les 2500 et 2800 qui donnèrent lieu à la création d'élégants coupés à l'habitacle très lumineux grâce à une ligne de ceinture surbaissée, dont les motorisations suivirent celles des berlines, de 2,5 à 3,2 litres. Les versions à injection culminèrent en série à 206 ch. L'excellence et le brio des moteurs incitèrent le constructeur à en proposer une version spéciale, le coupé 3.0L CSL, dont la carrosserie, entre autres allègements, comportait de nombreux panneaux en aluminium. L'adoption de l'injection et une petite augmentation de cylindrée portèrent la puissance du moteur de base à 206 ch. Les versions compétition Groupe 2 très préparées et dotées d'appendices aérodynamiques très élaborés signèrent d'innombrables victoires dont deux succès aux 24 Heures du Mans en 1973 et 1974 en catégorie Tourisme Spécial.

Ce coupé 3.0L de 1973 à boîte quatre vitesses, qui appartient à une série limitée, en excellent état de présentation et de fonctionnement, possède ses sièges d'origine. Une voiture entretenue en excellent état d'origine. Une réelle belle opportunité de se procurer une de ces rares CSL, tellement performantes, mère de toutes les séries M de la marque bavaroise.

Starting in 1961, with the excellent engine with overhead camshaft, installed on the 'new generation' of 1500 saloons, BMW's success continued to grow. A key step was taken in 1968 with the first six-cylinder engines, the 2500 and 2800, leading to elegant Coupés with very light interiors and 2.5-3.2-litre engines following the saloons'. The injection versions culminated in 206bhp, and the engines' excellence and brio incited BMW to propose a special, lighter version, the 3.0L CSL Coupé, with panelled aluminium bodywork. The use of injection, and a small increase in capacity, took basic engine-power to 206bhp. The highly prepared Group 2 racing versions, with elaborate aerodynamic fittings, earned countless victories, including two wins at the Le Mans 24 Hours – in the Special Tourism class in 1973 and 1974.

This 3.0L Coupé from 1973, with four-speed gear-box, comes from a limited series, is in excellent condition and working order, and has its original seats. It has been maintained in excellent original condition and offers a wonderful opportunity to procure one of the rare, impressive CSLs that were behind all BMW's M series.



105

Carte grise française
French title
Châssis n° B296L DB

€ 32 000 / 42 000

✓ Livrée neuve en France
✓ Important dossier de factures
✓ Historique intéressant
(Ex Lord Campbell)

✓ Sold new in France
✓ Massive file of invoices
✓ Full history,
ex-Lord Campbell

Vendue neuve en France / Sold new in France, ex-Lord Campbell

1957 Bentley S1

Cette Bentley Type S1 livrée neuve en France en 1957 par la société Franco-Britannic Automobiles a eu trois propriétaires connus : Lord Campbell jusqu'en 1977, le Dr Moll, dentiste de Lord Campbell, et le propriétaire actuel qui l'acheta en juillet 1980 pour transporter confortablement son épouse alors enceinte.

La voiture affichait 97 464 km au compteur, aujourd'hui, un peu plus de 120 000 km. Elle a peu servi par la suite. Initialement, l'entretien était confié à la Franco-Britannic (dossier de factures jusqu'en 1985). Le deuxième propriétaire la confiait au garage G. Cremoux, concessionnaire Leyland à Brive (dossier de factures). Entre 2007 et 2006, il a été procédé, d'après les factures du garage Dizier à Paris (17°), au remplacement des bougies, des contacts et du condensateur, des courroies et des durits d'eau, à la réfection des freins avant et arrière, au remplacement des silent-blocs de la barre stabilisatrice, au réglage des portes et du couvercle du coffre, à la remise en état des serrures et au réglage du moteur. La batterie a été changée en juillet 2007. En 2009, la culasse a été déposée, éprouvée et rectifiée et les radiateurs de chauffage ont été refaits.

Peinte en deux teintes, noir et bordeaux, avec intérieur bordeaux d'origine, cette Bentley S1 à direction à gauche, discrètement patinée, se présente en bon état général avec un important dossier de factures.

This Bentley Type S1, delivered new in France in 1957 by Franco-Britannic Automobiles, has had three known owners: Lord Campbell until 1977; Dr Moll, Lord Campbell's dentist; and the current owner, who bought it in July 1980 as a comfortable means of transport for his pregnant wife.

The car had then done 61,000 miles; it now has just over 75,000 miles on the clock. Maintenance was initially carried out by Franco-Britannic (invoice file to 1985). The second owner used Garage G. Cremoux, Leyland dealers in Brive (invoice file). Invoices from Garage Dizier in Paris indicate that more recent work has included replacing the spark-plugs, capacitor, drive-belts, water hoses and silent-blocks; repairing the locks and front/rear brakes; fixing the doors and the lid of the boot; and tuning the engine. The battery was changed in July 2007 and the cylinder-head tested and rectified in 2009, when the radiators were mended.

This left-hand drive Bentley S1 is painted claret and black, with original claret interior and discreet patina, is in fine overall condition, and comes with an extensive file of invoices.





106

Carte grise française
French title
Châssis n° HK2 A184
Moteur n° TY8-712-207
N° de production : 85

€ 140 000 / 160 000

 Vidéo online
www.artcurial.com/LMC2010

- ✓ Vendue neuve en Allemagne
- ✓ 'Matching numbers'
- ✓ Très rare toit ouvrant d'époque
- ✓ Seulement 180 exemplaires construits

- ✓ Sold new in Germany
- ✓ 'Matching numbers'
- ✓ Rare period sunroof
- ✓ One of only 180 examples built

Équipée d'un rare toit ouvrant / Fitted with a rare sunroof

1962 Facel Véga HK2

Présentée au Salon de Paris 1961, la Facel II ou HK2 était l'aboutissement des efforts de Jean Daninos, qui s'était fixé comme objectif de créer un luxueux haut de gamme français, dignes des grandes routières d'avant 1950 signées Delage, Delahaye, Hotchkiss, Salmson et Talbot. Jean Daninos avait déjà en tête le projet d'un modèle construit à partir d'un châssis tubulaire original de conception moderne et d'une mécanique française puissante et silencieuse qu'il chercha en vain. Il finit par adopter un moteur américain sur sa Véga de 1954, équipée d'un moteur Chrysler à culasse hémisphérique particulièrement brillant.

Le succès de la Véga, dû à l'élégance de son style autant qu'à ses performances et à la qualité de ses finitions, fut confirmé par celui des FV (Facel-Véga) produites de 1955 à 1961 avec des évolutions nécessitées par les exigences de la clientèle et par les nouvelles motorisations du groupe Chrysler. Ainsi la puissance passa de 203 à 253 ch sur les FVS de 1956-1958 (caractérisées par un pare-brise panoramique), puis à 335 ou 360 ch sur le type HK 500 1959 capable d'atteindre 230 km/h. C'était en son temps le coupé quatre places le plus rapide du monde. Parallèlement, Facel proposa une limousine allongée sur empattement, l'Excellence, à quatre portes sans montant central, produite jusqu'en 1961 avec un certain succès malgré son prix.

Mais en 1959, Jean Daninos avait créé un nouveau modèle encore plus élancé, plus bas, plus élégant, un coupé généreusement vitré avec pare-brise et lunette arrondis, fermé par un toit mince à peine visible de profil, la Facel II (ou HK2). Issue de la HK 500, elle fut l'expression suprême des conceptions personnelles de Daninos en matière de performances, de style, d'habitabilité et de qualité globale. Son moteur Chrysler, poussé à 390 ch en toute sécurité, la qualité de son intérieur regorgeant du plus beau cuir alors disponible, le raffinement de sa planche de bord et la clarté de son habitacle, en firent

Presented at the 1961 Paris Motor Show, the Facel II or HK2 marked the pinnacle of achievement for Jean Daninos, who had been striving to create a French de luxe range worthy of the great pre-1950 road cars by Delage, Delahaye, Hotchkiss, Salmson and Talbot. Bugatti and Jean Daninos was already thinking about building a model from an original tubular chassis of modern design, with a quiet, powerful, French engine... which he looked for in vain. He ended up adopting an American engine on his Véga of 1954, fitted with a Chrysler engine with a particularly brilliant hemispherical cylinder-head.

The Véga's success, due to its elegant style, high-level performance and quality finish, was confirmed by that of the FV (FACEL-Véga) produced from 1955-61, developed in line with clients' requirements and with Chrysler's new engine units. Power grew from 203-253bhp on the FV between 1956-58 (a period characterized by the FV's panoramic windcreens), then to 335bhp or 360bhp on the HK 500 of 1959, which could top 140mph – making it the fastest four-seater coupé in the world. FACEL also produced a long-wheelbase, four-door limousine called Excellence which, despite its price, met with some success until 1961.

But in 1959 Jean Daninos created a new, lower and even racier-looking model: the Facel II (or HK2), a large-windowed coupé with rounded windscreen and rear window, and a thin roof barely visible in profile. Derived from the HK 500, this gave supreme expression to Daninos' ideas about performance, style, capacity and general quality.

With its Chrysler engine safely producing 390bhp; superb interior lined with the finest available leather; refined dashboard and airy interior, this immediately became a classic embodiment of luxury à la française, without excess





aussitôt une classique très représentative du luxe à la française, sans outrance ni ostentation. On ne parlait pas à l'époque de « qualité perçue » puisque celle-ci découlait tout naturellement du choix des matériaux les plus nobles, de la rigueur de la conception et du simple « bon goût », garants d'une ambiance et d'un confort intérieur au-delà de toute critique.

La Facel II ne fut présentée qu'en septembre 1961, son industrialisation ayant été retardée par des problèmes internes à l'entreprise, dont la coûteuse mise au point de la Facellia, qui finit par placer Facel SA sous contrôle gouvernemental. Sa production fut donc limitée à quelque 200 exemplaires. Un raffinement de Rolls-Royce, des performances de Ferrari : quelle autre automobile a pu réussir cette quadrature du cercle ?

Selon les informations extraites des livres de production que nous ont fournis les Archives Amicale Facel Véga, la voiture a été livrée neuve le 27 juillet 1962 au concessionnaire allemand Auto Becker, « silver grey » avec son intérieur cuir rouge code « 3171 », équipée d'une boîte automatique, de la direction assistée, et de roues à rayons Borrani. Son numéro de production Facel est le 85, et la voiture a conservé jusqu'à aujourd'hui son moteur d'origine TY8-712-207.

Elle est exceptionnellement équipée d'un toit ouvrant, probablement réalisé chez Facel sur commande spéciale, l'Archives Amicale Facel Vega nous confirmant que cette option ne figurait pas toujours sur les tarifs, ni sur les fiches de production. L'Amicale Facel Holland suppose que cette modification aurait pu être entreprise à l'époque directement par l'importateur Auto Becker en Allemagne.

On retrouve cette HK2 en 1990 aux États-Unis avant qu'elle soit vendue en 2001, par le grand spécialiste des Facel en Hollande Hans Ruhé à un membre de l'Amicale Facel résidant dans le Finistère, qui la vendit au propriétaire actuel en 2004. La face avant a été modifiée, Probablement lors de son séjour aux USA, par montage de projecteurs de Mercedes à la place des célèbres Mégalex d'origine.

La voiture, qui a une carte grise française, se présente dans sa robe « silver grey » avec son intérieur en cuir rouge joliment patiné.

or ostentation. There was no talk back then of 'perceived quality'; this resulted naturally from rigorous design, the choice of the finest materials, and simple 'good taste' – ensuring an ambiance and interior comfort beyond reproach.

The Facel II was not presented until September 1961, as its industrialization was delayed by the firm's internal problems (including the costly development of the Facellia), which ended in FACEL SA being placed under government control. Its production was therefore limited to around 200 units. Rolls-Royce refinement and Ferrari performance: what other car managed to square that particular circle?

According to information in the production records kindly supplied to us by Archives Amicale Facel Véga, the car was delivered new on 27 July 1962 to the German dealers Auto Becker, 'silver grey' with a 'code 3171' red leather interior, and fitted with an automatic gear-box, power steering and Borrani radiating wheels. It has a FACEL production number of 85, and retains its original TY8-712-207 engine.

Exceptionally, it is equipped with a sun-roof, probably made by FACEL to special order; Archives Amicale Facel Vega have confirmed that such an option did not always appear on price-lists or product specifications. Amicale Facel Holland suggest this modification may have been carried out in Germany by Auto Becker, its original importers.

Our HK2 resurfaced in the United States in 1990, and was sold in 2001 by Hans Ruhe, the great Facel specialist in Holland, to a member of Amicale Facel in Brittany, who sold it to the current owner in 2004. The front has been altered, probably during its time in the USA, with Mercedes headlamps mounted instead of the famous original Megalex lamps. The car has a French carte grise, and is in its 'silver grey' livery with attractively patinated red leather interior.





Provenant d'une collection
de voitures des années 70

Coming from a private
young timer collection

Lot 107 & 108



107

Carte grise française
French title
Châssis n° : 12960
Moteur n° : F106A020-1880

€ 20 000 / 30 000

- ✓ Plus de 20 000 € de frais récent
- ✓ Superbe en noire, intérieur crème
- ✓ Excellent ticket d'entrée dans la marque Ferrari
- ✓
- ✓ More than € 20,000 of recent invoice
- ✓ Superb in its black livery, cream interior
- ✓ Excellent entrance in the Ferrari World

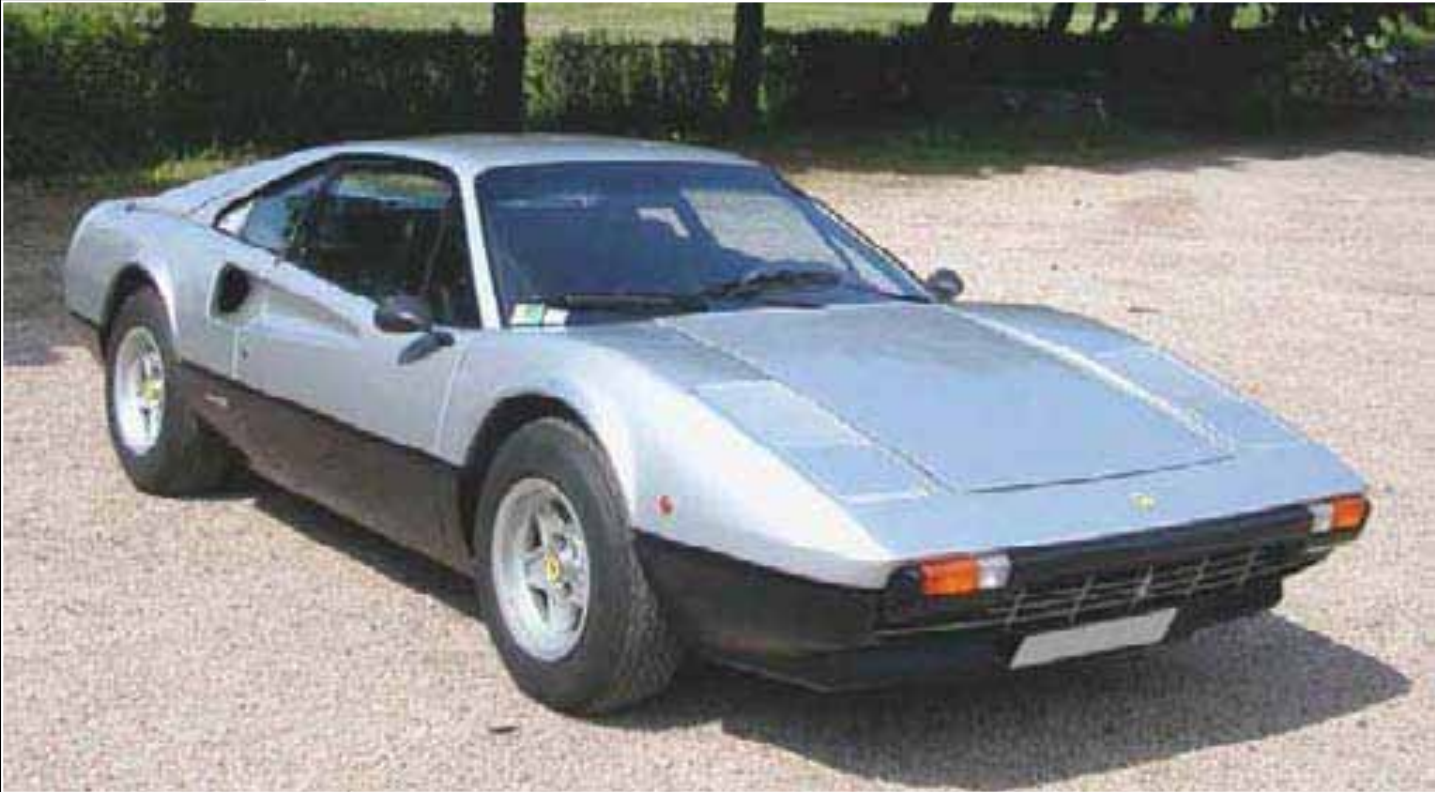
1977 DINO 308 GT4



L'exemplaire présenté, qui présente la particularité pour une Ferrari de ne pas être rouge, mais noire, est un bel exemplaire de l'une des Ferrari routières les plus efficaces et utilisables. Il totalise 49590 km au compteur, un dossier de factures depuis 1984 accompagne le véhicule. Le propriétaire actuel le possède depuis 2004 et l'entretient méticuleusement chez Michel Mallier à Bois d'Arcy, plus de €20000 de frais ont été engagés depuis 2004. Les courroies de distribution et les joints spi d'arbre à cames ont été remplacés à 45500 km compteur en septembre 2007. Les fragiles soupapes au sodium ont été remplacées par des soupapes pleines, la crémaillère et les rotules ont été également changées ainsi que le cardan droit et les soufflets. Les amortisseurs, les ressorts de suspension et tous les silent-blocs sont neufs. La pression d'huile à chaud est très bonne et la boîte de vitesses et son embrayage très onctueux. Un pot d'échappement en inox sur mesure à été monté. Les tapis de laine noirs ont été remplacés par un sellier mais les sièges en vinyl et velours ras beige sont d'origine et en très bon état. Cette Ferrari Dino est très désirable et est encore très abordable, le rapport plaisir de conduite, exclusivité, design et praticité est imbattable.



The car presented is unusual for a Ferrari in being black, not red, and is a fine example of one of the most efficient and usable Ferrari roadcars. It totals 31,000 miles on the clock and comes with a folder containing all repair invoices since 1984. The current owner acquired it in 2004, and has spent over €20,000 on maintenance (carried out by Michel Mallier of Bois d'Arcy, near Paris). The driving belts and radial shaft seals were replaced in September 2007 after 28,4000 miles. The fragile sodium valves were replaced by solid valves; the steering-rack and ball-joints were also changed. The shock absorbers, suspension springs and all the silent-blocs are new. The oil pressure is very good, and the gear-box and clutch extremely smooth. A fitted stainless steel exhaust-pipe has been mounted and the black wool carpets replaced, but the vinyl and beige velvet upholstery is original and in very fine condition. This Ferrari Dino is highly desirable and offers unbeatable value in terms of exclusivity, design, and pleasure at the wheel.



108

Carte grise française
French title
Série : F106AB 19381
Moteur : F106 A02-00253

€ 45 000 / 55 000

- ✓ Délivrée neuve en France
- ✓ Entretien suivi
- ✓ Superbe exemplaire dont la cote est en hausse

- ✓ Sold new in France
- ✓ Regularly well maintained
- ✓ Superb example of a very sought after model

1976 Ferrari 308 GTB Polyester

Sur le modèle présenté, le moteur est à carter sec, ce qui permet, d'une part, d'augmenter et de mieux refroidir le lubrifiant, et d'autre part, d'en éviter le désamorçage en virage rapide. La 308 GTB Polyester, avec son moteur à carter sec, sa puissance et un gain de poids de 65 kg sur le modèle qui suivra, à carrosserie en acier, est de loin la plus performante et la plus désirable de cette série. C'est aussi la plus rare car produite seulement à 806 exemplaires.

La voiture de la vente à été vendue neuve par Pozzi en 1976 et a été entretenue depuis 2001 chez Philippe Gardette, Auvergne Moteur (attestation et récapitulatif des travaux) et depuis l'achat par le propriétaire actuel, près de 25000 ont été investis dans l'entretien et la restauration de cette magnifique et rare berlinette Ferrari. L'entretien mécanique à été confié à Michel Mallier à Bois d'Arcy (factures). Elle totalise 83000 km au compteur, En 2006, les soupapes, la pompe à eau, l'embrayage, les amortisseurs et tous les silent-blocs des trains roulants ont été remplacés. En 2007, les courroies de distribution et les joints spi d'arbre à cames ont été changés et une mise au point complète avec réfection et microbillage des carburateurs effectuée. Les soufflets de cardan sont neufs et un collecteur et un pot d'échappement en inox à été installé. En 2009, le différentiel et le cardan droit ont été refaits ainsi qu'une nouvelle grosse révision avec remplacement des fluides. La pression d'huile à chaud est très bonne, elle ne fume pas et ne chauffe pas non plus. Les jantes en 7 1/2 x 14 (option d'époque) ont été remplacées par des neuves et chaussées de Michelin XWX. Un coupe batterie a été installé ainsi qu'un système de détection en cas de vol (traqueur). Les vitres sont légèrement teintées et elle a été repeinte en finition « Boxer » comme il se doit sur une 308 GTB 'vettoresina' en « grigio metallizzato » et en noir satiné. Cette très belle berlinette est encore sous estimée et il est rare de rencontrer un exemplaire dans cet état.

The Coupé 308 GTB was previewed at the Paris Motor Show in 1975. Although it derived directly from the 308 GT4 it no longer bore Dino insignia. The chassis had a 2340mm wheelbase, and brakes and steering similar to those of a Dino 246, while the V8 engine resembled that of the Dino GT4. The 308 GTB Polyester, with its power, dry sump engine gain in weight of 65kg on the model that came after, with steel bodywork, is by far the most desirable and impressive in the series. With just 806 cars produced, it was also the rarest.

Our car, which has now done nearly 52,000 miles, was sold new by Pozzi in 1976, and has been maintained since 2001 by Philippe Gardette/ Auvergne Moteur (work certificate and summary). Since its purchase by the current owner nearly, 25,000 have been spent on maintaining and restoring this rare, magnificent Ferrari berlinette. Mechanical work has been carried out by Michel Mallier at Bois d'Arcy near Paris (invoices). The valves, water-pump, clutch, shock-absorbers and all the axle-unit silent-blocks were replaced in 2006. The driving belt and radial shaft seals were changed in 2007, when full repairs were carried out to the carburettors and a stainless steel collector and exhaust pipe installed. The differential and driveshaft were repaired in 2009, and all fluids replaced during another major service. Oil pressure is very good and the car does not smoke or overheat. The 7fi" x 14" wheels (original option) have been replaced by new ones with Michelin XWX tyres. A battery switch has been installed, along with an anti-theft alarm system. The windows are slightly tinted and the car has been resprayed with a Boxer finish, as befits a 308 GTB vettoresina, in satin black and grigio metallizzato. This very fine berlinette remains under-valued, and it is rare to come across one in this condition.





Collection d'un homme d'affaires parisien

Collection from a parisian businessman

Lot 109 à 116



109

Carte grise française
French title
Châssis n° DB6 2741L
Moteur n° 400/2723

€ 100 000 / 120 000

- ✓ Vendue neuve en France
- ✓ Conduite à gauche, boîte mécanique
- ✓ Très performante
- ✓ Carte en France sur les DB6

- ✓ Sold new in France
- ✓ LHD, mechanic gearbox
- ✓ Very fast GT
- ✓ Prices are steadily increasing on DB6

Délivrée neuve en France / Delivered new in France

1966 Aston Martin DB6 Mark I Superleggera

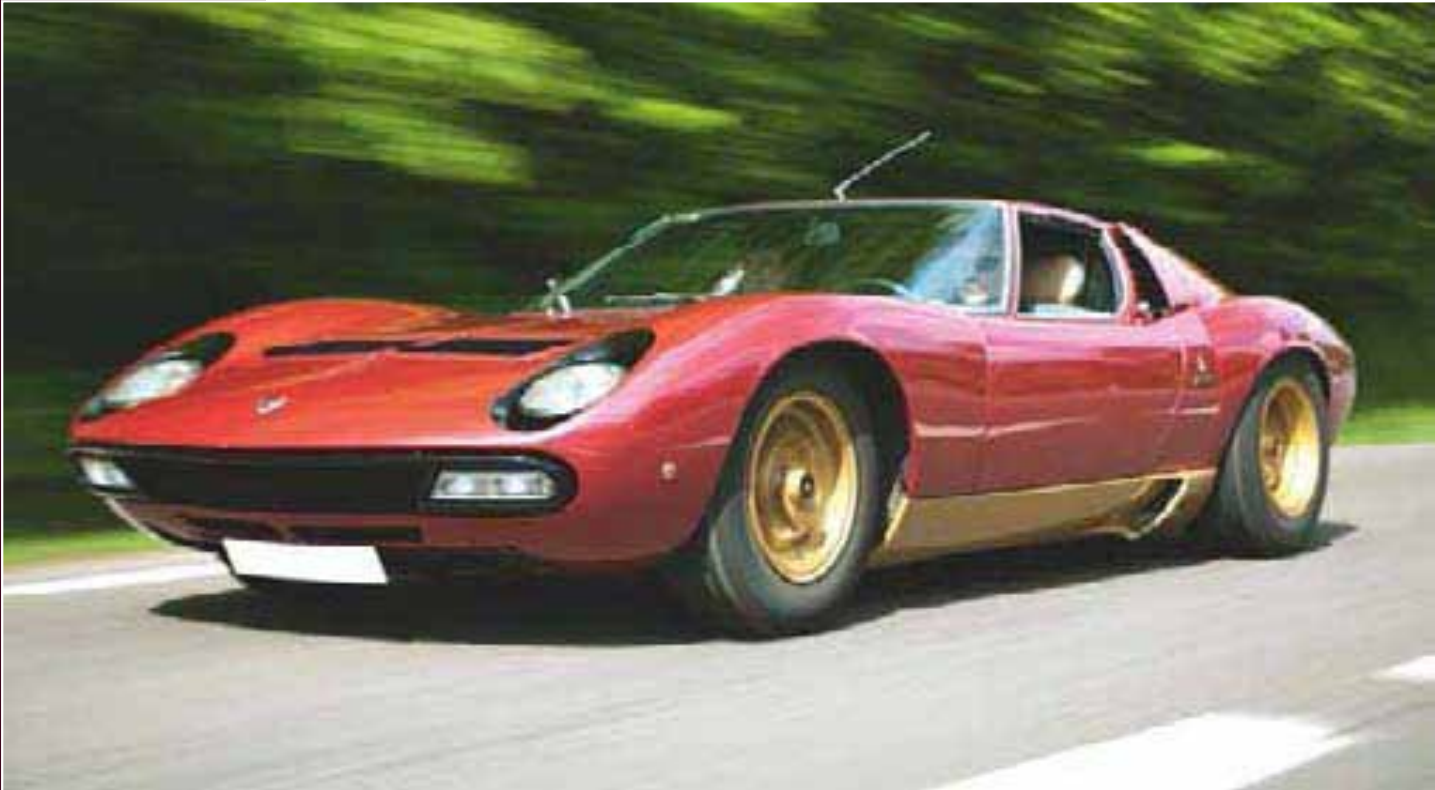
La deuxième génération d'Aston apparut fin 1958 sous la forme de la DB4 qui évolua en DB5 (lancée en 1963) et DB6 (1965), ultime version d'un type réussi et totalement nouveau tant par son moteur que par sa conception et son style. Les DB4 et DB5 à châssis plate-forme à caissons reçoivent en effet une superbe carrosserie en aluminium dont la structure était faite de multiples petits tubes soudés en acier selon le procédé Superleggera du carrossier italien Touring. Le nouveau six-cylindres en ligne à 2 ACT tout en alliage léger de 3,4 litres sur la DB4 puis de 4 litres sur la DB5 se révèle puissant, robuste et fiable. Il sera repris sur la DB6 (285 ch en version standard), une DB5 allongée de plus de 9 cm et au toit surélevé pour dégager davantage d'espace aux places arrière, servie par une excellente boîte de vitesses ZF à cinq rapports, préférable à la boîte automatique optionnelle proposée au marché américain.

Cette DB6 (dite a posteriori Mark I) à conduite à gauche, boîte manuelle et carrosserie Superleggera offre une habitabilité, un confort de marche, des équipements et des finitions intérieures supérieurs à la DB5. Livrée neuve en France, cette voiture, mise en vente par un dentiste, a été acquise par l'actuel propriétaire en 1992 lors d'une vacation de M^e Poulain à Paris. Franck Opderbeck, le mécanicien de la collection, a adapté la culasse au sans-plomb en changeant les guides, les soupapes et les sièges de soupapes. Les chaînes de distribution ont été remplacées, allumage, carburation, freins révisés (servo-frein changé et maître-cylindre reconditionné), le radiateur est neuf. Les quatre pneus Michelin XWX n'ont que 2000 km environ. Franck nous a confié avoir amené cette voiture (sur circuit bien sûr...) à 240 km/h sans effort. Elle est présentée dans sa livrée d'origine, bleu nuit, intérieur en cuir noir superbement patiné. Une automobile dans la plus pure tradition anglaise, rare en conduite à gauche, très performante et très au point.

The second generation of Astons appeared at the end of 1958 in the form of the DB4, which became the DB5 (launched 1963) and DB6 (1965), the final version of a successful and totally new type, both for its engine and its design and style. The DB4 and DB5, with their platform chassis, received superb aluminium bodywork made from a host of tiny, welded steel tubes using the Superleggera technique pioneered by Italian coachbuilder Touring. The new six-cylinder 2 ACT line engine in light alloy throughout – first in a 3.4-litre version on the DB4, then in a 4-litre version on the DB5 – proved powerful, robust and reliable, and would be used for the DB6 (285bhp for the standard version), a DB5 extended by over 9cm, with the roof raised to give the back seats more rooms, and an excellent ZF five-speed gear-box, preferable to the optional automatic version available in America.

This DB6 (later known as Mark I) had left-hand drive, manual gear-box and Superleggera bodywork. It was superior to the DB5 for driving comfort, fittings and interior finish. The car was delivered to France new. It was acquired by the current owner at an auction conducted by Hervé Poulain in Paris in 1992, after being consigned by a dentist. Franck Opderbeck, the collection's mechanic, has converted the cylinder-head for unleaded petrol; the timing chains have been replaced; carburation and brakes revised (with the servo-brake changed and the master-cylinder reconditioned); and a new radiator fitted. The four Michelin XWX tires have done only around 1,250 miles. Franck informs us that he has driven the car (on a circuit, of course) at 150mph without effort. It comes in its original dark blue livery with superbly patinated black leather interior. This is a car in the finest British tradition, with rare left-hand drive, high performance capabilities, and in excellent working order.





110

Carte grise française
French title
Châssis n° 5104
Moteur n° 30752

€ 500 000 / 600 000

 Vidéo online
www.artcurial.com/lmc2010

- ✓ Historique linéaire, 3 propriétaires
- ✓ 5600 km d'origine, alignés
- ✓ Tous les numéros correspondent à la fiche de montage
- ✓ Le meilleur modèle des Miura
- ✓ Certainement la plus belle SV

- ✓ Outstanding history, 3 owners from new
- ✓ 5600 km from new, all matching
- ✓ All matching numbers
- ✓ The best model of Miura
- ✓ Certainly the most beautiful SV

Seulement 5 600 km d'origine, 3^e main, matching numbers / Only 5 600 km from new 3rd owner

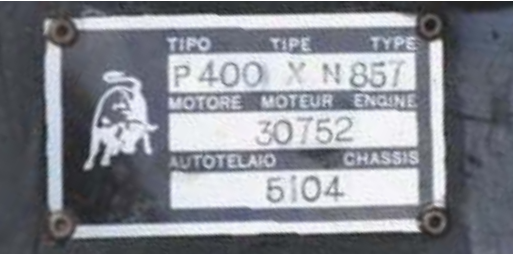
1972 Lamborghini P400 Miura SV

La Lamborghini Miura P400 définitive, présentée au Salon de Genève 1966, habillée par Bertone d'une carrosserie aux lignes à la fois viriles et sensuelles signées Marcello Gandini, fit l'effet d'une bombe. Ses caractéristiques mécaniques étaient à la hauteur de son style et Ferruccio Lamborghini, qui avait voulu inquiéter un Enzo Ferrari sceptique quant à ses capacités de constructeur, réussit pleinement son coup.

Les choix techniques distinguaient totalement la Miura des productions de Maranello, destinées à la route qui venaient tout récemment d'acquérir des roues arrière indépendantes : le châssis plate-forme très élaboré était à la fois rigide et plus léger que le châssis tubulaire des Ferrari et la position arrière centrale du moteur monté en travers fit date. La direction à crémaillère était aussi un avantage pour la précision et la réponse par rapport au boîtier de ses rivales.

Le moteur quatre litres à 12 cylindres en V et 4 ACT (conçu initialement par Giotto Bizzarrini) qui équipait déjà les 400 GT avait été poussé à 350 ch en version standard et à 430 en version Sprint (données constructeur à l'époque). Son architecture en faisait un bijou de mécanique avec une seule pièce coulée en alliage léger, réunissant les blocs-cylindres, le carter supérieur et ceux de la boîte-pont, l'ensemble exigeant des usinages et des montages d'une extrême précision. Chaque Miura était assemblée manuellement comme un prototype. La nouvelle Lamborghini fit tourner les têtes, devenant aussitôt la supercar à posséder pour ceux qui en avaient les moyens, à la fois pour ses performances et pour son style. Ferruccio Lamborghini avait toutes les raisons d'être fier de cette création à nulle autre pareille.

Toutefois, il voulut faire mieux encore et, par une succession de retouches et d'améliorations, parvint à proposer la plus puissante P400 S en 1969 suivie en



The definitive Lamborghini Miura P400, fitted by Bertone with virile yet sensuous bodywork designed by Marcello Gandini, created a sensation when it was unveiled at the Geneva Motor Show in 1966. Its mechanical characteristics were equally top-grade. Ferruccio Lamborghini had been keen to impress Enzo Ferrari, who had voiced scepticism about his ability as a constructor. He did just that.

The Miura's technical specifications were totally different from cars being produced at Maranello, which were designed for the road and had only recently acquired independent rear wheels. The Miura's elaborate chassis was both rigid and lighter than Ferrari's tubular chassis, and the engine's mid-mounted positioning (rear wheel drive) would prove a landmark. Its rack-and-pinion steering was also superior to its rivals' when it came to precision and response.

The 12-cylinder, 4-litre VACT engine (initially designed by Giotto Bizzarrini), which already equipped the 400 GT, had been upped to 350bhp in the standard version, and 430bhp in the Sprint version (manufacturer's contemporary data). It was a bijou of mechanical construction: a single piece cast in light alloy, uniting the cylinder blocks, sump and transaxle. The ensemble required high-precision machining and mounting, and each Miura was assembled manually, like a prototype.



AUTOMOBILI FERRUCCIO LAMBORGHINI S.p.A.

40019 S. Agata Bologna (Bologna) Italia Telef. (051) 82.91.71-2-3 Telegr. e Telex: TLX 51278 LAMBOR
Cap. Soc. L. 700.000.000 int. versato Tribunale di Bologna N. 14770 C.G.I.A. Bologna 101000 C.C.P. 8/25325 M. 132311

Pro. Apertura di credito

GC/80

SPETT.LE
LAMBORGHINI ESPANOLA
GENERAL MOLA
MADRID

FATTURA N.

PRO-FORMA

S. Agata Bologna, 11

26/7/72

Via, destinazione del		Spedizione a mezzo			
TAVOLA	ARTICOLO	DESCRIZIONE	QUANT.	PREZZO UNITARIO	TOTALE
		Autovettura Lamborghini P 400 Miura SV, completa di accessori colore metall. interno in pelle colore non di serie aria condizionata antifurto cintura di sicurezza radio mangianastri Autovox antenna libretto cassa	1		8.800.000.- 200.000.- 200.000.- 200.000.- 500.000.- 53.000.- 40.000.- 155.000.- 12.000.- 10.000.- 250.000.-
		TELATO N. 5104			10.095.000.-
		Resa: Franco Fabbrica Peso Kg. 1.200			S.B. & O.
		Colore interno: senape Colore esterno: Rosso Granada			
Dispositivo lit.		diecimilioninovantacinquemila.-			

Pagamento: Apertura di credito.-

L'I.G.E. per lit. _____ versata con posteggio N. _____ in data _____ sul c/c Post. 1/340 del 1° Uff. I.G.E. Roma

Vedi a tergo "Condizioni generali di vendita",



1971 de la P400 SV, considérée comme la meilleure des Miura. Plus performante et dotée d'un comportement dynamique raffiné, la P400 SV avait bénéficié de longues années de mises au point. Châssis, trains roulants, suspensions, caractéristiques aérodynamiques, roues (des Campagnolo spéciales), détails de carrosserie et moteur plus souple définissaient une voiture pas forcément plus rapide (285 km/h quand même !), mais plus sûre, plus facile à contrôler et dotée de meilleures reprises. Ses concepteurs même la jugèrent « différente » des P400 et P400 S, en la créditant d'un comportement à grande vitesse beaucoup plus rigoureux et précis. Apogée de la Miura, la P400 SV fut la dernière Lamborghini produite sous la supervision personnelle de Ferruccio Lamborghini qui céda ses parts dans Automobili Lamborghini SpA en avril 1972.

Cette sublime Miura SV #5104 est la 6^e avant-dernière SV sortie des chaînes de production. Son numéro de production est 757 et tous les éléments, portières, capots avant et arrière, ailettes de capot arrière portent le même numéro. Nous sommes en face d'un exemplaire exceptionnel à tous points de vue puisqu'elle n'a parcouru que 5 600 km depuis sa sortie d'usine. Vendue neuve au Guatemala, via le concessionnaire Lamborghini, Herrera, de Madrid, le 22 septembre 1972, cette SV est livrée dans son superbe coloris Rosso Granada avec intérieur en cuir beige, air conditionné, radio Autovox, ceintures de sécurité : tout est indiqué sur la facture originale qui sera fournie au futur acquéreur. La voiture est ensuite achetée et importée par un Belge dénommé Galina (document original d'importation fourni) le 9 février 1990. Il la garde pendant onze ans (nouvelle peinture dans la couleur d'origine dans cette période-là) avant de la vendre à l'actuel propriétaire en 2001. Le mécanicien du vendeur, Franck Opderbeck, remplace alors les étriers, tout le circuit de refroidissement dont la tuyauterie est fabriquée en inox, révisé complètement l'allumage et la carburation ainsi que la climatisation et change le vase d'expansion. Les quatre pneus n'ont que 1000 km.

Cet exemplaire de troisième main seulement est certainement la plus belle Miura SV en circulation, affichant un kilométrage d'origine des plus faibles, un intérieur jamais remplacé et strictement d'origine dans un état époustouflant. Elle est « matching numbers » en tous points et fonctionne de

The new Lamborghini caused quite a stir, promptly becoming the must-own supercar amongst those who could afford it – both for its performance- levels and its style. Ferruccio Lamborghini had every reason to be proud of this matchless creation. Even so, he wanted to go even further and, after various modifications and improvements, came up with the more powerful P400 S in 1969, followed in 1971 by the P400 SV – considered the finest of all Miuras. The refined, dynamic P400 SV had benefited from years of development, and had higher performance-levels. The chassis, axle-units, suspension, aerodynamics, wheels (Campagnolo specials), body detail and smoother engine defined a car that was not necessarily faster (180mph even so), but safer, easier to handle and with better acceleration. Even its designers thought it 'different' from the P400 and P400 S, crediting it with far more rigorous and precise road-holding at high speed. The P400 SV represented the pinnacle of Miura achievement, and was the last Lamborghini produced under Ferruccio Lamborghini's personal supervision – he sold his shares in Automobili Lamborghini SpA in April 1972.

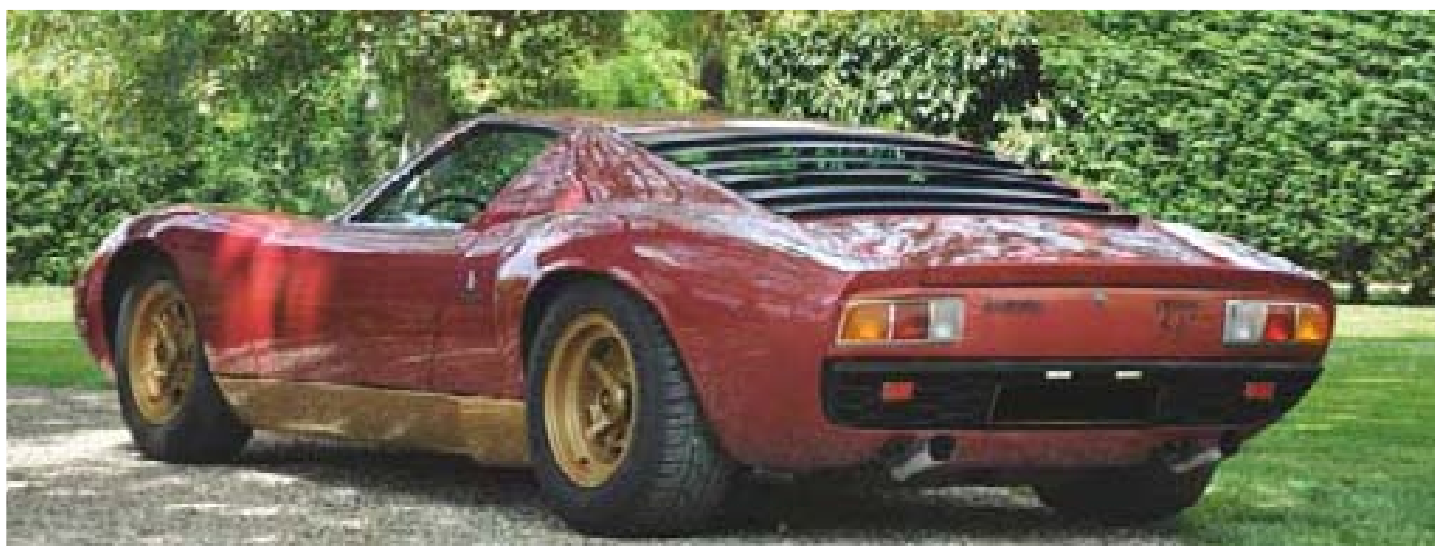
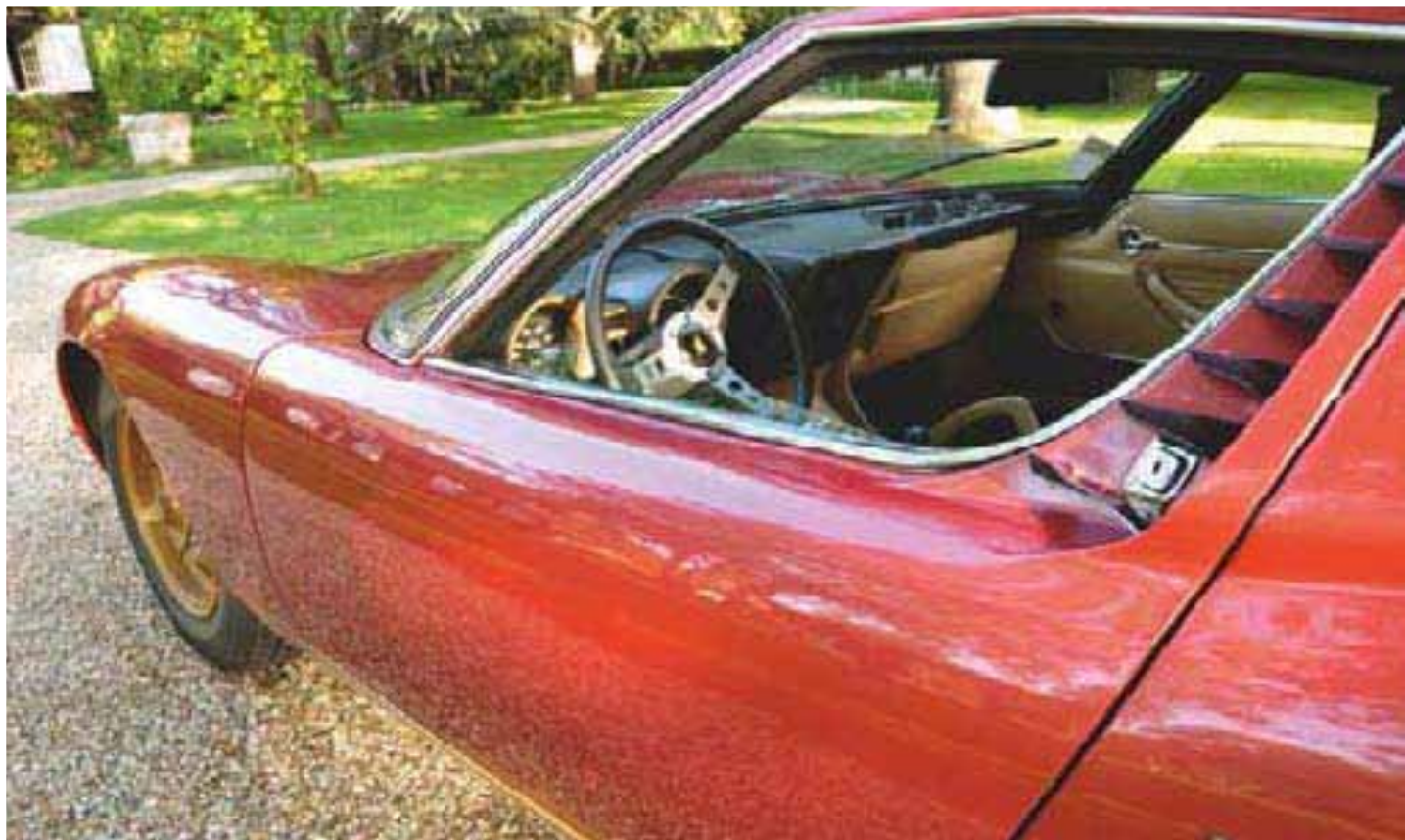
This sublime Miura SV 5104 was the sixth-last SV off the production line. Its production number is 757 and all components (doors, front and rear bonnets, rear fins) bear the same number. It is exceptional from every point of view, as it has only done 3,500 miles since leaving the factory.

Sold new to Guatemala on 22 September 1972 through Lamborghini's Madrid dealer Herrera, this SV has superb Rosso Granada livery and a beige leather interior, air conditioning, Autovox radio and safety-belts: all mentioned on the original invoice, which the buyer will receive.

The car was subsequently bought and imported by a Belgian named Galina (original import document supplied) on 9 February 1990. He kept it for 11 years (repainting it in its original colour) before selling it to the current owner in 2001. The vendor's mechanic, Franck Opderbeck, then replaced the callipers and the entire cooling circuit (with stainless steel pipes), and thoroughly revised the ignition system, carburation and air-conditioning. The four tyres have driven only 625 miles.

This example, only third-hand, is surely the finest Miura SV in circulation, with very few miles on the clock and a never-replaced, strictly original interior in





manière optimale, nous l'avons constaté lors de l'essai effectué pour le film. A son volant, tous vos sens sont sollicités : l'odorat, dès que vous prenez place dans son baquet, le parfum de l'authenticité vous pénètre, le toucher avec la caresse du volant gainé de cuir et la douceur du pommeau de vitesse, la vue avec votre regard attiré par les voluptueuses courbes du capot et le moteur vibrant dans le rétroviseur, l'ouïe pour la musique époustouflante du V12 et ses montées en régime et enfin...le goût parce qu'il s'agit simplement de la dévorer à moins qu'elle ne vous dévore avant.

Il est clair qu'il s'agit du modèle le plus désirable et le plus abouti de cette lignée de GT dont le dessin magistral signé Gandini a marqué à jamais l'histoire de l'automobile. Un mythe... et une réalité.

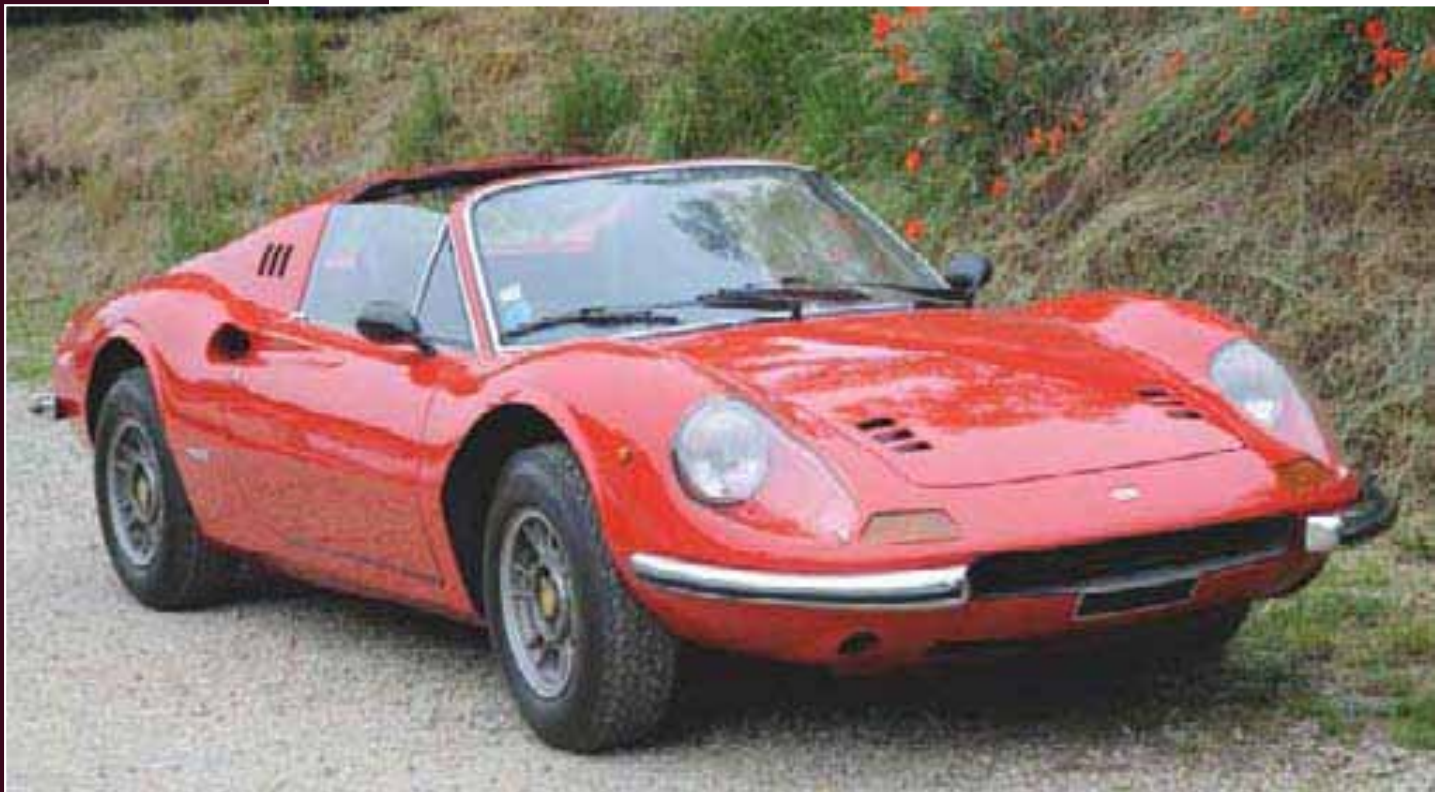
dazzling condition. It is 'matching numbers' in every respect, and drives supremely well, as we observed during practice for the film.

All five senses are solicited at the wheel: smell – you are assailed by the whiff of authenticity as soon as you sit down; touch – as you handle the leather-lined steering wheel and soft gear-knob; sight – with your eyes attracted to the bonnet's voluptuous curves and the engine vibrating in the rear mirror; hearing – the staggering music of the V12 as it revs up; and finally... taste – you'd better devour this car, or it will devour you first!

This is clearly the most desirable and accomplished model from the masterly GT range designed by Gandini, which has left a permanent mark on automobile history. A myth... yet a reality.







111

Carte grise française
French title
Châssis n° 7490
Moteur : N° 0011655

€ 120 000 / 140 000



Vidéo online
www.artcurial.com/lmc2010

✓ *États neufs en France*
✓ *Mécanique entièrement rebâtie*
✓ *Matching numbers*

✓ *Sold new in France*
✓ *Motorbody fully rebuilt*
✓ *Matching numbers*

Vendue neuve en France, moteur refait en 2009 / Sold new in France, engine rebuilt in 2009

1975 Dino 246 GTS

La berlinette Dino naquit du désir d'Enzo Ferrari et de ses associés de produire une « petite » Ferrari plus abordable et susceptible de rivaliser avec Porsche, dont les 356 et les 911 connaissaient un succès considérable dans la catégorie des GT de 1,5 à deux litres. Toutefois, Enzo Ferrari ne souhaita pas qu'elle portât son nom et il créa une nouvelle marque en lui donnant le diminutif du prénom de son fils, prématurément disparu en 1956, Alfredo. Celui-ci avait étroitement collaboré avec l'ingénieur Vittorio Jano à la création d'une famille de moteurs à six cylindres en V, destinés à la haute compétition, dont fut dérivé le moteur de la Dino de route. Celle-ci doit son importance au fait qu'elle fut la première routière de production de Ferrari, équipée d'un moteur central transversal arrière, architecture *a priori* plus sûre que le moteur en porte-à-faux de sa rivale allemande. Le choix du type de moteur étant fait – en l'occurrence un V6 deux litres en alliage léger prévu pour la Formule 2 de 1967, qui devait être produit au minimum à 500 exemplaires – Ferrari passa début 1965 des accords avec Fiat pour sa mise en production à Turin. Fiat eut aussi la possibilité de l'utiliser pour équiper ses propres modèles. Le projet d'une Ferrari plus abordable s'accéléra à l'automne 1965 quand Pininfarina exposa à Paris une berlinette d'un style nouveau, tout en courbes, avec un avant court et surbaissé et un arrière fuyant, prévue pour recevoir un moteur central, la Dino 206 Speciale. Enzo Ferrari n'était pas prêt à adopter cette solution sur ses modèles de production, mais il finit par l'accepter lorsqu'il perçut la menace que représentait la future Miura, dont le châssis fut exposé à Turin en novembre 1965. Mais en attendant, le moteur central ne devait équiper que la « petite » Ferrari qui ne porterait pas son nom. Pininfarina fut donc en mesure de poursuivre son étude, qui déboucha fin 1966 sur un prototype motorisé baptisé Dino Berlinetta GT suivi un an plus tard d'un modèle de pré-production, la Dino 206 GT. Le châssis était étudié à Maranello, la carrosserie dessinée par Pininfarina était

The Dino berlinette reflected the wishes of Enzo Ferrari and his associates to produce a more affordable 'small' Ferrari – one able to compete with Porsche, whose 356s and 911s were enjoying considerable success in the GT 1.5-/2-litre category. Enzo Ferrari did not, however want this new car to bear his name, so created a new 'brand' by christening it with the nickname of his son Alfredo, who had died prematurely in 1956. Alfredo had worked closely with engineer Vittorio Jano to create a family of V6 competition engines, from which the Dino engine derived. The Dino's importance was due to its being Ferrari's first production road car, and one fitted with a mid-engine – a theoretically safer arrangement than that used by its German rivals.
In early 1965, once the engine type had been chosen – an alloy 2-litre V6 intended for Formula 2 in 1967 (a minimum 500 cars to be made) – Ferrari reached agreement with Fiat for it to be manufactured in Turin. Fiat also had the possibility of using it for its own models. Plans for an 'affordable' Ferrari accelerated in Autumn 1965, when Pininfarina exhibited a curvaceous new-look berlinette in Paris, the Dino 206 Speciale, designed for a mid-engine and with short, lower front and receding back. Enzo Ferrari was reluctant to adopt the mid-engine on his production models, but did so when he became aware of the threat of the future Miura, whose chassis was exhibited in Turin in November 1965. In the meantime the mid-engine was to be used only on the 'small' Ferraris not bearing his name.
Pininfarina, then, were able to carry on with their studies, leading to a motorized prototype, the Dino Berlinetta GT, by the end of 1966, followed a year later by the pre-production Dino 206 GT, whose chassis was planned at Maranello, with bodywork designed by Pininfarina and made by Scaglietti; the Dino engine was manufactured by Fiat and assembled by Ferrari. The limited engine capacity was due to Italian fiscal regulations, which discriminated against engines larger than 2 litres. As competitive racing





fabriquée par Scaglietti et le moteur Dino produit par Fiat était assemblé par Ferrari. Sa cylindrée limitée avait aussi été dictée par la fiscalité italienne, défavorable aux moteurs supérieurs à deux litres. La nouvelle Dino, résultat d'une somme de talents et de compétences avérés, révéla un comportement bien plus vif, plus équilibré et plus maniable que celui des routières à moteur avant, ce que la course avait déjà démontré, mais si le moteur central transversal faisait payer ces qualités dynamiques par une réduction de l'habitabilité et du volume de bagages et un niveau de bruit supérieur, l'agrément de conduite le faisait vite oublier.

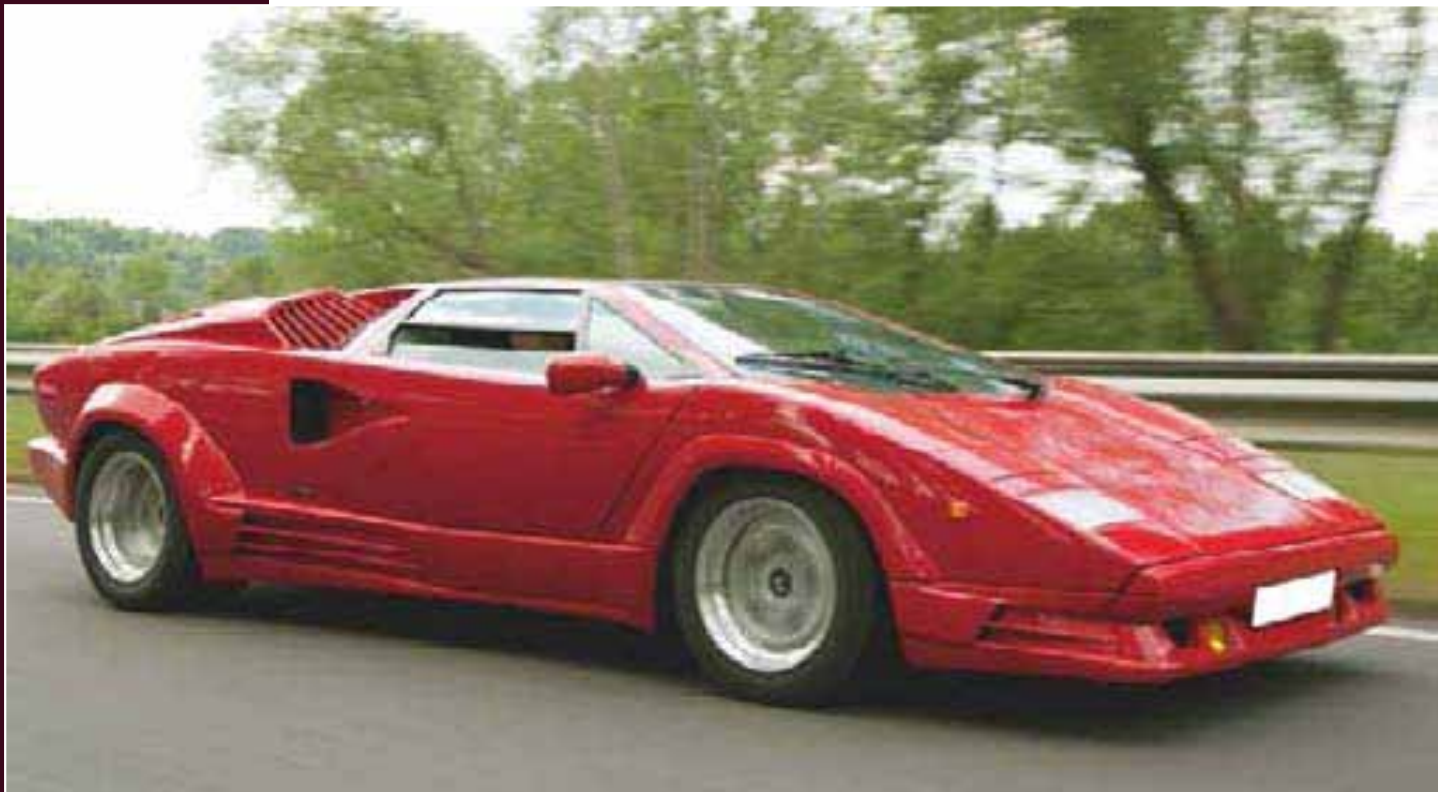
Toutefois, en 1969, Fiat entraînait au capital de Ferrari en lui apportant une trésorerie et des capacités industrielles supérieures. Le moteur Dino V6 en aluminium, jugé trop fragile pour une routière, était alors porté à 2,4 litres avec un bloc en fonte et, sur la Dino, des culasses toujours en alliage léger. Plus robuste, pas beaucoup plus puissant, mais offrant un couple supérieur, donc davantage de souplesse sur la route, le moteur 246 était installé dans un châssis légèrement allongé. À l'évidence, la Dino 246 s'adressait à un marché plus vaste, notamment aux Américains : plus fiable, plus confortable, mieux finie, dotées de roues en alliage léger boulonnées, elle s'affirmait comme une routière à la fois performante et civilisée. En 1972, la Dino fut proposée en version découvrable grâce à un panneau de toit amovible. Produite à 1 200 exemplaires (contre 2 800 pour la berlinette), la GTS (pour spyder) est aujourd'hui la version la plus recherchée par les collectionneurs.

Très bel exemplaire que cette Dino GTS, version la plus agréable à utiliser par grand soleil, qui a été immatriculée le 26 juin 1975 à Paris. Elle est rouge, intérieur en simili cuir noir et velours marron, très *seventies*. Lors de son acquisition par le propriétaire actuel en 1992, la voiture avait été équipée d'éléments non d'origine (comme des haut-parleurs imposants dans l'habitacle) et son moteur ne fonctionnait pas de manière optimale. Franck, le mécanicien de cette collection, a donc eu pour instruction de refaire à 100% la mécanique. Le moteur, numéro « matching », a été entièrement démonté, culasses adaptées au sans-plomb, pistons réalésés, guides, soupapes, sièges de soupapes, embrayage, pompe à eau, Dinoplex, chaînes de distribution, systèmes de freins, de refroidissement, tout a été remplacé ou remis à neuf. Les garnitures de portes sont également neuves, ainsi que les moteurs de vitre électrique. Les moquettes ont été remplacées par un sellier talentueux des Yvelines. Nous sommes donc en présence d'un très bel exemplaire dont le futur propriétaire ne pourra qu'apprécier une automobile à la ligne incontournable et à la mécanique refaite.

had already shown, the new Dino – the result of a broad array of talent and skill – was much livelier, better balanced and easier to drive than a front-engine road car. The mid-engine paid for its dynamic qualities with greater noise-levels and a smaller cockpit/boot, but the pleasure of driving it more than compensated.

In 1969 Fiat took a stake in Ferrari, providing increased cash-flow and industrial capacity. The Dino V6 aluminium engine, deemed too fragile for a road-car, was increased to 2.4 litres with a cast-iron block with, on the Dino, cylinder heads still made of alloy. The 246 engine was fitted in a slightly extended chassis; it was more robust but, despite offering superior torque and smoother road-handling, barely more powerful. The Dino 246 was clearly targeting a bigger market, notably America: it was more reliable, more comfortable, better finished and with bolted alloy wheels – in short, a civilized, high-performance road car. In 1972 a convertible version of the Dino appeared with a removable roof. Only 1,200 cars were made (compared to 2,800 for the berlinette), making the GTS (for Spyder) the most sought-after version today. Our racing red Dino GTS, registered in Paris on 26 June 1975, is a superb example, and the best version for driving in sunny weather! It has a typically '70s imitation black leather and brown velvet interior. When acquired by its current owner in 1992, the car had non-original elements (like outsize speakers) and its engine was not working perfectly. Franck (the collection's mechanic) was thus instructed to give it a complete overhaul. The 'matching number' engine was entirely dismantled, the cylinder-heads adapted for unleaded petrol, the pistons re-reamed, and the guides, valves, clutch, water-pump, Dinoplex, distribution chains, and braking and cooling systems either replaced or restored as new. The door fittings are also new, as are the electric windows, and the carpet has been replaced. The result: a very fine car with a landmark design and in excellent mechanical repair.





112

Carte grise française
French title
Châssis n°
ZA9C005AOKLA12570

€ 90 000 / 120 000



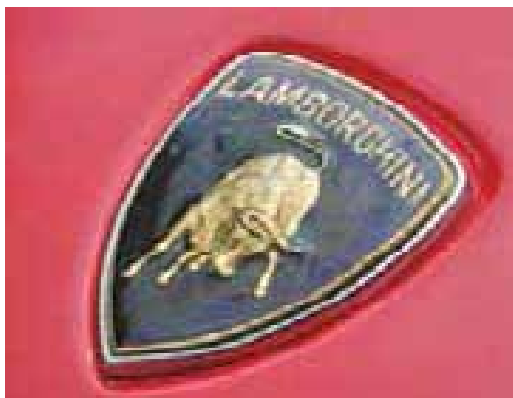
Vidéo online
www.artcurial.com/lmc2010

- ✓ 2 mois, 5100 km d'origine
- ✓ Vendue neuve à Monaco
- ✓ Inexpugnable dans cet état !

- ✓ First owner, only 5100 km from new
- ✓ Sold new in Monaco
- ✓ Unbeatable in this condition!

Seulement 3 100 km d'origine, délivrée neuve à Monaco / Only 3 100 km from new, delivered new in Monaco

1989 Lamborghini Countach 25th Anniversary



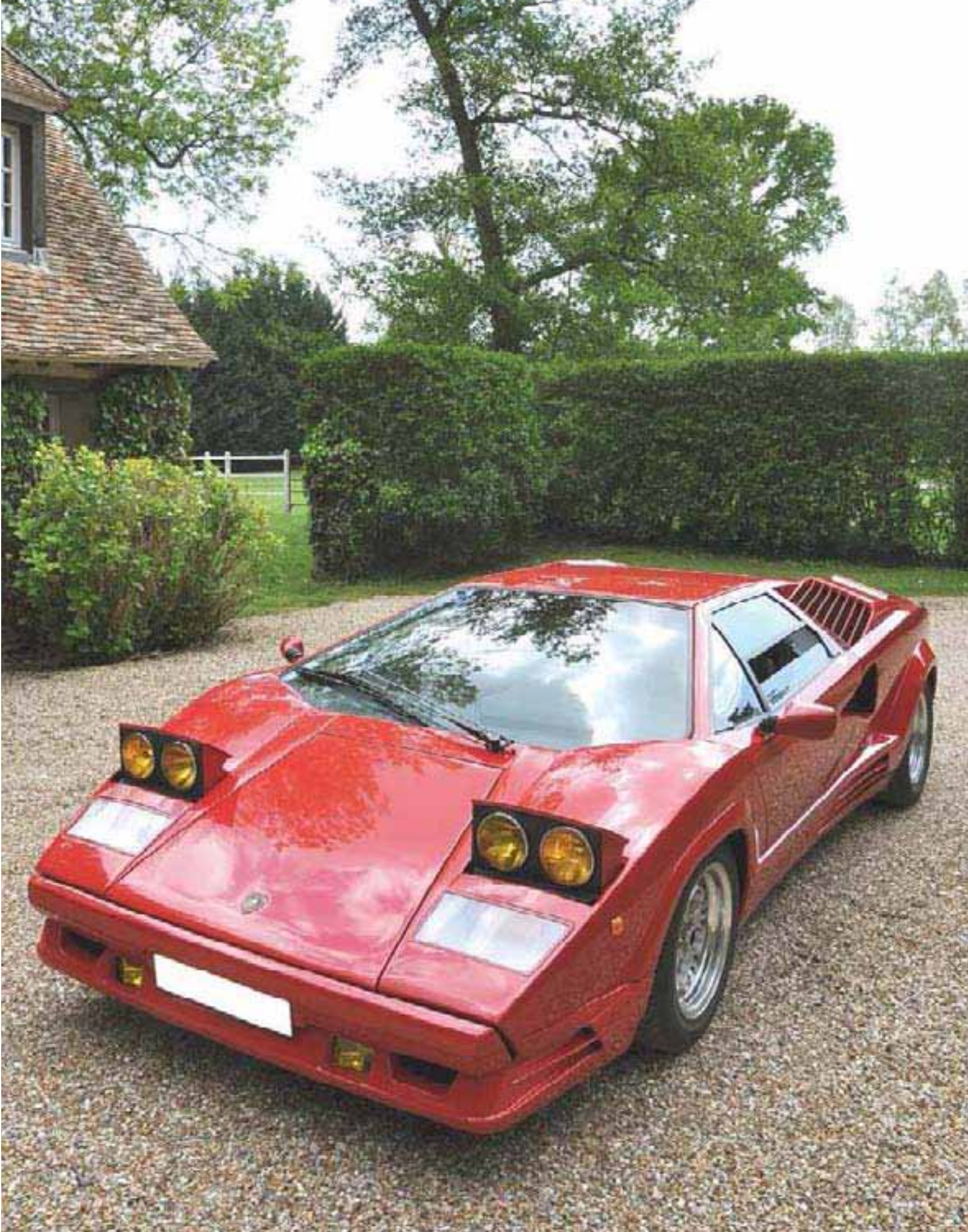
La célébration en 1989 du vingt-cinquième anniversaire d'Automobili Lamborghini SpA donna lieu à l'édition d'une série limitée de celle qui avait (presque) fait oublier la Miura, la stupéfiante Countach, autre chef d'œuvre de Marcello Gandini. La Ferrari F40 qui venait d'apparaître faisait l'objet d'une demande qui dépassait les prévisions les plus optimistes et Lamborghini se devait de répliquer. Sans perdre son caractère de machine futuriste, la Countach, apparue pour la première fois en 1973, avait déjà évoluée vers davantage de puissance et d'efficacité avec le moteur cinq litres de 1982 et les quatre soupapes par cylindre, acquises en 1985.

Pour cet anniversaire, ses lignes avaient été subtilement révisées par Pagani, styliste maison, dans le sens d'un arrondissement de tous les angles et des raccords, l'époque n'étant plus à la forme en coin pure et dure et aux dièdres rigoureusement marqués, mais à une certaine fluidité des lignes et à une intégration plus souple des plans et des volumes, notamment des écopes de



Celebrations for the 25th anniversary of Automobili Lamborghini SpA in 1989 prompted the production of a limited series of the car which had (almost) made people forget the Miura: the amazing Countach, Marcello Gandini's other masterpiece. With demand for the newly-launched Ferrari F40 exceeding all expectations, Lamborghini needed to respond. Without losing its futuristic character, the Countach – first launched in 1973 – had already evolved towards greater power and efficiency, with a five-litre engine in 1982 and four valves per cylinder from 1985.

To mark the anniversary, its appearance was subtly revised by Pagani, the house stylist, with the emphasis on a more rounded look – there was no longer a call for sharp-angled forms and dihedrals, but for fluid outlines and smoothly integrated volumes, as could be seen with the engine's cooling scoops and warm air extractors (the rear unit having suffered from poor air circulation at low speed). The entire cooling circuit was revised at the same time; the





refroidissement du moteur et des extracteurs d'air chaud, le groupe arrière ayant souffert sur ce point d'une circulation d'air peu efficace à basse vitesse. Au passage, tout le circuit de refroidissement fut révisé et l'insonorisation améliorée tandis que les finitions et les équipements de confort étaient particulièrement soignés.

Ce monstre musclé et galopant a été livré neuf à Monsieur Pastor, importateur Lamborghini à Monaco, qui l'a vendu en décembre 1995, lors d'une vacation de M^r Hervé Poulain, à l'actuel propriétaire. À peine rodée, pratiquement neuve, elle affichait alors 1 150 km au compteur et 3100 actuellement. Cette exceptionnelle « deuxième main » se présente aujourd'hui dans un état proche du neuf sous sa livrée rouge et avec sa superbe sellerie en cuir noir. À noter qu'il s'agit d'une préférable version européenne, donc à six carburateurs Weber double corps, qui lui garantissent la suffisante puissance de 455 ch (alors que les versions américaines à injection dépolluées selon les normes locales n'en avouaient plus, au mieux, que 425).

Que dire de plus de ce fascinant OVNI routier sans équivalent dans la production mondiale, si ce n'est que l'essai nous a donné beaucoup d'émotions, en laissant en nous le désir d'en prendre une nouvelle fois les commandes et de partir à son volant pour des milliers de kilomètres.

sound-proofing improved; and special attention paid to finish and appointments.

This muscle-bound monster was delivered new to Mister Pastor, Monaco's Lamborghini importer, who sold it – barely run in, with just 720 miles on the clock (now 1,940 miles) – to the current owner at a sale organized by Hervé Poulain in December 1995.

This exceptional 'second-hand car', with its red livery and superb black leather upholstery, is in almost pristine condition. Note that this is the preferable European version, with six twin-barrel Weber carburettors guaranteeing power of 455bhp (whereas the American versions, with depolluted injection as per local norms, could manage 425bhp at best).

What else can we say about this fascinating UFO of the Road, unmatched in world production? – except that it was a thrill to test it, and to dream of driving it into a thousand sunsets.





113

Carte grise française
French title
Châssis n° COX 6001

€ 340 000 / 380 000



Vidéo online
www.artcurial.com/lmc2010

- ✓ Une Cobra historique!
- ✓ Premier châssis export, vendue neuve en France par Chardonnet
- ✓ Ex- Salon de Paris
- ✓ Historique Intègre
- ✓ "Matching numbers"
- ✓ Excellent placement
- ✓ Eligible à de nombreuses courses historiques

- ✓ A piece of history
- ✓ 1st export chassis, delivered new in France by Chardonnet
- ✓ Matching numbers
- ✓ Full history
- ✓ Excellent investment
- ✓ Eligible to various events

Premier châssis export / First export chassis

1964 AC Cobra 289 Mk II

À la fin des années 1950, le Texan Carroll Shelby (à ses heures éleveur de poulets) s'était fait remarquer en Amérique comme en Europe par ses talents de pilote au volant de Ferrari et surtout, en remportant les 24 Heures du Mans 1959 sur Aston Martin. Son patriotisme lui faisait regretter l'absence d'une véritable voiture de sport américaine capable de battre les GT de compétition européennes. Il allait donc la fabriquer dans l'esprit « dragster » local en montant - vieille recette de base - un gros moteur dans un châssis plus rigoureusement conçu afin de produire une voiture performante, homologable pour la route et pour la compétition, mais sans recourir à une mécanique exotique.

En quête d'un châssis rigide, léger et doté d'un comportement dynamique de haut niveau qu'il équiperait d'un moteur américain peu coûteux, mais puissant, efficace et fiable, il choisit le châssis britannique AC à quatre roues indépendantes et le nouveau bloc V8 Ford de la Fairlane relativement peu encombrant. Le projet se concrétisa au moment où le motoriste Bristol allait arrêter la fabrication du six-cylindres deux litres (issu du moteur BMW 328) aux limites de son développement qui équipait les AC Ace et Aceca. L'usine AC accepta volontiers de fournir à Shelby des ensembles châssis-carrosserie que les Américains équipaient chez eux du moteur Ford préparé et d'une solide boîte Borg-Warner manuelle à quatre rapports synchronisés. Malgré la cylindrée « limitée » à 4,2 litres, la Cobra 260, la première de la famille, dépassa aisément 240 km/h et accéléra de 0 à 100 km/h en moins de 6 secondes (selon les rapports de transmission).

L'excellence des performances encouragea aussitôt la course à l'armement et Shelby monta le nouveau bloc Ford 4,7 litres dès qu'il fut disponible, malgré une tenue de route à la limite en raison du rapport poids-puissance-couple déjà très favorable et d'un châssis très sollicité en

n the late 1950s a Texan chicken-breeder called Carroll Shelby made his mark on either side of the Atlantic – due to his talent as a driver at the wheel of a Ferrari and, above all, by winning the 1959 Le Mans 24 Hours in an Aston Martin. But he felt patriotic regret at the absence of a veritable American sports car able to beat European racing GTs. So, in local 'dragster' spirit, he made one himself, adopting the age-old recipe of mounting a large engine in a more rigorously designed chassis to produce a high-performance car that could be certified for both road-use and competition, without having recourse to sophisticated mechanics.

After searching for a light, rigid, dynamic-performance chassis to equip with an inexpensive yet powerful, efficient and reliable American engine, Shelby chose a British AC chassis and Fairlane's new, relatively unwieldy Ford V8 engine. The project took shape just when Bristol were about to stop making this six-cylinder, 2-litre engine (derived from the BMW 328) used for the AC Ace and Aceca.

The AC factory readily accepted to supply Shelby with chassis-bodywork ensembles to be fitted in the USA with the Ford engine and a solid Borg-Warner manual four-speed gearbox.

Despite a capacity of 'just' 4.2 litres, the Cobra 260 – the first in the series – easily topped 150mph, with 0-60mph acceleration in under 6 seconds.

These excellent performances swiftly encouraged an 'arms race', with Shelby mounting the new Ford 4.7-litre engine as soon as it was available – despite its erratic road-holding due to an already favourable weight-power-torque ratio, and a chassis that bore the strain of a tremendous torque for which it had not been originally designed; a steering rack was installed to improve precision.





torsion sous l'effet du couple énorme pour lequel il n'avait pas été calculé à l'origine. Mais il fallut conserver les ressorts à lames transversaux et améliorer la précision de la direction en adoptant une crémaillère. Sous cette forme, la Mk II (ainsi désignée a posteriori) séduisit les amateurs de sensations fortes (plus de 300 ch à la tonne !) et fit carrière dans les compétitions américaines. Elle courut aussi en Europe où, confiée à des pilotes au gros cœur (voir Jo Schlesser au Tour de Corse 1963), elle essaya de tenir tête aux meilleures GT sur les routes du Vieux Monde malgré un châssis désormais dépassé.

La Mk II fut la Cobra la plus produite avec plus de 500 exemplaires fabriqués de 1963 à 1968 et surtout la plus utilisable sur route avant l'apparition de la monstrueuse « 7 litres », la redoutable 427 dont le châssis, les suspensions, les freins, les roues et les pneus et la caisse avaient été retouchés, sinon profondément modifiés en fonction du couple énorme et des 400, voire 480 ch du moteur Ford (qui équipa aussi les célèbres GT40 Mk II et Mk IV). Quoi qu'il en soit, les Cobra 289 et 427 sont devenues des voitures mythiques que leur rareté rend encore plus désirables au point de susciter depuis bientôt quarante ans l'apparition d'innombrables copies ou d'imitations plus ou moins proches du type original, qui reste la référence absolue en la matière.



It was in this form that the Mark II (as it was later known) thrilled drivers and spectators (over 300bhp per tonne!) during its racing career Stateside. It also competed in Europe, with big-hearted drivers (like Jo Schlesser in the 1963 Tour de Corse) attempting to match the best GTs on the road, despite its already outdated chassis.

The Mark II was the most extensively produced of the Cobras, with more than 500 cars made from 1963-68. It was above all the most road-friendly, prior to the monstrous '7-litre' – the redoubtable 427 whose chassis, suspension, brakes, wheels and tires had been modified, if not profoundly altered, to take into account the enormous torque and the 400bhp (sometimes even 480bhp) produced by the Ford engine (which also equipped the celebrated GT40 Mark II and Mark IV).

Be that as it may, the Cobra 289 and Cobra 427 became mythical cars, all the more desirable because of their rarity. Over the last forty years they have prompted countless more-or-less successful copies or imitations of the original, which remains the supreme reference.



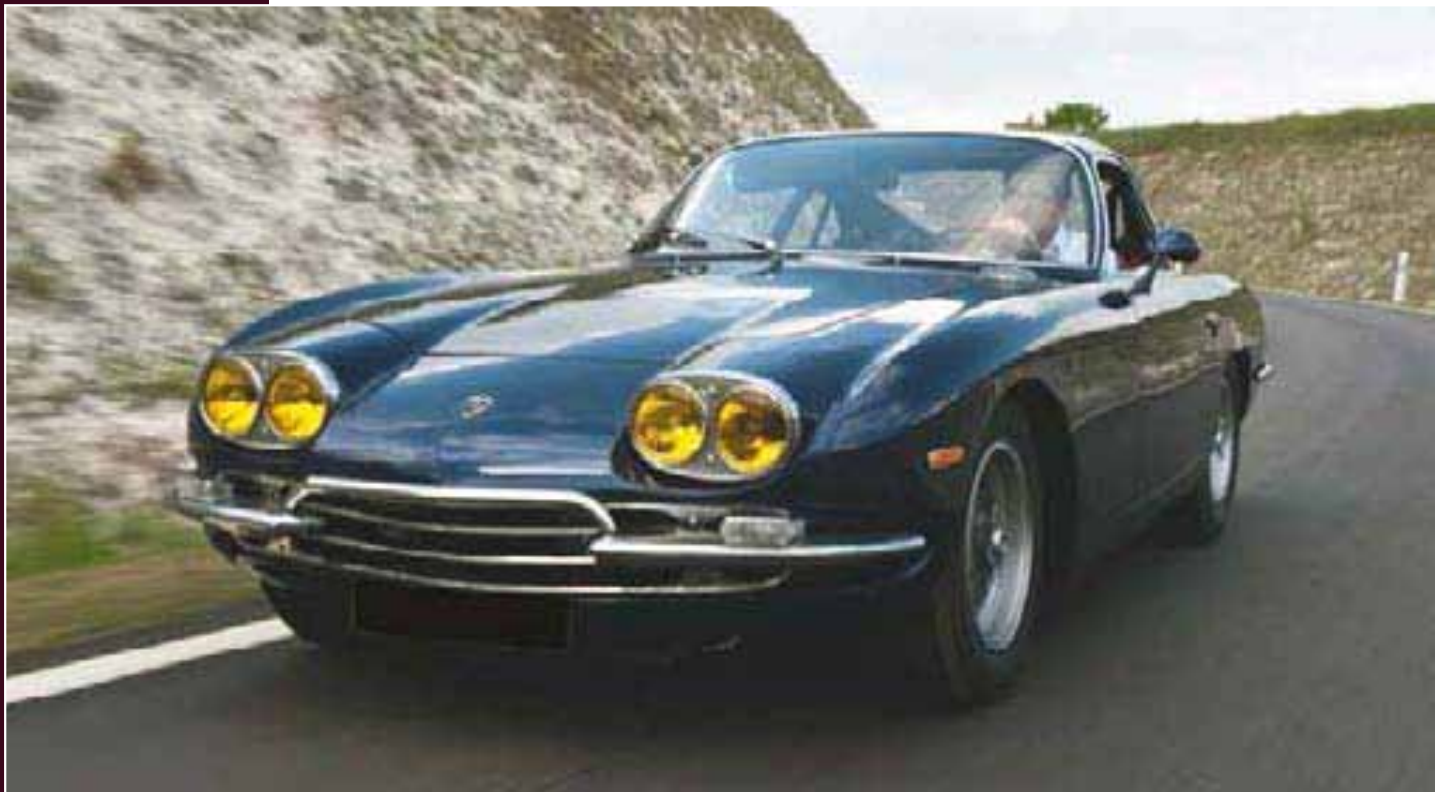


Quelle auto efficace que cette Cobra livrée neuve en France à Chardonnet et exposée au Salon de Paris la même année. Il s'agit du premier numéro de châssis export. Son premier propriétaire est M. Lemann. 15 ans après, elle est restaurée en Angleterre par Brian Angliss, avant de devenir la propriété de Bernard Afchain. Celui-ci la vend à M. Leiguel qui en profite quelques années et revient dans les mains de M. Afchain. Il la confie en décembre 1992 à l'Etude Poulain-Le Fur qui la vend au propriétaire actuel. Le mécanicien Franck Opderbeck l'adapte au sans plomb, change les étriers, les pneus, les trois joints spi de pont et la fait rouler de manière très régulière. Il s'agit d'une voiture très saine, dotée de performances impressionnantes, dont l'intérieur en cuir beige est d'origine, présentant une superbe patine et un parfum authentique. Une voiture rare dans cette configuration originale, une force de la nature parfaite pour tous rallyes.

This superbly efficient Cobra, with the first chassis export number, was delivered new to Chardonnet in France, and shown at the Paris Motor Show the same year. Its first owner was Mr Leman. It was subsequently with Mr Afchain, who had it fully restored in his workshops. It must have had another owner in the meantime. Mr Afchain consigned it for auction with Poulain-Le Fur in December 1992, when it was bought by its current owner.

The mechanic Franck has adapted it for unleaded petrol and changed the tires, calliper and the axle's three oil seals, and had it driven regularly. This car has posted some impressive performances and is in excellent condition, with its original beige leather interior with superb patina and authentic aroma. It is rare to find a car in this original configuration – a force of nature perfect for any rally.





114

Carte grise française
French title
Châssis N° 1096
Moteur N° 1028

€ 120 000 / 140 000



Vidéo online
www.artcurial.com/lmc2010

- ✓ Voie quatre places
- ✓ Superbe combinaison de couleurs
- ✓ Intérieur d'origine, très belle patine
- ✓ Propriétaire depuis 18 ans
- ✓ Road low seaters
- ✓ Superb color combination
- ✓ Original interior, beautiful patina
- ✓ Owner since 18 years

1967 Lamborghini 400 GT 2+2 Superleggera

Présentée au Salon de Genève de mars 1966, la Lamborghini 400 GT 2+2 apparut comme une réponse à la nouvelle Ferrari 330 GT 2+2 (aux places arrière plus confortables par rapport aux 2+2 antérieures) en bénéficiant du passage à quatre litres du splendide moteur Lamborghini V12, dont l'ingénieur Dallara étudiait l'adaptation à la future Miura.

L'habitacle de la précédente 350 GT retouché au niveau du pavillon donnait plus d'espace pour accueillir en appoint deux passagers arrière sur une petite banquette, malgré la présence du tunnel de transmission, et le V12 avait gagné non seulement environ 500 cm³, mais surtout 40 ch et un appréciable supplément de couple à un régime inférieur. Par ailleurs, Lamborghini a amélioré et fiabilisé sa transmission en montant une boîte de vitesses manuelle à cinq rapports et un différentiel « maison » conçus par Dallara.

Extérieurement, la modification la plus visible concerne les doubles projecteurs, dont le meilleur rendement lumineux convient mieux à une voiture extrêmement rapide. Une visière antireflet surmonte les instruments principaux en les rendant plus lisibles. La carrosserie, initialement tracée par Franco Scaglione et améliorée par Touring pour la 350 de production, est toujours produite à Milan selon le procédé Superleggera et le niveau de finition comme celui du confort est relevé par rapport à la 350 GT.

Avec une vitesse de pointe supérieure à 250 km/h, la 400 GT tient largement tête à la Ferrari 330 GT dont la boîte n'offre encore que quatre rapports avec surmultiplicateur électrique (cinq rapports fin 1966).

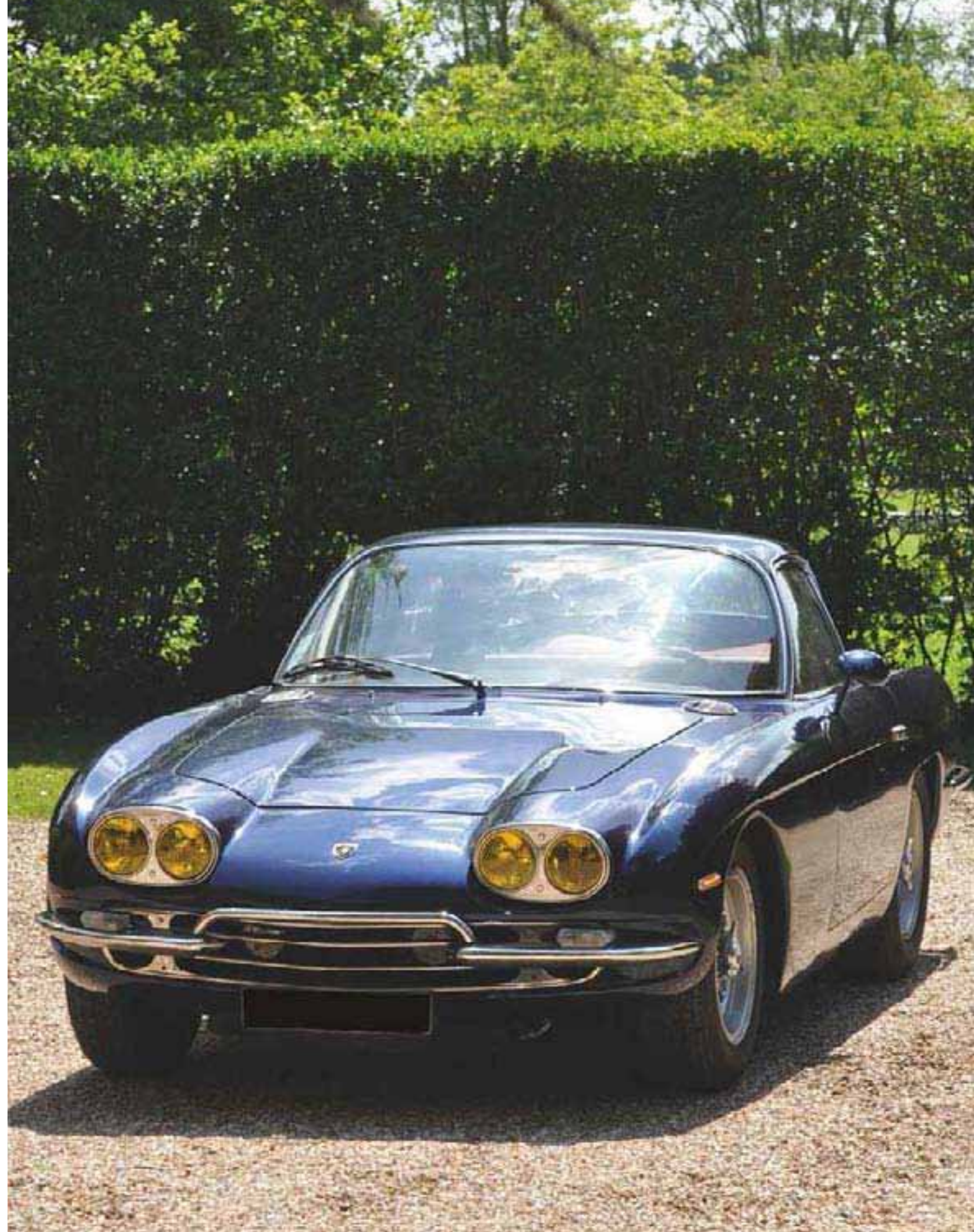
Cette très élégante Grand Tourisme, fabriquée à Santa Agata en Italie, a été achetée par l'actuel propriétaire dans une vente de Hervé Poulain fin 1992. Franck Opperbeck,



The Lamborghini 400 GT 2+2, first shown at the Geneva Motor Show in March 1966, appeared to be a response to the new Ferrari 330 GT 2+2 (with more comfortable back seats than earlier 2+2s), boosted by the four-litre engine of the splendid Lamborghini V12, which engineer Dallara was looking to adapt to the future Miura.

The interior of the previous 350 GT, with modified roof, had extra room to accommodate two passengers in the back, on a small seat, despite the presence of the cardan shaft tunnel; the V12 had gained not just 500cc, but above all 40bhp and appreciably greater torque at lower speed. Lamborghini had also improved the quality and reliability of the transmission, thanks to a five-speed manual gear-box and 'in-house' differential designed by Dallara.

The most visible alteration on the outside concerned the double headlights, powerful enough for an extremely fast car. An anti-glare shade had been placed over the main instruments, making them easier to read.



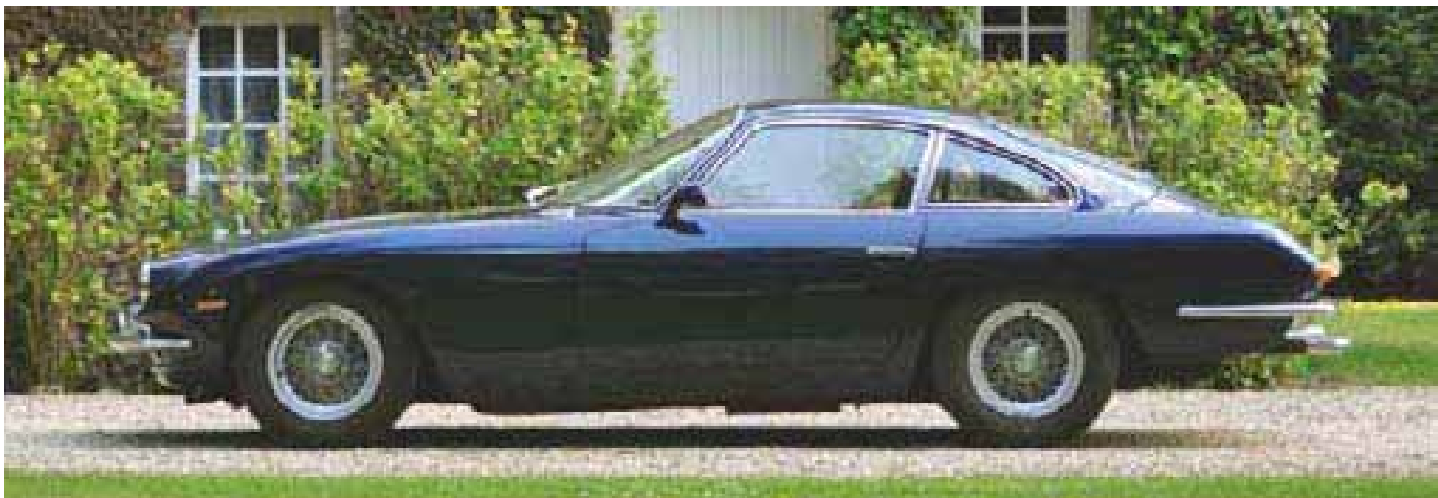


le mécanicien du vendeur, a complètement refait le système de freins, changé les amortisseurs, bon nombre de flexibles et de durits, la carrosserie et la peinture ayant été refaites en 93. L'intérieur en cuir tabac est d'origine et présente une superbe patine.

La révision allumage/carburateur est faite. L'essai routier a été des plus satisfaisant : pression d'huile impeccable et elle ne surchauffe pas. En résumé, une automobile de grande classe agréable à conduire et une importante GT signée Touring.

The bodywork, initially designed by Franco Scaglione and improved by Touring for the production 350, was still made in Milan using the Superleggera process; levels of comfort and finish were superior to those of the 350 GT. With a top-speed of over 155mph, the 400 GT was more than a match for the Ferrari 330 GT, which still had a four-speed gear-box with electronic overdrive (five speeds at the end of 1966).

This very elegant Gran Turismo, manufactured at Santa Agata in Italy, was bought by the current owner at an auction staged by Hervé Poulain in late 1992. Franck Opderbeck, the vendor's mechanic, has completely repaired the braking system; changed the shock-absorbers, flexible tubing and hoses; and the body- and paintwork were restored in 1993. The tobacco-coloured leather interior is original and has a superb patina. The ignition and carburation have been serviced. The road test was highly satisfactory, with impeccable oil pressure and no over-heating. In short: a car of great class, fantastic to drive – and an important GT by Touring.





115

Carte grise française
French title
Châssis n° 10427
Engine n° 10427

€ 750 000 / 850 000



Vidéo online
www.artcurial.com/lmc2010

- ✓ Française d'origine
- ✓ Restauration totale avec dossier photo complet des travaux
- ✓ 'Matching numbers'
- ✓ Une des plus mythiques Ferrari

- ✓ Sold aux 24 Heures
- ✓ Fully restored with complete film of pictures
- ✓ Matching numbers
- ✓ One of the most desirable Ferraris

Sortant d'une restauration totale, matching numbers / Coming from an extensive restoration

1967 Ferrari 275 GTB/4 Berlinetta

Les premières années 1960 confirment chez Ferrari le passage progressif des types destinés à être utilisés en compétition et accessoirement sur la route aux types routiers éventuellement préparés pour la compétition. La base mécanique en est toujours le moteur V12 Colombo de 1947, le célèbre « simple arbre » sans cesse amélioré qui a signé un copieux palmarès tant sur la route que dans les épreuves d'endurance. Le glissement vers des modèles plus « civilisés » s'affirme avec la 250 GT/E, premier coupé 2+2 de 1960, puis avec les 330 America et 330 2+2 de 1963, tandis que la « 250 GT Lusso » avoue plus franchement sa vocation de routière « de luxe » tout en conservant l'empattement des redoutables berlinettes compétition « châssis court », indice d'un caractère sportif encore vivace, confirmé par ses deux places, un confort relatif et une habitabilité restreinte.

C'est à ce modèle hybride et performant, mais d'une rare élégance, complété par la série des 250 GT/L un peu plus confortables, que doit succéder en 1964 la nouvelle berlinette 275 GTB qui, en faveur de son comportement sportif, hérite de nombreuses solutions empruntées aux machines de course.

Son moteur représente la dernière évolution du V12 Colombo original. Toujours du type « simple arbre », il développe dorénavant 280 ch à 7 600 tr/min et, doté de six carburateurs double corps, 300 ch. Mais les grands progrès qui mettent fin à pas mal de critiques concernent la suspension et la transmission. Il s'agit de la première berlinette de production de Maranello à roues arrière indépendantes par triangles superposés (comme à l'avant) et combinés ressorts-amortisseurs réglables. La motricité s'en trouve grandement améliorée, le train arrière ayant moins tendance à décrocher sous fortes accélérations et sur mauvais revêtement. L'autre amélioration concerne le montage de la boîte à cinq rapports directement contre le



The early 1960s confirmed Ferrari's gradual changeover from models intended for competition, and incidentally for the road, to road cars that could be prepared for competition. The famous and constantly improved 'single shaft' V12 Colombo engine from 1947 still provided the mechanical base – and had been highly successful, whether in rallies or endurance events. The trend towards more 'civilized' models was confirmed with the 250 GT/E, the first 2+2 coupé, in 1960; then with the 330 America and 330 2+2 in 1963. The 250 GT Lusso, meanwhile, was clearly more of a roadster de luxe, although retaining the wheelbase of the redoubtable 'short chassis' racing berlinettes – reflecting a tenacious sporting character evidenced by its two-seater design and relative lack of comfort.





carter du différentiel, au grand bénéfice de la répartition du poids et de la réduction des masses non suspendues. Le châssis comporte la traditionnelle structure tubulaire rigide typique de Maranello sur l'empattement fétiche de 2,40 m et des roues en alliage léger remplacent les roues à rayons « fil » (disponibles en option).

Cet ensemble mécanique homogène, d'une belle maturité technique, est habillé par Pininfarina d'une carrosserie évocatrice d'un prometteur potentiel de puissance : capot long et plongeant, habitacle court et reculé, ligne de toit surbaissée fuyant jusqu'au panneau arrière vertical, hauteur de glace réduite. Presque agressive, la superbe 275 GTB ne laisse rien ignorer de sa musculature et elle démontre ses capacités en compétition, parfois carrossée en aluminium, en prenant notamment la troisième place aux 24 Heures du Mans 1965 (première en GT) derrière deux pures machines de course. Ses qualités sont aussitôt reconnues et la production atteint 250 exemplaires en un an. Au Salon de Paris 1965, la 275 GTB « série 2 » présente une lunette arrière agrandie et une capacité du coffre un peu supérieure. Sur le plan mécanique, l'arbre qui relie rigidement l'embrayage à la boîte-pont est désormais enfermé dans un tube qui garantit un parfait alignement de l'ensemble et réduit les vibrations.

Au début 1966, une version C (pour compétition) apparaît qui offre un moteur plus poussé, des allègements sur de nombreux points (mécanique et carrosserie) et un graissage à carter sec. Ce type annonce une 275 encore plus efficace : la GTB/4.

Présentée au Salon de Paris 1966, la GTB/4 révèle par son appellation qu'elle bénéficie d'une distribution à quatre arbres à cames en tête, une première sur une routière de Maranello. Ce raffinement provient directement des moteurs installés sur les prototypes à moteur arrière 275 et 330 P de la saison 1965. Les cames attaquent directement les poussoirs de soupape au grand bénéfice des montées en régime déjà brillantes sur la « simple arbre ». Le carter sec expérimenté sur le 275 GTB/C est évidemment retenu, comme les six carburateurs double corps, et si les 300 ch avoués ne traduisent pas un gain de puissance considérable, l'amélioration concerne le couple, les reprises et la souplesse. La « quatre arbres » garantit des relances interdites à toute autre GT à une époque où les limitations de vitesse sur autoroute n'existent pas. Jean-Pierre Beltoise avoue en 1967 avoir parcouru lors d'un essai 75 km en

It was in 1964 that the new 275 GTB berlinette succeeded to this elegant 'hybrid' and the slightly more comfortable 250 GT/L series. The 275 GTB inherited a range of solutions from racing cars.

Its engine represented the latest evolution of the original Colombo V12. It was still of the 'single shaft' type, but now produced 280bch at 7600rpm or, with six twin carburettors, 300bch. But the progress which silenced most critics concerned suspension and transmission. This was Maranello's first production-line berlinette with independent back wheels and adjustable shock-absorbers/springs. Motivity was much improved as a result, as the front axle-unit was less inclined to lose its grip during rapid acceleration or on poor surfaces. The other improvement was the mounting of the five-speed gearbox directly against the sump of the differential, much to the advantage of weight-spread. The chassis had Maranello's traditional, rigid tubular structure on its trademark 2.40m wheelbase, with alloy wheels instead of radiating 'wire' wheels (available as an option).

This homogenous, technically mature ensemble received Pininfarina bodywork evoking its power potential: a long, plunging bonnet; short cockpit moved further back; lowered roof-line receding down to the vertical back panel with smaller rear window. The superb, almost aggressive 275 GTB showed its racing potential – sometimes with aluminium bodywork – by finishing 3rd at the Le Mans 24 Hours in 1965 (first in GT class) behind two pure racing cars. Its qualities were recognized immediately, and production topped 250 cars inside a year. The 275 GTB 'Series 2' was presented at the 1965 Paris Motor Show, with a larger rear window and slightly bigger boot. In mechanical terms, the shaft rigidly linking the clutch to the transaxle was now enclosed in a tube, ensuring perfect alignment and reduced vibration.

At the start of 1966 a C (competition) version appeared with a more powerful engine but lighter bodywork. This paved the way for an even more impressive version of the 275: the GTB/4, first presented at the Paris Motor Show in 1966. As its name suggests, the GTB/4 had four overhead camshafts – a first for a road-car built at Maranello, and a refinement taken directly from the 275 and 330P rear-engine prototypes of 1965. The cams directly attacked the valve pushrods, leading to increased revving (already impressive on the 'single shaft'). The dry sump had been successfully tested on the 275 GTB/C, as had the six twin carburettors; although the 300bhp produced did not represent



Photographies de la restauration totale 2008/2009
Pictures of the full restoration in 2008/2009





23 minutes soit une moyenne de 195 km/h ... arrêt péage compris. En 1968, la 275 GTB/4 clôtura donc brillamment la saga des 250 GT et dérivés qu'il est impossible d'adapter aux nouveaux règlements américains en matière de sécurité passive et de protection de l'environnement. Une époque s'achève. Moins d'un an plus tard, Turin règnera sur la production...

M. Chassédieu est le premier propriétaire de cette GTB/4. Il l'a commandée à la Franco Britannic à Paris qui lui délivre le 7 novembre 1967. Une facture d'entretien apparaît dans les registres Pozzi lorsque la voiture n'avait que 800 km. Elle est ensuite reprise par le concessionnaire de Levallois et revendue à un M. Charcot. Ensuite, M. Frédègue l'achète et la revend par l'intermédiaire de Me Poulain au propriétaire actuel qui n'est donc que le 5ème heureux détenteur de cette exceptionnelle voiture. Lorsqu'il l'achète en 1995, il demande à Franck de la faire repeindre entièrement, la peinture étant passée. Il s'aperçoit que la tôle souffrait des affres du temps et ils décident donc de la mettre totalement à nu afin d'atteindre l'état « concours ». Le moteur est également complètement démonté pièce par pièce, refait, remonté. Un livre du suivi complet des travaux avec toutes les photos sera remis au futur propriétaire qui pourra admirer le travail colossal réalisé sur cette voiture, jusque dans les moindres détails. L'intérieur a évidemment bénéficié d'une nouvelle sellerie en cuir noir de la plus belle facture, comme à l'origine, les moquettes y compris. Les travaux ont pris fin l'année dernière et l'auto a reçu les félicitations des équipes Pozzi lors de sa dernière sortie sur le Circuit du Val de Vienne, lors de la manifestation « Ferrari contre le cancer ».

Il s'agit du modèle ultime et le plus recherché des 275, celle-ci nous prouvant lors de son essai sa souplesse, son équilibre, son onctuosité, elle est presque aérienne, évoluant comme un souffle inondé d'une musique magistrale.

much gain in power, torque, acceleration and smoothness were all improved. The 'four-shaft' provided acceleration beyond other GTs at a time of no motorway speed limits. In 1967 Jean-Pierre Beltoise claimed to have covered 47 miles in 23 minutes during a test-drive, at an average 122mph... including a stop at a toll. The 275 GTB/4 brought the 250 GT saga to a brilliant close in 1968, and it was impossible to adapt models to new American safety and environmental protection measures. It was the end of an era: within a year, Turin would be reigning supreme over production

The GTB/4's first owner, Mr Chassédieu, ordered it from Franco-Britannic Autos. It was delivered on 7 November 1967. A servicing invoice appears in the Pozzi register after the car's first 500 miles. It was subsequently reacquired by the Levallois dealers and sold to a Mr Charcot, then bought by a Mr Frédègue and sold in 1995 at auction by Hervé Poulain to the consignor, who is therefore the fifth lucky owner of this exceptional car. After buying it he asked Franck to have it entirely resprayed, as the paintwork had faded and the bodywork was the worse for wear. It was stripped down to 'racing' condition, and the engine taken apart, repaired, and reassembled. A booklet recording all the work undertaken, complete with photographs, will be given to the new owner, who will be able to assess all the work done on the car down to the smallest detail. The interior has been exquisitely refitted in new black leather, as per the original, carpet included. Work was completed last year, and the car received the congratulations of the Pozzi teams at its most recent outing on the Val de Vienne Circuit during the 'Ferrari Against Cancer' event. This is the ultimate 275 model, and the one most eagerly sought. During test drives it has shown superb handling, balance and a smoothness that takes the breath away.

100% restaurée, matching numbers, française d'origine





116

Carte grise française
French carte grise
Châssis n° WPOZZZ95ZH89 00064

€ 180 000 / 200 000



Vidéo online
www.artcurial.com/lmc2010

✓ Française d'origine, 2^e main, ex-Bernard Tapie
✓ Seulement 6100 km d'origine
✓ La superstar de Porsche, "équivalent comme série d'usine" !

✓ Sold here in France, two owners from here
✓ Only 6100 km from here
✓ The Porsche Supercar, "in as new condition" !

Seulement 6 100 km d'origine, deuxième main / Only 6 100 km from new, second owner

1988 Porsche 959

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

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

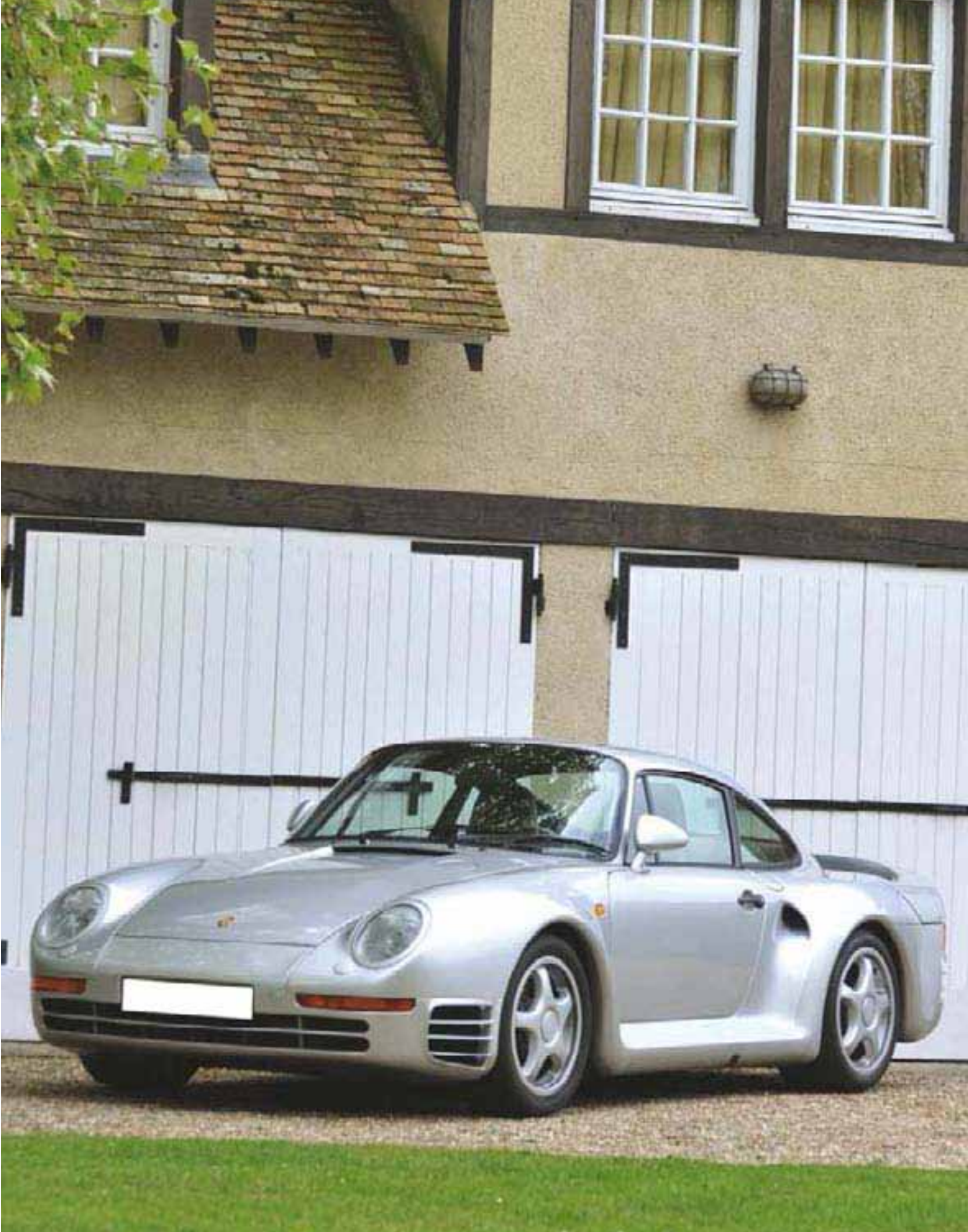
Indéniablement de la famille 911, la 959 avait bénéficié d'une étude aérodynamique très soignée et le Cx avait été descendu de 0,39 (sur les modèles européens) à 0,31. Mais les recherches avaient porté principalement sur la

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

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

Buyers who had rushed to pay their DM50,000 deposit back in 1984 were not disappointed – either by the delay (nearly two years, but Porsche have always known how to communicate with their clients), or by the performances of the 'serial' 959: a top speed of 197mph and 0-60mph inside 3.7 seconds.

The 959 was undeniably an offspring of the 911, and had benefited from detailed aerodynamic studies, leading to a drop in Cx from 0.39 (on its European models) to 0.31. But research had mainly involved reducing the load-bearing capacity at high speed and during acceleration – a fundamental aspect for mastering a car with a 450bhp engine within its rear-overhang, and torque of 500 Nm.





réduction de la portance à haute vitesse et en accélération, une donnée fondamentale pour la maîtrise d'une voiture à moteur de 450 ch et 500 Nm de couple en porte-à-faux arrière, tradition oblige. Grâce à un ensemble de solutions nouvelles, appliquées aux suspensions et à l'aérodynamique du véhicule, la 959 affichait à 300 km/h une portance voisine de zéro. L'autre champ de recherche concerna la nécessaire répartition optimale du couple entre les trains avant et arrière en fonction de l'adhérence par l'intermédiaire d'embrayages multi disques à bain d'huile, dont la poussée était réglée par divers capteurs, un calculateur et un système hydraulique à haute pression. Cette répartition pouvait être automatique ou contrôlée manuellement. Porsche adopta aussi le système Denloc qui retient le pneu sur la jante en cas de crevaison ou de dégonflement car la voiture n'avait pas de roue de secours. On expérimenta aussi un système de contrôle permanent de la pression de gonflage. Côté moteur, si le classique six-cylindres à plat était naturellement conservé, il bénéficiait de solutions nouvelles, expérimentées aussi en endurance comme le refroidissement mixte (air pour les cylindres, liquide pour les culasses) qui fut ensuite généralisé. La géniale 959 mérite donc toute l'attention des amateurs de voitures emblématiques et de techniques de pointe pour avoir été à la fois un aboutissement et la source des fantastiques progrès appliqués aux Porsche au cours des années suivantes, progrès qui ont permis à la 911 de poursuivre une carrière sportive et commerciale au sommet en éteignant peu à peu des critiques parfois justifiées sans renier un style et une architecture qui ont assuré sa gloire ad vitam aeternam.

Bernard Tapie achète neuve cette supercar à Paris le 29 avril 1988, chez Pierre Landereau, concessionnaire à l'époque, et la garde jusqu'en 1998. Elle est alors rachetée par Pierre Landereau qui l'inscrit dans une vente de Me Poulain au début de cette même année. La 959 est adjugée au propriétaire actuel, qui la confie pour une révision totale à Porsche-Cergy Pontoise et à Sonauto pour l'entretien courant. Elle compte aujourd'hui 6 100 kilomètres depuis sa sortie d'usine. Elle est de couleur gris argent, intérieur gris avec dégradé sur les sièges, typique des années 1980. Inutile de préciser qu'elle se trouve dans un état proche du neuf. Elle se présente donc dans une condition optimale, prête à être utilisée en ville, comme sur autoroute, tant ce modèle est polyvalent, à la fois facile à conduire et envoûtant à piloter avec son double turbo au souffle musical qui vous colle littéralement au siège à la première sollicitation de l'accélérateur.

Thanks to a range of new solutions applicable to the car's suspension and aerodynamics, the 959 had a load-bearing capacity close to zero at 190mph.

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

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

Bernard Tapie bought this supercar from dealer Pierre Landereau in Paris on 29 April 1988, and kept it until 1998, when it was bought back by Pierre Landereau and sold at auction by Hervé Poulain. Its current owner had the car fully serviced by Porsche in Cergy-Pontoise, with maintenance carried out by Sonauto. The car has covered 3,810 miles since leaving the factory.

It is silver grey in colour, with a grey-shaded interior typical of the 1980s. Needless to say, it remains in near-new condition, ready for driving in the city and on the motorway. This versatile car is both easy and pleasing to drive, and its musical twin-turbo literally scotches you to your seat the moment your foot touches the accelerator.





117

Sovra LM 2 Buggy

Carte grise française
French title

€ 4 000 / 6 000
Sans prix de réserve
No reserve



Depuis 1968, la société Sovra LM de Corbeilles-en-Gâtinais (45) commercialise des buggies sur plate-forme raccourcie de Volkswagen Coccinelle ou des ensembles de transformation à monter soi-même. Ces buggies se présentent sous deux styles différents : un style traditionnel californien, le type LM 1, aux lignes arrondies, et un modèle plus anguleux, d'aspect plus moderne, sinon futuriste, le type LM 2.

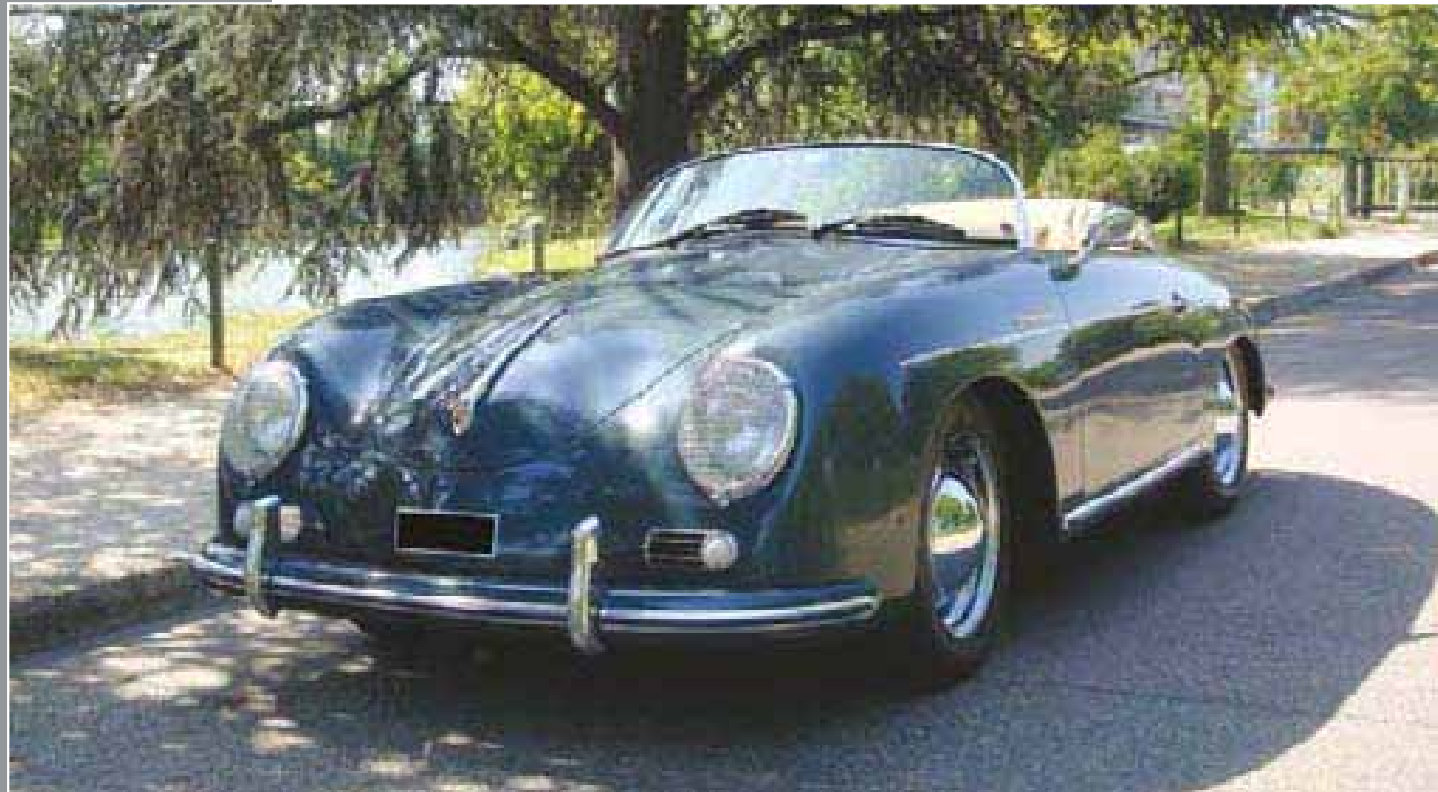
Le LM 2 proposé ici à moteur VW 1200 cm³ qui appartient depuis de nombreuses années à un grand collectionneur de Porsche, a été stocké dans les meilleures conditions. Il a été remis en route l'année dernière après révision des freins et du moteur, montage de quatre pneus neufs, peinture complète en gris métallisé par les Ateliers ODS. Il est livré avec sa capote d'origine. Ce très sympathique véhicule, évocateur d'une belle époque de liberté sur les routes et hors des routes, sera un compagnon de vacances idéal et insolite pour cet été 2010.

- ✓ Très fun pour l'été!
- ✓ Récemment révisé
- ✓ Rare modèle LM2
- ✓ Sans réserve

- ✓ So fun for the summer!
- ✓ Recently serviced
- ✓ No reserve

Since 1968 the French firm Sovra LM, based in Corbeilles-en-Gâtinais south of Paris, has been producing buggies made from a shortened Volkswagen Beetle chassis. Sovra buggies come in two types: the traditional, Californian-style LM 1, with its curved outlines; and the more angular LM 2, with its more modern (not to say futuristic) look.

The LM 2 offered here, with its VW 1200cc engine, belonged to a leading Porsche collector for many years. It was garaged in optimum conditions, and restored for use last year after a service to the brakes and engine, with four new tyres fitted and an all-over respray, in grey, by Ateliers ODS. This charming little vehicle, with its original bonnet, is synonymous with good times and freedom both on and off the road, making it the perfect, off-beat holiday companion for Summer 2010!



118

1968-2008 VW Speedster Replica par Vintage Speedster

Titre de circulation US
+ documents
de dédouanements belge
US title and Belgian customs
clearance proof
N° 11836448

€ 25 000 / 35 000
Sans prix de réserve
No reserve

Dès son lancement, la Porsche 356 de production, construite sur la plate-forme de la Volkswagen Coccinelle, fut proposée en coupé et en cabriolet. Ces derniers devaient être allégés pour être utilisés en compétition. En 1952, Porsche proposa aux sportifs d'outre Atlantique le roadster America, version économique surbaissée et dépouillée suggérée par l'importateur Max Hoffman, équipée d'un moteur 1500 poussé à 70 ch DIN. Sans glaces latérales, doté d'un pare-brise courbe très bas, de portes moins hautes et d'une capote rudimentaire, le Roadster ne fut produit qu'à une quinzaine d'exemplaires. Le carrossier ayant déposé le bilan, Porsche reprit le projet en 1953 et proposa le Speedster 356 à Hoffman en 1954. Moins spartiate, le Speedster construit selon les mêmes principes connut un vrai succès : à moins de 3 000 dollars, Porche en vendit plus de 4 700 unités jusqu'en 1957. Sa disparition laissa un vide que les fabricants de répliques historiques s'efforcèrent de combler en utilisant comme base mécanique une plate-forme de Volkswagen raccourcie. La firme Vintage Speedster, de Hawaiian Gardens, Californie, le plus grand producteur de répliques de ce modèle, en propose une version très sérieusement construite sur une plate-forme de Coccinelle renforcée par une structure en acier soudée, et très soignée au niveau des finitions.

Ce Speedster 356 replica, totalement construit par Vintage Speedster, est équipé d'un moteur deux litres alimenté par deux carburateurs Weber donnant environ 85 ch, soit 15 de plus que le moteur 1600. De couleur gris foncé métallisé avec intérieur en cuir beige et tonneau assorti, il se présente dans un état proche du neuf.



The Porsche 356, built on the chassis of the Volkswagen Beetle, was offered from the outset in coupé and cabriolet versions; the latter had to be lightened to be used in competition. In 1952 Porsche proposed to sports lovers across the Atlantic the America roadster, a lower, plainer economic version, as suggested by their importer Max Hoffman, with a 1500 engine (70bhp DIN). It had no side windows but a curved, very low windscreen, lower doors and very basic hood. Only around fifteen of these Roadsters were ever built. The coachbuilder went bust and Porsche took over the project in 1953, offering Hoffman the Speedster 356 the following year. The Speedster was less spartan but built along the same lines, and enjoyed great success: by 1957 Porsche had sold over 4,700 of them at under \$3,000 apiece. When production ceased, it left a void that makers of historic replicas were quick to fill, using a shortened Volkswagen as mechanical base. Vintage Speedsters of Hawaiian Gardens, California, the leading producer of replicas of this model, offer a very serious, meticulously finished version, based on a Beetle chassis reinforced with welded steel.

This Speedster 356 Replica, constructed entirely by Vintage Speedsters, is fitted with a 2-litre engine with two Weber carburetors, yielding around 85bhp, some 15bhp more than the 1600 engine. It is metallic dark grey in colour with a beige leather interior, and in almost new condition.

- ✓ Etat quasi neuf réalisé par Vintage Speedster
- ✓ Titre de circulation de 1968 VW
- ✓ Tellement ludique !

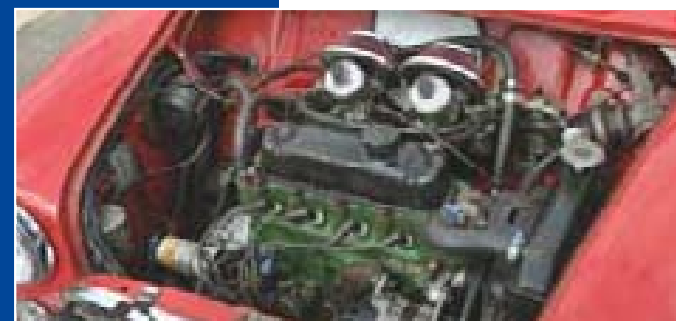
- ✓ 'As new' condition, built by Vintage Speedster
- ✓ Title of 1968 VW
- ✓ So cool!



Provenant de la collection d'un pilote belge

Coming from a Belgium pilot's collection

Lot 119 & 120



119

Titre de circulation belge
Passeport technique FIA
Classe CT7
Belgian title
FIA class CT7 technical
passport
Châssis n° CA297487769

€ 15 000 / 25 000

✓ Rare Cooper S 1964
✓ Mécanique refaite récemment
✓ Modèle parfait
pour les rallyes historiques

✓ Rare 1964 Cooper S
✓ Mechanic recently rebuilt
✓ Perfect model
for historic rallies

1964 Austin Mini Cooper S

Apparue en 1959, l'Austin Mini attire immédiatement l'attention des sportifs amateurs de compétition et des préparateurs par ses qualités de tenue de route et son agilité. John Cooper, constructeur de voitures de Formule 1 et de rallye, en perçoit le potentiel et, ami du créateur de la voiture, Alec Issigonis, lui propose d'en produire une version plus développée. La cylindrée du moteur est portée à 997 cm³ (contre 848) par allongement de la course, et la puissance passe de 34 à 55ch grâce au montage, entre autres améliorations, d'une tubulure à deux carburateurs. L'homologation en Groupe 2 exige une production de 1 000 exemplaires qui sont rapidement fabriqués. La voiture connaît un succès inespéré. En 1964, un moteur de 998 cm³ à course plus courte remplace le moteur de 997 cm³. En 1963, une nouvelle Mini Cooper dite « S » est produite en 1963, équipée d'un moteur de 1 071 cm³ à course courte, vilebrequin nituré, bloc renforcé et freins plus grands, modèle susceptible d'être encore plus développé. Ce sera la base des voitures qui remporteront le Rallye de Monte Carlo en 1964, 1965 et 1967 tandis que d'autres Cooper S brilleront sur les circuits. Cette petite bombe, une GTI avant la lettre, est la Mini la plus désirable parmi les innombrables versions produites jusqu'en 2000.

Mise en circulation en mai 1964, cette Mini Cooper S rouge, toit blanc et intérieur noir, homologuée FIA période F, est équipée d'un arceau, de baquets et de harnais compétition. Voiture idéale pour les rallyes (elle a disputé cinq fois le Monte Carlo historique et plusieurs « Neige et Glace »), elle a été préparée il y a une dizaine d'années par le mécanicien du propriétaire responsable du garage DF Engineering à Zwevegem (8550-Belgique). Le moteur et la boîte ont été refaits en 2009 par ce même garage avec adoption de pistons haute compression (estimée à 11,5 :1) et pignons à taille droite. Le pont est à différentiel autobloquant. La voiture sera livrée avec les pièces suivantes : deux ponts différents (court et long), une dizaine de jantes et diverses pièces de rechange pour les rallyes.

The Austin Mini appeared in 1959 and immediately caught the eye of race-lovers and performance-tuners with its agility and road-holding. The Formula 1 and rally constructor John Cooper spotted its potential and asked his friend, car designer Alec Issigonis, to produce a more advanced version. BMC management needed little convincing and soon gave the go-ahead, and the pair co-operated in producing an economical, sporting Mini Cooper. The Austin Mini Cooper and Morris Mini Cooper versions came on the market in 1961.

Engine capacity was increased to 997cc (from 848cc), and power upped from 34-55bhp after mounting a twin-carburettor insert, among other improvements. The gear-box ratios were reduced and front disc brakes were used for the first time on such a small car. To gain Group 2 certification, 1,000 units had to be built – and soon were; the car enjoyed unimaginable success. In 1963 a new Mini Cooper S was unveiled, equipped with 1071cc engine, nitride-treated crankshaft, reinforced block and larger brakes. It was a model capable of further development, and served as the base for the cars which won the Monte Carlo Rally in 1964, 1965 and 1967 – and the Cooper S shone on circuits, too. It was a veritable little bomb – a GTI ahead of its time – and the most desirable of the countless Minis produced until 2000.

Our red Mini Cooper S took to the road in May 1964, with white roof and black interior, with FIA F-Period homologation, is equipped with a roll-bar, bucket seats and racing harness. It makes a perfect rally car (it took part in the Monte Carlo vintage rally five times, and in the Neige & Glace on several occasions), and was overhauled a decade ago by the owner's mechanic, the head of the DF Engineering garage in Zwevegem (Belgium). The engine and gear-box were repaired by the garage in 2009, with high-compression pistons installed and straight pinions. The axle has a locked differential, and the car comes with short and long axles; a dozen wheel-rims; and various spare-parts for rally-driving.



120

Titre de circulation belge
Passport technique FIA/Classe
GTS 11/1962-1965
Belgian registration
FIA technical passport:
Class GTS 11/ 1962-65
Châssis n° 121434 (01)
Moteur n° 97095

€ 160 000 / 200 000

- ✓ Délivrée neuve en Suisse
- ✓ 'Matching numbers'
- ✓ Préparation de grande qualité pour les courses historiques
- ✓ Pièces d'origine venant avec la voiture

- ✓ Sold new in Switzerland
- ✓ Matching numbers
- ✓ High quality preparation for rallies
- ✓ Original spare parts coming with the car

Matching numbers, superbement préparée / Superbly raced prepared

1962 Porsche 356 Carrera 2/GS 2000

Quatre ans après les humbles débuts de la marque en Autriche, la direction de Porsche franchit une étape importante en prenant la décision de créer un nouveau moteur susceptible de faire oublier le groupe à culbuteurs de la modeste Volkswagen. Il était temps en effet d'exploiter les qualités de la 356, brillante au Mans, à la Mille Miglia, et dans nombre d'épreuves routières, dont la mécanique avouait ses limites. Un homme fut l'artisan de cette métamorphose voulue par Ferry Porsche : Ernst Fuhrmann, jeune ingénieur motoriste qui avait travaillé sur le moteur de la Cisitalia de Grand Prix de 1947. Fuhrmann (33 ans en 1952) allait signer un chef-d'œuvre de mécanique, le quatre-cylindres à 4 ACT type 547, essayé au banc en 1953.

De ce groupe étudié pour la course, Fuhrmann dérivait une version route qui équipa un type de production au nom devenu légendaire : la Carrera. Le premier moteur désigné 1500 GS donna aussitôt 100 ch et imposa la 356 dans le Rallye Liège-Rome-Liège 1954. La Carrera 1500 GS qui devait être produite à 100 exemplaires pour l'homologation en Grand Tourisme de série éveilla l'intérêt des sportifs amateurs de conduite sportive. Finalement, 700 voitures sortirent jusqu'en 1960 en deux versions : la Carrera De Luxe, la routière, et la Carrera GT avec 110 ch pour la compétition.

Une deuxième série de Carrera apparut au Salon de Francfort 1961, dotée cette fois d'un moteur « quatre arbres » porté à deux litres, le type 587 ou GS 2000, donnant de série 130 ch à 6 200 tr/min. Malgré une progression du poids, la Carrera 2 se montra plus rapide : 200 km/h au moins et moins de 9 secondes de 0 à 100 km/h. Au total, Porsche produisit 310 modèles 356 B Carrera 2 et 126 modèles 356 C. Le type marque l'apogée de la 356 alors que sa remplaçante, la 911, venait d'être dévoilée.

Four years after Porsche's modest Austrian beginnings, its management took an important step in deciding to create a new engine able to steal the limelight from the humble Volkswagen. It was time to exploit the qualities of the 356, which had performed brilliantly at Le Mans, in the Mille Miglia, and in various other road races, but which was starting to show its mechanical limitations. One man responded to Ferry Porsche's call for a metamorphosis: Ernst Fuhrmann, a young motoring engineer who had worked on the engine of the Cisitalia Grand Prix of 1947.

Fuhrmann, aged 33 in 1952, came up with a mechanical tour de force: the four-cylindered 547 engine. It was designed for racing, but Fuhrmann also used it as the basis for a roadcar version – a production type with the now-legendary name of Carrera. The first GS 1500 engine, immediately yielding 100bhp, helped the 356 to victory in the 1954 Liège-Rome-Liège. The Carrera GS 1500, which needed a production of 100 units for homologation in the Gran Turismo series, soon caught the imagination of car lovers. Some 700 were produced by 1960, in two versions: the Carrera De Luxe, a road car, and the Carrera GT 110bhp racing car.

A second Carrera series was presented at the Frankfurt Motor Show in 1961, this time with a 'four-camshaft' engine increased in size to 2 litres: the Type 587 engine, or 2000 GS, yielding 130bhp at 6200rpm. Despite its extra weight, the Carrera 2 was faster: it could top 125mph, and accelerate from 0-60mph in under 9 seconds. In all, Porsche produced 310 Carrera 2 356 B models and 126 Carrera 2 356 C models. The Type 587 marked the apogee of the 356 at a time when its replacement, the 911, had only just been unveiled.



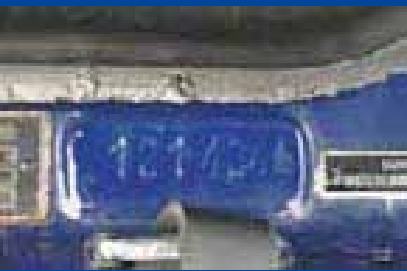
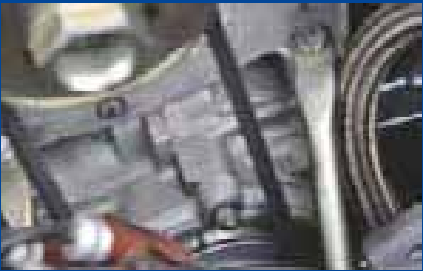


La voiture présentée, une 356 B Carrera 2/GS 2000, livrée neuve en Suisse le 4 septembre 1962 peinte en rouge rubis, connu trois propriétaires suisses. Son compteur affichait 49000 km fin 1966. Conservée dans la famille du troisième propriétaire jusqu'en 2004, elle fut acquise par le négociant Christophe Grohe qui la céda à un marchand californien, le garage Heritage Classics où le propriétaire actuel l'acheta en novembre 2004. La voiture arriva en Belgique en mars 2005 pour bénéficier d'une restauration totale : démontage complet avec élimination des matériaux insonorisants et isolants fortement dégradés, changement du plancher et de la partie avant, renforcement et allègement de la plate-forme pour pose d'un arceau de sécurité aux normes FIA actuelles, pose d'un isolant allégé. Les freins à disque Porsche d'origine remis à neuf s'étant révélés inefficaces, la voiture fut équipée de freins de 911 de 1965.

Rouge à l'origine et repeinte en gris métallisé par un précédent propriétaire, cette Carrera est maintenant bleu nuit, une teinte optionnelle d'époque. Le moteur refait et préparé chez Derkum en Allemagne développe actuellement 165 ch DIN. Il est d'origine comme la transmission. La voiture équipée d'un autre moteur préparé a participé à la Carrera Panamericana au Mexique en 2007 (abandon après la 2^e spéciale). Le moteur d'origine remis à neuf a été remonté. Elle est accompagnée de ses équipements d'origine déposés : sièges, chauffage à essence (option d'époque) et quatre freins à disque Porsche 356 remis à neuf ainsi que de documents provenant des anciens propriétaires, de son manuel d'utilisateur avec annexe relatif à la Carrera 2, d'un nuancier, etc. Prête pour les plus prestigieuses épreuves historiques, cette 356 Carrera 2 ne peut qu'enthousiasmer les amateurs de pilotage.

Our car, a ruby red 356 B Carrera 2/ 2000 GS, was delivered new in Switzerland on 4 September 1962, and has had three Swiss owners. It had clocked up 30,600 miles by the end of 1966, and was kept in the family of its third owner until 2004, when it was acquired by the dealer Christophe Grohe, who sold it to the Heritage Classics garage in California, where the current owner bought it in November 2004. The car arrived in Belgium in March 2005 for a complete overhaul: it was taken apart and all the badly damaged sound-proofing and isolating material removed; the floor and front were changed; the chassis strengthened and lightened, and a roll-bar installed in line with current FIA norms; and lighter insulating fitted. As the original Porsche disc brakes had proved inefficient, despite being restored as new, brakes from a 911 made in 1965 were fitted instead.

Our Carrera was originally red, resprayed metallic grey by a previous owner, and is now midnight blue (an optional shade at the time it was made). The engine, repaired and tuned at Derkum in Germany, currently develops 165bhp DIN; and, like the transmission, it is original. Fitted with a different engine, the car took part in the Carrera Panamericana in Mexico in 2007 (it pulled out after the 2nd stage). The original engine, restored as new, was subsequently re-mounted. It comes with its original patented fittings and accessories such as seats, four Porsche 356 disc brakes restored as new, documents from former owners, user's manual (with appendix concerning the Carrera 2), colour chart, etc. This 356 Carrera 2 is ready and rarin' to take part in vintage events, to the delight of racing enthusiasts.





121

Carte grise française
French title
Passeport FIA
FIA passport
Châssis n° 194675S109689
Voiture de compétition
Papiers FIA

€ 100 000 / 140 000

 Vidéo online
www.artcurial.com/lmc2010

- ✓ Eligible au CER
- ✓ Préparation poussée par Atlantic Racing sans limite de coût
- ✓ Prête à gagner contre les Ford GT40 !
- ✓ Eligible at the CER
- ✓ Fully prepared by Atlantic Racing without any consideration of cost
- ✓ Ready to win against Ford GT40!

Championne d'Europe CER 2007 Cat. GT1 / Winner of European Championship CER 2007

1965 Chevrolet Corvette C2 427 préparée par Atlantic Racing

Pendant dix ans, après son lancement, la Corvette n'a pas cessé d'être améliorée, tant du point de vue mécanique, avec des motorisations de plus en plus élaborées, que du point de vue du style à seule fin de souligner son caractère sportif, sans écarter une clientèle potentielle plus orientée vers le luxe et le confort. La Sting Ray ou C2 de 1963 va parfaitement répondre à cette philosophie.

Totalement redessinée, la C2 crée une petite révolution chez les amateurs de *personal car* à tendance sportive. Ses lignes tendues et musclées sont inspirées par la Corvette de compétition Sting Ray, conçue par Bill Mitchell, parvenu à la tête du style chez GM en 1958. La grande surprise est causée par le coupé dont la lunette arrière est divisée par un montant central qui ne divise pas seulement la glace. Les pour et les contre s'affrontent au grand bénéfice de la promotion de la voiture (qui perdra cette singularité un an plus tard). Mais la révolution ne touche pas seulement l'aspect. La C2 ne conserve des types antérieurs que la moteur V8 5,3 litres et le matériau de la carrosserie, la fibre de verre : nouveau châssis plus court type plate-forme très rigide, quatre roues indépendantes, ressort arrière transversal à lame unique et bras de guidage, différentiel suspendu, freins à tambours à réglage automatique. Les motorisations de base vont de 250 à 360 ch avant d'atteindre 435 ch en 1967 et même 560 ch avec le moteur L88 à culasses en aluminium. La C2 séduit le public pour son rapport qualité/prix/équipements, mais surtout les amateurs de conduite sportive, car elle autorise toutes sortes de développements dans le cadre des règlements du Sports Car Club of America où, malheureusement, elle doit affronter les Cobra de Shelby. Elle se taillera néanmoins un beau palmarès et ses ventes vont exploser.

La voiture présentée est une Corvette C2 de 1965 carrossée en coupé et préparée pour la compétition avec un moteur 427 (7 litres) *big block*, porté à 650 ch pour un

For a decade after its launch, the Corvette underwent regular improvements, both from a mechanical point of view, with increasingly sophisticated motorizations, and stylistically, with the aim of stressing its sporting character without scaring off clients who were more concerned about luxury and comfort. The 1963 Sting Ray, or C2, reflected this dual approach perfectly.

The totally-redesigned C2 created a minor revolution among lovers of sports-type personal cars. Its crisp, chunky lines were inspired by the Sting Ray Corvette designed for racing by Bill Mitchell, GM's head stylist since 1958. The real surprise was the Coupé, with its divided rear window. The window wasn't the only thing that was divided: so was opinion, with noisy arguments for and against the new car... something which did its promotion no harm at all (and the quirky window design was ditched a year later). But this revolution was not just about appearances. The only things the C2 retained from previous models were the 5.3-litre V8 engine and fibreglass bodywork. It had a new, shorter, rigid platform-type chassis; four independent wheels; transversal single-blade back spring with guiding arm; suspended differential; and automatic drum-brakes. Motorization went from 250 to 360bhp, then up to 435bhp in 1967 and even, with the L88 engine and its aluminium cylinder-heads, reaching 560bhp. The C2 appealed not just to the general public but also, above all, to sports drivers, as it facilitated all sorts of developments within the race regulations of the Sports Car Club of America. In those races it came up, unfortunately, against Shelby's Cobras, but nonetheless enjoyed some fine results. Sales took off.

The car offered here is a 1965 Corvette C2 with Coupé bodywork, destined for competition with a 427 (7-litre) big-block engine, delivering 650bhp for a total weight of 1240kg. It was constructed entirely by Atlantic Racing, to win races, without worrying about work-time or cost. The





poids total de 1 240 kg. Elle a été entièrement construite par Atlantic Racing, en vue de gagner des courses, sans considération de durée du travail, ni de coût. Le châssis a été renforcé et la coque allégée. Le moteur très poussé est équipé de bielles spéciales, de pistons haute compression, de culasses spéciales à orifices rectangulaires, de grosses soupapes et d'un carburateur quadruple corps fabriqué par un spécialiste de la série NASCAR aux États-Unis (3000 euros pour le seul carburateur). La boîte de vitesses est une Rochester T10 avec embrayage renforcé. Le pont arrière est refroidi. On aura une idée du niveau de préparation par ce seul exemple cité par son préparateur : « La règle des 30 pour cent a été respectée : une pièce de 1 kg doit être ramenée à 700 g maximum après traitement. Les charnières de porte qui pèsent normalement 2,5 kg ont été refaites en aluminium pour un poids total de 400 g. »

Son moteur a été passé au banc d'essai. Elle sort plus de 600ch (sortie de villebrequin) et 520/530ch aux roues arrière, ce qui est considérable. Elle a 63m/kg de couple.

On est donc en présence de la plus rapide des Corvette C2 actuellement en Europe, qui a remporté le Championnat d'Europe 2007 en catégorie GT1 historique avec les résultats suivants : deuxième à Valence, deuxième à Spa, troisième au Nürburgring et première à Monza. Elle n'a couru qu'une fois en 2008 à Silverstone en finissant deuxième derrière... une GT40 ! Une automobile pour gagner.

chassis was reinforced and the shell made lighter. The powerful engine had special connecting-rods; high-compression pistons; special cylinder-heads with rectangular openings; large valves; and a four-barrel carburettor made by a NASCAR Series specialist (3000 just for the carburettor). It had a Rochester T10 gear-box with reinforced clutch and cooled rear-axle. A quote from its performance-tuner gives us an idea of what went into the car's preparation: 'The 30% rule was respected to a T: any element weighing 1kg had to be reduced to a maximum 700g after treating. The door hinges, which usually weigh 2.5kg, were recast in aluminium: total weight 400g.'

The engine has been tested, and yields over 600bhp (from crankshaft) and 520/530bhp (rear wheels) for 63m/kg of torque. We are therefore in the presence of the fastest Corvette C2 in Europe. It was 2007 European Champion in the GT1 class after finishing 2nd in Valencia, 2nd at Spa, 3rd at Nürburgring and 1st at Monza. In 2008 it competed just once, at Silverstone, finishing 2nd behind... a GT40! This is an automobile made to win.





122

Carte grise française
French title
Châssis n° EX2 C004

€ 55 000 / 85 000

- ✓ 1 des 8 exemplaires série II construits
- ✓ Voiture du Salon de Paris 1961
- ✓ Ex-Voiture d'Ambassade
- ✓ L'élégance à la française

- ✓ 1 of only 8 serie II examples built
- ✓ Presented at the 1961 Paris Motor Show
- ✓ Ex Ambassador car
- ✓ The French Elegance

Ex Salon de Paris 1961, une des six Série 2 construites / Ex 1961 Paris Motor Show, one of only six Serie 2 built

1962 Facel Vega Excellence Série 2

Après une carrière de jeune ingénieur et styliste au département carrosserie de Citroën de 1928 à 1937, Jean Daninos crée une entreprise de façonnage et de soudage des aciers inoxydables pour l'aéronautique, Forges et Ateliers de Construction d'Eure et Loir ou FACEL. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, il travaille pour l'automobile comme sous-traitant et comme créateur de carrosseries spéciales avant de fonder sa propre marque, Facel Vega.

Au luxueux et rapide coupé Facel Vega de 1954, construit sur la base d'un châssis tubulaire original équipé d'un moteur V8 Chrysler et d'une boîte manuelle ou automatique, succèdent en 1956 la FVS à pare-brise panoramique, puis en 1958, la HK 500 encore plus puissante. Il s'agit alors de coupés 2 + 2. Parallèlement, Jean Daninos propose à partir de 1956 une berline quatre portes appelée Excellence, cette appellation n'étant pas anodine. Daninos vise en effet la clientèle de la haute administration et de la diplomatie françaises dont les véhicules de représentation sont alors au mieux les dernières représentantes des marques françaises de prestige moribondes, sinon disparues, au pire des modèles de fabrication étrangère.

Reprenant les organes mécaniques de la FVS puis de la HK 500, l'Excellence propose donc sur un châssis allongé quatre grandes places accessibles par quatre portes sans montant central et ouvrant en opposition sous un toit style hard-top. Ses performances (plus de 200 km/h) et le luxe de ses finitions, de sa somptueuse sellerie en cuir Vaumol (comme pour les Rolls-Royce) et de ses équipements de qualité attirent une clientèle d'élite, soucieuse d'utiliser une automobile française exclusive. Fin 1957, au moment des premières livraisons, l'Excellence vaut quatre fois le prix d'une Citroën DS 19, mais à certains clients susceptibles de promouvoir le modèle (ambassadeurs,

Jean Daninos founded his own metal-welding company, Forges & Ateliers de Construction d'Eure-et-Loir (FACEL), after starting his career as an engineer and stylist in Citroën's coachbuilding department (1928-37). Shortly after World War II he began working for the car industry as a sub-contractor and designer of special bodywork, then founded his own marque, Facel Vega.

The fast, luxurious Facel Vega Coupé, with original tubular chassis fitted with a Chrysler V8 engine and a manual or automatic gear-box, appeared in 1954, followed by the FVS, with its panoramic windscreen, in 1956, and in 1958 by the even more powerful HK 500. Both the latter were 2 + 2 coupés; at the same time, from 1956, Jean Daninos was offering a four-door saloon called Excellence, a name carefully chosen in that Daninos was targeting clients in the upper reaches of the French civil and diplomatic services. At the time their official vehicles were, at best, the final offerings of prestigious but moribund French car-makers; at worst, models from abroad.

Using mechanical components from the FVS and HK 500, the Excellence had an extended chassis with four large seats, four doors and a hardtop roof. Its performance (top speed of over 125mph) and luxury finish, with sumptuous Vaumol leather upholstery (as used by Rolls-Royce) and quality fittings, attracted an élite clientèle keen on using an exclusive French motor car. At the end of 1957, when it was first delivered, the Excellence cost four times more than a Citroën DS 19 but, for clients liable to promote the model (ambassadors, French and foreign personalities, etc.), considerable reductions were offered. In 1961 the Série 2 lost its panoramic windscreen and aggressive-looking fins, deemed 'too American', but received the Chrysler Typhoon 6.3-litre engine, delivering 390bhp (manual gear-box) or 360bhp (automatic). Unsold EX1 chassis were renumbered EX2.





personnalités françaises et étrangères, etc), le constructeur consent d'appréciables remises. En 1961, la série 2 perd son pare-brise panoramique très enveloppant et ses ailerons agressifs, jugés trop « américains », mais reçoit le moteur Chrysler Typhoon de 6,3 litres de 390 ch (avec boîte manuelle) ou 360 ch (avec boîte automatique). Les châssis EX1 invendus sont renumérotés par l'usine EX2.

La voiture proposée ici – châssis n° EX1 B140 renuméroté par l'usine EX2 C004 – fut exposée au Salon de Paris 1961 et vendue à M. Roger Seydoux, ministre plénipotentiaire et ambassadeur de France au Maroc en 1961-1962. C'est à ce titre qu'elle est équipée en option d'un porte-fanion stipulé sur la feuille de montage n° 1445, avec l'air conditionné et les glaces teintées, outre bien entendu la boîte automatique TorqueFlite à trois rapports, les freins à disque, la direction assistée. Il est à noter que S.M. le Roi du Maroc posséda l'Excellence C003.

Acquise en 1991 par l'actuel propriétaire (le quatrième) après avoir été la propriété de MM Métivier puis S. Ader, C 004 a bénéficié récemment d'une réfection de la boîte automatique avec des pièces d'origine ainsi que du Servo et d'une révision du système d'air conditionné. L'intérieur en cuir beige présente une belle patine. Dans les années 1980, la peinture a été refaite comme à l'origine, caisse et toit noir. On est là en présence d'une superbe et très rare Excellence série 2 qui figure dans le premier ouvrage de Jean Daninos page 55 illustrant les huit voitures de ce type construites au total. La production de l'Excellence n'a pas dépassé 158 exemplaires dont huit « série 2 ».

The car offered here – originally chassis n° EX1 B140, renumbered by the factory as EX2 C004 – was shown at the Paris Motor Show in 1961 and sold to Roger Seydoux, Minister Plenipotentiary and French Ambassador to Morocco in 1961/2. For this latter function the car was fitted with a pennant-bearer, as noted on feuille de montage n°1445, along with air-conditioning, tinted windows and a TorqueFlite automatic three-speed gear-box, disc brakes and power steering. Interestingly enough, it was the King of Morocco who owned Excellence C003!

Our car was acquired by the current owner (the fourth) in 1991, after belonging to Messrs Métivier and Ader. The automatic gear-box was recently repaired and the air-conditioning system given an overhaul. It has a beige leather interior with attractive patina and the paintwork was restored to its original black (body and roof) in the 1980s. This is a superb, extremely rare Excellence Série 2, illustrated in Jean Daninos's first book (p.55) as one of the eight such cars constructed: production of the Excellence was limited to 158 cars, with just eight from Série 2.





123

Titre de circulation américain
Document de dédouanement
français
US title
French custom clearance proof
Châssis n° 04452

€ 200 000 / 250 000

- ✓ 1 des 203 exemplaires de 300 S Cabriolet
- ✓ Voiture en état exceptionnel, entièrement restaurée
- ✓ Livrée avec ses valises, outils, livrets

- ✓ One of 203 300S Cabriolet examples
- ✓ Exceptional condition, fully restored
- ✓ Delivered with its luggages, tools and manuals

Accompagnée de ses valises et de ses carnets / Coming with its luggages and manuals

1952 Mercedes Benz 300 S Cabriolet

La Mercedes 300 que Daimler-Benz lance en 1951 symbolise le retour de la marque parmi l'élite des constructeurs mondiaux et l'affirmation du poids politique et du dynamisme économique de la République Fédérale d'Allemagne, représentée par l'utilisateur le plus prestigieux du modèle, le chancelier Adenauer. Après la période de reconstruction proprement dite, la marque allemande devait consolider son statut recouvré de producteur de modèles de prestige en offrant une gamme complète, dont le style d'un archaïsme calculé est délibérément proche des grandes Mercedes 500/540 d'avant 1940, tandis que la partie mécanique, d'une qualité et d'une robustesse irréprochables, mêle avec art le traditionnel (châssis en tubes ovales formant poutre centrale en X, essieu arrière brisé avec différentiel suspendu) et le moderne (moteur trois litres à arbre à cames en tête). À la berline 300 de base vont donc s'ajouter à partir de fin 1951 les 300 S : le coupé, le cabriolet A (deux portes, deux places) et le roadster, habillés de carrosseries tout acier aux galbes classiques, aux ailes détachées et au faux radiateur coupe-vent en proue (les 300 SC ultérieures remplaceront les carburateurs par l'injection).

abriolet et roadster sont très semblables : ce sont des deux-places aux finitions (placages de bois vernis, cuirs et chromes parfaits) absolument sublimes, mais le second, plus sportif, est équipé d'une capote simple, qui disparaît presque totalement à la vue une fois repliée, tandis que le premier, plus luxueusement traité, possède une capote doublée tendue par des compas évocateurs des landaus de jadis, capote qui, repliée, surmonte élégamment la plage arrière au mépris des lois élémentaires de l'aérodynamique. Le cabriolet, une fois clos, offre donc le confort et le silence d'un coupé.

Sur le plan mécanique, le cabriolet 300 S, construit sur un empattement réduit à 2 900 mm, est équipé du moteur trois litres six cylindres à arbre à cames en tête monté verticalement contrairement au bloc incliné sur le côté de

The Mercedes 300, launched by Daimler-Benz in 1951, symbolized the marque's return to the world car-making élite, as well as West Germany's economic upsurge and new-found political clout – personified by the world's most celebrated Mercedes user, Chancellor Konrad Adenauer. After a period of reconstruction, Mercedes consolidated their regained status as a producer of prestige cars by offering a full range, with an 'archaic' style deliberately recalling the great Mercedes 500s and 540s of before 1940. These cars were robust, of irreproachable quality and, from a mechanical point of view, skilfully blended the traditional (ovoid-tubed X-frame chassis, split rear-axle with suspended differential) and the modern (3-litre engine with overhead camshaft.)

The basic 300 Saloon was joined by the 300 S range in late 1951, comprising the Coupé; the two-door, two-seater Cabriolet A; and the Roadster. All had classically curved steel bodywork, detached wings and false radiator wind-blocker at the front (carburettors were replaced by a fuel-injected engine on the later 300 SC). The Cabriolet and Roadster were similar two-seaters with sublime leather, chrome and veneer finish. The Roadster was more sporty, with a simple hood that almost totally disappeared from view when folded. The Cabriolet was more luxurious; its hood was lined and folded elegantly on to the back shelf, with flagrant disregard for the elementary laws of aerodynamics. With the hood up, the Cabriolet was as quiet and comfy as a Coupé.

The 300 S Cabriolet, built on a curtailed chassis with wheelbase of 2900mm, was equipped with a six-cylinder 3-litre engine with vertical overhead camshaft – unlike the 300 SL's inclined block (which cost DM4,000 less). Its three Solex carburettors raised output to a respectable 150bhp DIN (compared to the saloon's 115bhp), powering this 1800kg car to over 105mph. In 1952 the Mercedes 300 S Cabriolet was worth three times the price of a





la 300 SL (qui coûtera 4 000 DM de moins). Alimenté par trois carburateurs Solex, il délivre l'honnête puissance de 150 ch DIN (contre 115 sur la berline) et emmène cette voiture de 1 800 kg à plus de 170 km/h. En 1952, un cabriolet 300 S valait aux Etats-Unis le prix de trois Cadillac. En Europe, peu d'automobiles pouvaient prétendre avec autant d'arguments au titre parfois galvaudé de modèle « exclusif » : seuls 203 cabriolets 300 S virent le jour en trois ans (plus 49 SC). Vous avez dit rare ? La voiture présentée a fait partie d'une collection américaine pendant plus de 35 ans. Restaurée par Mercedes-Benz dans les années 1980, elle n'avait parcouru depuis que 1 500 km quand son précédent propriétaire l'acheta en 2003. Celui-ci fit procéder chez un spécialiste à une peinture complète depuis la tôle nue après démontage de la carrosserie. L'intérieur couleur parchemin avec passepoil ton carrosserie fût refait ainsi que les bois et la capote de couleur crème. Le résultat est proprement étonnant. La voiture, équipée d'un poste de radio Becker Nürnberg, est accompagnée de ses bagages spéciaux, de son outillage de bord et son cric.



Cadillac in the United States. In Europe, few cars could so justifiably lay claim to that overworked epithet 'exclusive': just 203 of these 300 S Cabriolets were made in three years (plus 300 of the 49 SCs). That's how rare they were.

Our car belonged to an American collection for over 35 years. It was restored by Mercedes-Benz in the 1980s, and had covered a further 940 miles before being acquired in 2003 by its previous owner, who had the body dismantled and paintwork stripped bare prior to a complete specialist respray. The parchment-coloured interior, with its bodywork-matching trim, was restored, as were the panelling and cream-coloured hood; the result is remarkable. The car has a Becker Nürnberg radio and comes with its special baggage, tool kit and jack.





124

Carte grise française
French title
N° de série : 128030 –
10002838

€ 40 000 / 60 000

- ✓ Rare exemplaire livré neuf en France
- ✓ @ 25,000 de frais depuis 2005
- ✓ Un vrai cabriolet 4 places

- ✓ Rare example sold new in France
- ✓ @ 25,000 of invoices since 2005
- ✓ A real four seaters convertible

1960 Mercedes-Benz 220 SE Cabriolet

En Août 1959 trois nouveaux modèles étaient présentés avec des ailes arrière dites « Fin Tail ». La production confidentielle du cabriolet et du coupé 220 SE continua jusqu'en Novembre 1960. A partir d'Août 1959 les deux versions furent équipées du moteur 220 SE b dont la puissance passait à 120 ch grâce à un nouvel arbre à cames et une pipe d'admission plus directe. Avec seulement 5731 voitures construites dont 1942 avec des moteurs à injection, les coupés et cabriolets à carrosserie « ponton » sont les plus rares dans la période d'après guerre.

La voiture présentée a été vendue neuve à Paris chez Delecroix, l'importateur de l'époque. L'entretien de ce rare cabriolet est assuré par Alfredo Sampaio et 25000 € de frais ont été investis en 5 ans et il n'a effectué que 2000 km depuis. L'étanchéité moteur/boîte/pont à été revue. La pompe à essence, l'échappement, les durites d'eau et les amortisseurs arrière ont été remplacés. Les pneus sont neufs. Le pare brise et son joint ont été remplacés (factures).

La carrosserie a été repeinte en bleu marine, sa capote en toile beige clair doublée de tissus est neuve. Les tapis en laine ont été refaits, mais les sièges sont en cuir d'origine de couleur parchemin tout comme les contre-portes. Le tableau de bord a été restauré, le compteur indique 32000 km. Le volant et le pommeau de changement de vitesses sont blancs, la voiture est équipée d'une radio Becker Le Mans d'origine.

Cette voiture est, dans son ensemble, très élégante et représente une rare opportunité de rouler à quatre passagers les cheveux au vent.

In August 1959 three new Fin Tail models were presented. Restricted production of the 220 SE Cabriolet and Coupé continued until November 1960. From August 1959, both versions were fitted with a 220 SEb engine, with increased power of 120bhp thanks to a new camshaft and more direct intake-pipe.

Coupés and Cabriolets with 'Ponton' bodywork are the rarest of the post-war period: just 5,731 were built, only 1,942 with injection engines. The rare Cabriolet presented here was sold new at Delecroix (importers) in Paris. Maintenance was carried out by Alfredo Sampaio, with € 25,000 spent over a five-year period, since when he car has covered just 1,250 miles. The waterproofing of the engine/gear-box/axel has been repaired, and the fuel pump, exhaust, water hoses and rear shock-absorbers replaced. The tyres are new and the windscreen has been replaced (invoices).

The bodywork has been repainted navy blue, with a new beige canvas hood with fabric lining. The wool carpets have been restored but the parchment-coloured leather seats are original, as are the door linings. The dashboard has been restored. The steering-wheel and gear-stick are white, and the car is fitted with its original Becker Le Mans radio. This very elegant car, with 20,000 miles on the clock, offers a wonderful opportunity for galloping along in a four-seater, hair in the wind...





Provenant d'une collection privée

Coming from a private collection

Lot 125 à 127



125

Carte grise française
French title
Châssis n° 17266

€ 130 000 / 170 000

 Vidéo online
www.artcurial.com/lmc2010

- ✓ 1^{er} de la dernière édition de la Coupe des Alpes 1971
- ✓ Ex-Tour de France en 1971
- ✓ Voiture usine à l'historique limpide
- ✓ Rare opportunité d'acquérir une A110 usine et championne

- ✓ First of the last Coupe des Alpes edition in 1971
- ✓ Ex-1971 Tour de France
- ✓ Ex-Works with clear history
- ✓ A one upon a life opportunity to buy an ex-Works A110

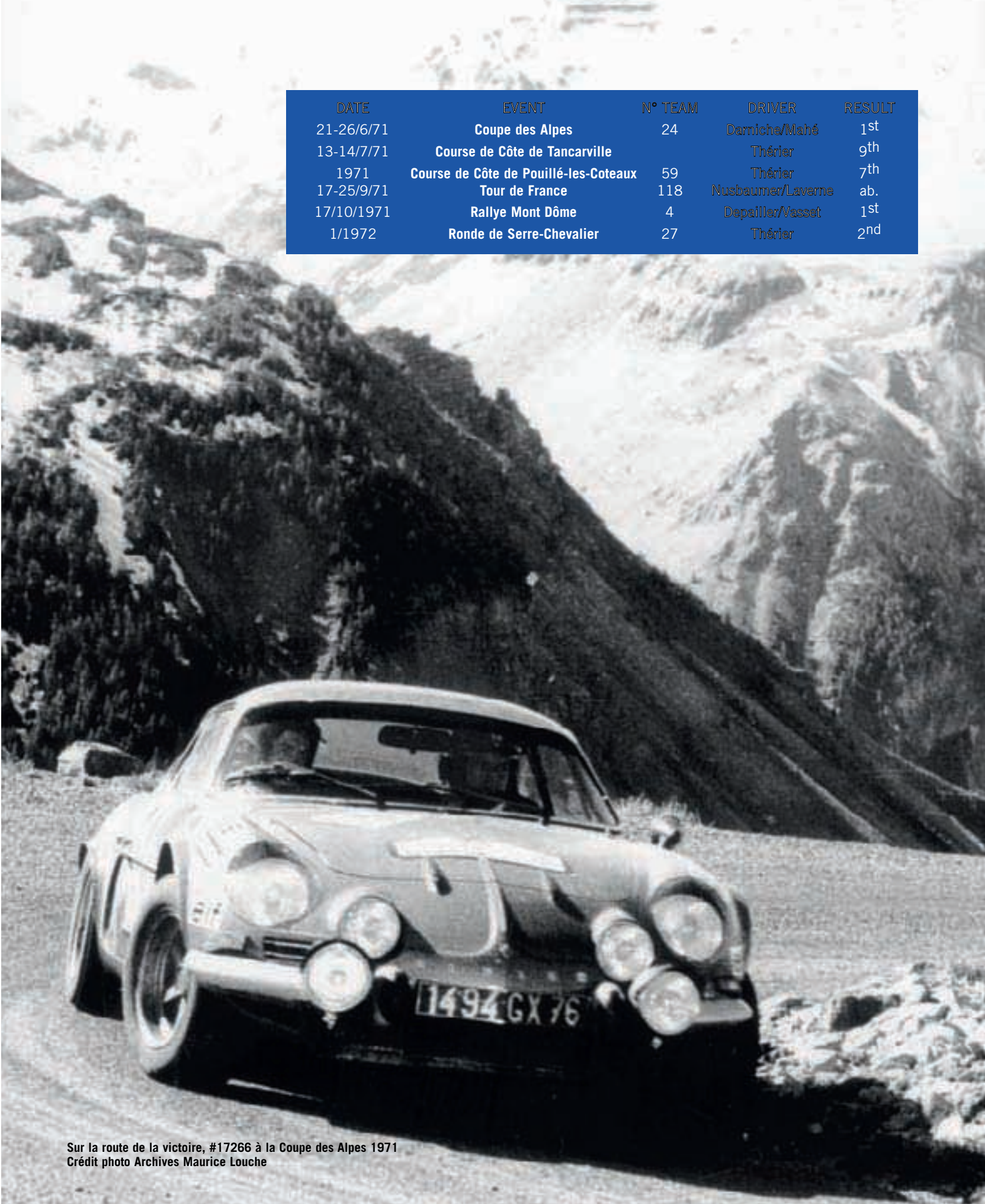
Victorieuse de la Coupe des Alpes en 1971 (Darniche) / Winner of 1971 Coupe des Alpes

1971 Alpine A110 1600 Groupe IV Usine / Ex-Works

La berlinette A110 est le modèle le plus emblématique de la marque Alpine, créée par Jean Rédélé, qui a immédiatement cherché à faire briller ses voitures et les faire connaître grâce à la compétition, à l'instar d'un autre grand constructeur français : E.Bugatti. Les premières A110 de course étaient à moteur 1100cc, sans élargisseurs d'ailes, jantes en 15 pouces de R8 Gordini, deux phares seulement sur la proue. Pour faire face à la maigre contenance du réservoir en tôle monté à l'avant, d'origine Renault, les modèles de course ont vite acquis un deuxième réservoir central, en aluminium. Les modèles 1600 de 1971 étaient déjà beaucoup plus élaborés. Ainsi, le réservoir central de type aviation avait une plus grande contenance. Le châssis était renforcé, les tubes arrières devenant rectangulaires au lieu de carrés. La façade avant à quatre phares avait fait son apparition en 1968, les jantes en 13 pouces ayant en outre radicalement changé le comportement de la voiture. La petite boîte d'origine R8 (type 353) a été remplacée par le modèle 364, dite « grosse boîte », au couple et arbres renforcés. Mais la volonté affichée à partir de 1970 de gagner des épreuves internationales comme l'acropole, le San Rémo, le RAC puis le Portugal et le Maroc a imposé à l'usine une préparation très poussée des berlinettes. En effet, ces courses se déroulaient sur bonne ou mauvaise terre. La légèreté de la berlinette et sa petite taille pouvait faire croire à une certaine fragilité, et il paraissait impensable à certains qu'elle puisse s'imposer sur des routes aussi cassantes que celles des rallyes cités précédemment. Cette évolution a permis à la marque de remporter brillamment le championnat international des marques en 1971, grâce à des victoires au Monte Carlo, San Remo, Acropole, rallye d'Autriche, du Portugal et enfin la Coupe des Alpes. Les plus grands pilotes français se sont succédés sur l'A110 : Nicolas, Thérier, Andruet, Darniche, Larousse, Vinatier, Piot auxquels s'est joint le suédois Andersson.

The A110 berlinette is Alpine's most iconic car. Alpine Founder Jean Rédélé immediately wanted his cars to catch the eye with their performances in competition – rather like that other great French constructor, E. Bugatti. The first A110 racing cars had 1100cc engines, no wing enlargers, R8 Gordini 15" wheels, and just two front headlamps. To cope with the feeble capacity of the front-mounted, Renault-origin metal tank, racing models swiftly acquired a second, central tank made from aluminium. The 1600 models from 1971 were already far more advanced: the central, aeroplane-like tank had greater capacity; the chassis was reinforced, with the rear tubes rectangular rather than square; the front with four headlamps had first appeared in 1968; and the 13" wheels radically altered the car's handling. The small R8-origin (type 353) gearbox had been replaced by the 364, or 'grosse boîte', with reinforced camshafts and extra torque. But Alpine's determination – evident from 1970 – to win international events like the Acropolis, San Remo, RAC, Portuguese and Morocco rallies obliged the factory to prepare its berlinettes even more thoroughly. These races took place on different types of terrain, some good, some bad, and the berlinette, which was rather small and light, had seemed too fragile to emerge victorious on such daunting roads. Thus improved, Alpine proved brilliant winners of the 1971 International Manufacturers' Championship, with victories in the Monte Carlo, San Remo, Acropolis, Austrian and Portuguese rallies, and ultimately in the Coupe des Alpes. The top French drivers succeeded one another behind the wheel of the A110: Nicolas, Thérier, Andruet, Darniche, Larousse, Vinatier and Piot, along with Andersson of Sweden. In 1971 Alpine's racing department produced around forty 1600S Group 4 berlinettes, either for racing or as spare cars. The Alpine A110 offered for sale here belonged to the former (more sought-after) category.

DATE	EVENT	N° TEAM	DRIVER	RESULT
21-26/6/71	Coupe des Alpes	24	Darniche/Mahé	1 st
13-14/7/71	Course de Côte de Tancarville		Thérier	9 th
1971	Course de Côte de Pouillé-les-Coteaux	59	Thérier	7 th
17-25/9/71	Tour de France	118	Nusbaumer/Laverne	ab.
17/10/1971	Rallye Mont Dôme	4	Depailler/Vasset	1 st
1/1972	Ronde de Serre-Chevalier	27	Thérier	2 nd



Sur la route de la victoire, #17266 à la Coupe des Alpes 1971
Crédit photo Archives Maurice Louche



Pendant l'année 1971, le service compétition Alpine a produit environ une quarantaine de berlinettes 1600S groupe 4, soit pour les engager en course, comme mulet ou comme compétition client. L'Alpine A110 présentée lors de la vente fait partie de la première catégorie, la plus recherchée.

La berlinette groupe 4 châssis 17266 a été montée par le service course d'Alpine, et immatriculée 1494 GX 76 le 10 juin 1971 en même temps que 4 autres voitures d'usine. Elle est nomenclaturée « spéciale piste » dans les archives de Gilbert Harivel, le bras droit de Jacques Cheinisse. C'est donc une caisse légère destinée à la coupe des Alpes, en opposition aux caisses « terre » plus lourdes. Cette épreuve mythique allait connaître en 1971 sa dernière édition, tuée par l'opposition des autorités préfectorales, sa longueur et la fréquentation touristique. Créée en 1932 et parcourant l'ensemble des alpes françaises, la Coupe des Alpes 1971 est la 8^{ème} épreuve du championnat international qui en compte 9 – et la seule française- 17266 est attribuée à Bernard Darniche qui va gagner l'épreuve devant le vétéran Vinatier, aussi sur Alpine. Cette berlinette est donc la dernière voiture à avoir remporté cette glorieuse course !

Jean Luc Thérier, l'enfant du pays et l'un des plus brillants pilotes Français, pilotera 17266 sur deux courses de côte : Tancarville en Normandie et Pouillé les Coteaux, près d'Ancenis dans la Loire Atlantique. Dans cette épreuve, le Normand va gagner le groupe et signer le 7^{ème} temps au scratch, malgré un châssis « brisé » selon la presse de l'époque !

Un autre pilote normand bien connu des amateurs d'Alpine engage 1494 GX 76 au Tour de France Automobile 1971, dans la catégorie internationale : Maurice Nusbaumer. Grand ami de Thérier, il doit faire l'épreuve avec celui ci, mais empêché, c'est Laverne qui fait donc le copilote. L'équipage va abandonner.

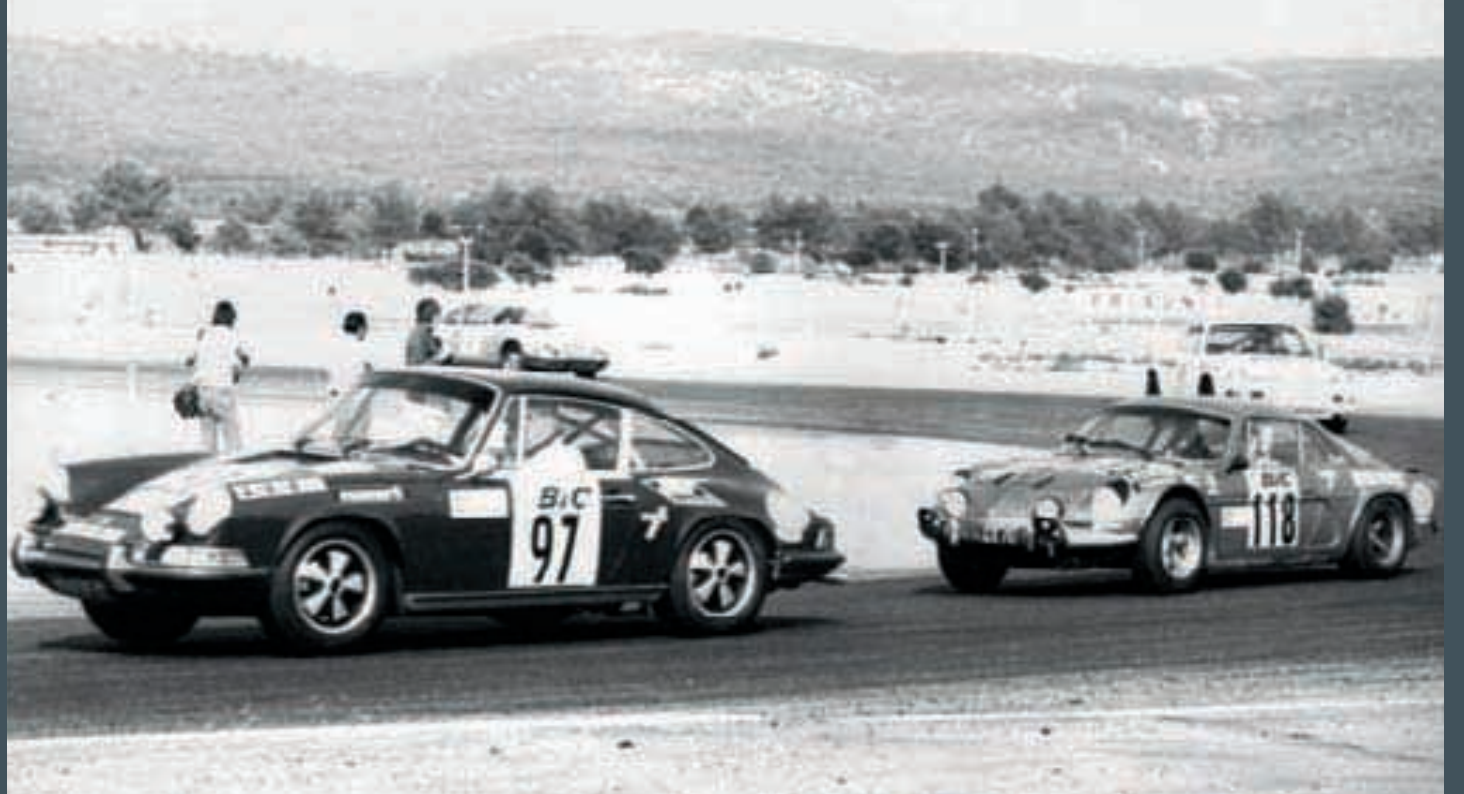
La berlinette groupe 4 est ensuite conduite par un autre grand pilote français, rarement vu en rallye mais plutôt en circuit : Patrick Depailler ! Ce natif de la région de Clermont Ferrand s'engage en effet avec 17266 au Rallye Dôme Forez, une épreuve importante de la région natale du futur pilote de F1. Copiloté par Vasset, Patrick Depailler signe là une de ses rares victoires en rallye...

Dernier engagement officiel pour 17266: Début 1972, les pilotes usine s'entraînent au prochain rallye de monte Carlo en engageant leur mulet à la ronde hivernale de Serre Chevalier. Nicolas, Darniche et Thérier sont inscrits.



The Group 4 berlinette (chassis 17266) was assembled by Alpine's racing department, and registered (with number 1494 GX 76) on 10 June 1971 along with four other factory cars. It was referred to as 'spéciale piste' (rally special) in the archives kept by Gilbert Harivel, Jacques Cheinisse's right-hand man. It had a light chassis, intended for the mythical Coupe des Alpes, in contrast to the heavier 'ground-level' chassis. The Coupe des Alpes took place for the last time in 1971, before being killed off due to its length and opposition from regional authorities. It had taken place since 1932, and covered the whole of the French Alps. The 1971 Coupe des Alpes was the 8th event (from nine) in the international championship calendar – and the only one staged in France. Our 17266 was attributed to Bernard Darniche, who won ahead of the veteran Vinatier (also in an Alpine). This berlinette, then, was the last car ever to win the legendary race!

Jean-Luc Thérier, one of France's most brilliant drivers, drove 17266 on two hill-climbs: at Tancarville in his native Normandy, and at Pouillé-les-Coteaux near Ancenis, in western France, when he was group-winner and 7th overall, despite what the press called his 'broken' chassis! Another Normandy driver well-known to Alpine connoisseurs, Maurice Nusbaumer, drove 1494 GX 76 on the 1971 Tour de France Automobile, in the international class. He was meant



Tour de France auto 1971: Le normand Maurice Nusbaumer sur 17266 au milieu d'un peloton de Porsche, dans le double droite du Beausset du tout nouveau circuit Paul Ricard. Les jantes Gotti bimétal sont en taille 51/2 à l'avant, et 6pouces à l'arrière. Ce pilote privé fidèle à la marque alpine ne terminera pas l'épreuve. Cet engagement rend 17266 parfaitement éligible au Tour Auto historique.





1494 GX 76 est aux mains de ce dernier. Celui ci va faire un festival de glisse, et terminera 2ème derrière Makinen et sa Ford Escort, que la frêle berlinette n'avait pas pu pousser dans les murs de neige lorsqu'elle obstruait le passage! La berlinette est immédiatement livrée au service Véhicules d'Occasions d'Alpine à Epinay sur Seine, chargé de reconditionner les voitures d'usine pour les revendre. Elle est immatriculée en octobre 1972 sous le numéro 4270 CS 92, dans le département des Hauts de Seine. Son propriétaire est inconnu et son histoire pendant 10 ans n'a pu être retrouvée. Début 1982, elle est immatriculée dans le Calvados en Normandie, puis achetée en septembre 1982 par M.Vincent Prevost qui l'immatricule 7873 GX 94. Elle présente à cette période la carrosserie des dernières Alpine d'usine : ailes bulles, aileron arrière et spoiler avant. M. Prévost n'a jamais couru avec la berlinette et la conserve 20 ans. Elle est ensuite cédée à Gilles Stievenard, puis à son propriétaire actuel.

Elle se présente désormais sous la forme d'une berlinette de 1973 : ailes plates, jantes gotti 073R de 7 et 9 pouces et entrée d'air haute du radiateur de refroidissement. D'origine, lors de sa victoire à la Coupe des Alpes, elle avait des ailes étroites, des jantes bimétal gotti de 6 pouces, et une entrée de radiateur basse. Elle est toujours dotée de son réservoir central avec le caractéristique bouchon de remplissage de type aviation, et de nombreuses spécificités de ces voitures usine : supports de lève rapide, filtre à huile déporté, gicleur central de lave glace, tripmaster, blocage de marche arrière ...

Son moteur, à l'origine un Mignotet 1596 cc, serait un 1860cc refait par M. Prevost avec des pièces achetées à C.Carcreff. Si elle est munie de ses sièges spécifiques usine, son habitacle n'est pas tout à fait conforme à un modèle de compétition : il manque notamment le compte tours Smiths mécanique gradué à 12000 tours, provenant des monoplaces de la marque ! Point important, son numéro de carrosserie 4524 correspond bien d'après les archives du service compétition à l'auto qui a gagné la coupe des alpes : cela signifie que sa caisse est d'origine et que l'on est bien en présence de la berlinette qui a franchi victorieusement la ligne d'arrivée de la dernière édition de cette mythique compétition ! Il s'agit ici d'une opportunité rare d'acquérir une berlinette de course au riche palmarès.

to take part with his great friend Thérier, but Laverne ended up as co-driver. They failed to complete the rally. Next, the Group 4 berlinette was driven by another great French driver, rarely seen in rallies but a familiar figure on the racing-circuit: future Formula 1 driver Patrick Depailler, who drove 17266 in the Dôme-Forez Rally, an important event in his native region of central France. With Vasset as co-driver, Depailler posted one of his rare rally victories.

17266's last official outing took place in early 1972, in the Monte Carlo rally, when Jean-Luc Thérier drove 1494 GX 76 to 2nd place behind Makinen's Ford Escort – which the frail berlinette had not been able to push into the banks of snow when it blocked its way through! The berlinette was promptly sent to Alpine's Second-Hand Vehicle service in Epinay-sur-Seine, tasked with reconditioning factory cars for re-sale. In October 1972 it was re-registered in the Hauts-de-Seine (Paris suburbs) with the number 4270 CS 92. Its owner was unknown, and its history over the following decade remains obscure. In early 1982 it was registered in Normandy, then bought by Vincent Prevost in September of that year (new registration number 7873 GX 94), when its bodywork was that of the final factory Alpines. Mr Prévost kept the berlinette for 20 years, but never raced it. It was then sold to Gilles Stievenard, then to its current owner, and now has the form of a berlinette from 1973: flat wings, Gotti 073R 7" and 9" wheels, and high air-entry for the cooling radiator. Originally, at the time of its victory in the Coupe des Alpes, it had Gotti 6" bi-metallic wheels and low radiator entry. The car still has its central tank with its characteristic, aviation-type filler-cap, and various other elements typical of Alpine's factory cars. Its engine, originally a Mignotet 1596cc, appears to be a 1860cc adapted by Mr Prevost with parts bought from C. Carcreff. The car is fitted with its factory seats, but the interior does not entirely conform to that of a racing model, and lacks the Smiths 12,000rpm rev-counter (which originally came from Alpine's single-seaters!). More importantly, its 4524 chassis number does indeed, according to race archives, match that of the car which won the Coupe des Alpes: this means the chassis is original, and that we are definitely in the presence of the berlinette which emerged victorious the last time the famous race took place! This, then, is a very rare opportunity to acquire a racing berlinette with a most impressive competitive record.



Bernard Darniche et Alain Mahé passent avec 17266 un des nombreux cols de la Coupe des Alpes 1971, encadrés par des murs de neige ouverts à la fraiseuse, en plein mois de juin! "nanar" se souvient que son principal concurrent à cette épreuve était le marseillais Jean Pierre Nicolas. Après son abandon, l'épreuve ne pouvait lui échapper. Le vétéran Jean Vinatier, second sur berlinette, remportait ici une coupe d'or. A noter, la dimension des ailes conforme au règlement groupe 4 de 1971 et l'ouverture du radiateur située sous la plaque d'immatriculation.





126

1972 Mercedes Benz 300 SEL 6.3L

Carte grise française
French title
Châssis n°
10901812006238

€ 15 000 / 25 000

 Vidéo online
www.artcurial.com/lmc2010

- ✓ Rapport prix/performance exceptionnel
- ✓ La pilote des pilotes de l'époque
- ✓ Carnets et manuels d'origine
- ✓ Qualité de fabrication

- ✓ Good value for performances
- ✓ The car of the period
- ✓ F1 pilots
- ✓ Coming with its manuals
- ✓ Very well built

La sobriété n'exclut pas la somptuosité et la classe S bénéficia en plus de nouvelles motorisations, qui firent de ces berlines matures des routières efficaces, sinon à tendance sportive. La 300 SEL 3,5 litres avait confirmé cette tendance en recevant, sur un empattement allongé à 2 850 mm, un V8 en alliage léger de 200 ch au demeurant si coûteux à produire qu'on reviendra au six-cylindres des 280. Mais le dernier mot n'était pas dit sur ce châssis au comportement dynamique très rigoureux, malgré la souplesse des suspensions pneumatiques à compensation par ressort hydropneumatique qui maintenait une assiette constante et qui filtrait admirablement les irrégularités de la route. Les qualités du châssis 300 SEL réclamaient des chevaux et l'on avait la solution pour en produire une version définitivement imbattable.

En 1963, Mercedes avait introduit sur la 600 un moteur V8 de 6,3 litres donnant en toute sécurité 250 ch DIN et 51 mkg de couple, suffisants pour donner à cette immense et luxueuse limousine des performances inattendues. On comprend qu'une équipe d'ingénieurs ait eu l'idée – pour voir - de marier le gros V8 de la 600 au châssis de la 300 SEL (avec la boîte automatique à quatre rapports). On a vite vu : cette *muscle car* à l'allemande, qui bénéficia au passage d'un moteur poussé à 300 ch, cette berline d'aspect plutôt sévère passait de 0 à 100 km/h en 6,5 secondes et plafonnait sans effort, n'exagérons pas, à 220 km/h (en 1965). Bien des GT pâlirent, leur conducteur aussi, qui devait mener la chasse au prix d'un effort physique prolongé que la 6.3 épargnait au sien et à ses passagers qui fondaient sur de l'air.

La voiture présentée, de couleur bleu métallisé, intérieur en cuir noir, d'origine en excellent état, équipée d'un autoradio/CD Pioneer a fait l'objet d'essais concluants quant à son fonctionnement et à ses performances. Il s'agit ici d'un exemplaire livré avec ses carnets et manuels d'origine, quatre vitres électriques, l'hydrau-pneumatique fonctionnant avec brio.

In 1965 the Mercedes Class S adopted a more sober style inspired by that of the magnificent 600, losing notably the little ailerons designed to appeal to American clients – who were choosing a luxurious European car precisely to get away from this type of thing. Happily, such nonsense did not last long and Paul Braccq, the man in charge of Mercedes design, sorted things out. But sober did not preclude sumptuous, and the Class S also benefited from new engines that made these mature saloons efficient road cars – of a sporting nature.

The 3.5-litre 300 SEL confirmed this by receiving – on a wheelbase extended to 2850mm – a 200bhp light-alloy V8 so costly to produce that Mercedes soon reverted to the 280 six-cylinder engine. But the last word had not been spoken about this chassis, which maintained a constant load-level and admirably absorbed uneven road surfaces, and displayed rigorous dynamics despite the smoothness of its hydropneumatic spring suspension. The 300 SEL chassis needed horsepower, and the solution existed for producing a definitively unbeatable version. In 1963 Mercedes had introduced a 6.3-litre V8 engine on the 600, yielding 250bhp (DIN) and 51mkg of torque in perfect safety – enough for this huge luxury limousine to achieve amazing levels of performance. One can understand why a team of engineers had the idea – just to see – of marrying the 600's large V8 with the chassis of the 300 SEL (with its four-speed automatic gearbox). The result: a German muscle car with an engine pushed to 300bhp. Nothing on the exterior suggested this was a 'wolf in sheep's clothing,' as test-drivers said at the time. The press was usually content to just quote its measurements and call it 'the best saloon in the world' or 'the fastest four-door saloon in the world.' It devoured the motorway as no car has done since, and remains a glorious exception in Mercedes' history. This exceptional car is not to be missed!

Our car is metallic blue with a black leather interior fitted with a Pioneer car-radio/CD-player. Test-drives have convincingly demonstrated its fine working condition and performance capabilities. It comes with its manuals and service book. It's fitted with four electric windows. A great car.





127

Carte grise française
French title
Châssis n° 9113600110
Moteur n° 6630126

€ 130 000 / 170 000



Vidéo online
www.artcurial.com/lmc2010

- ✓ Le meilleur modèle 911
- ✓ Très performante et agile
- ✓ Parfaite pour rallyes historiques
- ✓ Investissement sûr

- ✓ *The best model of the 911*
- ✓ *Very fast and reliable*
- ✓ *Perfect for historic rallyes*
- ✓ *Excellent investment*

Matching Numbers

1973 Porsche 911 Carrera RS 2.7L

Huit ans après le début de sa commercialisation, la 911 a atteint une belle maturité, grâce à un travail acharné de mises au point et de raffinements, qui a porté à la fois sur les motorisations et sur le comportement dynamique. Elle s'est imposée parmi les meilleurs GT du monde par son niveau de qualité globale et par sa fiabilité face à des machines d'une cylindrée bien supérieure. En 1969 une augmentation de cylindrée à 2,2 litres lui donne davantage de puissance et de souplesse et 1971 apporte la plus musclée des Porsche de première génération, la 2,4 litres, proposée en trois variantes désormais classiques : la T à carburateurs (125 ch), la E (155 ch) et la S à injection mécanique, cette dernière donnant 180 ch.

Tandis qu'en catégorie sport-prototypes, Porsche joue maintenant dans la cour des grands avec les 908, 910 et surtout les formidables 917 (programme coûteux dont les enseignements bien exploités vont améliorer la race des 911), le constructeur ne néglige pas les épreuves routières classiques dans lesquelles les victoires des voitures « normales » assurent la promotion de la 911 de production. Au vu de ces performances, Porsche décide de s'engager en catégorie GT Spécial Groupe 4 en extrapolant de la 2,4 litres un type porté à 2,7 litres, appelé Carrera RS (Renn Sport), par augmentation de l'alésage. Le lien avec les modèles de production est souligné par le règlement qui impose d'en produire 500 exemplaires. Les 210 ch à 6 300 tr/min du moteur 2,7 litres, bien servis par la nouvelle boîte type 915 des 2,4 litres.

De plus, la voiture à homologuer est allégée sur de nombreux points : tôles plus minces pour les panneaux non structurels, pare-chocs et capot moteur en plastique, pare-brise et lunette moins épais, réduction des insonorisants et des protections du soubassement, sièges moins lourds, suppression des assises arrière, glaces de custode fixes, etc. Pour améliorer les appuis aérodynamiques, un becquet en queue de canard

Eight years after it was first commercialized, the 911 reached maturity thanks to tireless development and refinements to its engine and dynamics, establishing itself as one of the world's finest GTs due to its overall quality and reliability, as compared to cars of superior capacity. In 1969, a larger 2.2-litre engine gave it more power and smoothness; 1971 brought the most robust of the first generation Porsches: the 2.4-litre, offered in three now classic variants – the T, with carburetors (125bhp); the E (155bhp); and the S with mechanical injection (180bhp).

Porsche are now frontline players in the sports-prototype class thanks to the 908, 910 and, above all, the tremendous 917 (a costly programme, but one which yielded valuable data that helped improve the 911), but they never neglected classic road events. Victories for 'normal' cars here were a boon to promoting the production 911 and inspired Porsche to commit to the GT Special Group 4 category, by extrapolating a 2.7-litre type – the Carrera RS (RennSport) – from the 2.4-litre. The link with production models was stressed by the regulations, which called for the production of 500 cars. The 2.7-litre engine, with its 210bhp at 6300rpm, was well served by the 2.4-litre's new 915-type gear-box.

The certification car was made lighter in various ways, such as the use of thinner sheet-metal for non-structural panels; plastic bumpers and engine bonnet; thinner windscreen and rear-window; reduced sound-proofing; lighter seats; fixed door windows, etc. To improve the aerodynamics, a duck-tail spoiler (optional on the production RS) was added to the bonnet. A small air dam, already present on the S, was added to the front to reduce air-flow, which otherwise tended to raise the car.

17 very light cars (minimum weight 960kg) – the RSHs (H for homologation) – were made for sport clients. Two other roadcar variants were offered: the RS Sport (975kg), with





(optionnel sur les RS de production) est ajouté au capot pour diminuer la portance à l'arrière. À l'avant, un petit bouclier à lèvres déjà introduit sur la S diminue le flux d'air qui tendait à soulever la voiture.

Dix-sept voitures très allégées (fixant le poids minimum à 960 kg) furent livrées aux clients sportifs : ce furent les RSH (Homologation). Deux autres variantes routières furent proposées : la RS Sport (975 kg) moins dépouillée intérieurement et la RS Touring, garnie comme la Type S et plus équipée, qui accuse 100 kg de plus que la Sport. La Carrera RS fait un tabac auprès des porschistes et, dans ses trois variantes, la production totale finit par atteindre 1 580 exemplaires, soit environ 200 vraies « allégées » (RSH et RS Sport) et 1 380 RS Touring sur lesquelles, vers la fin, les composants spéciaux sont de plus en plus remplacés par des pièces normales.

Selon ses numéros de châssis et de moteur, on est ici en présence d'une Carrera RS Touring au fonctionnement impeccable, de couleur jaune clair avec intérieur noir, dans un bel état général. Un détail : ce rêve de porschiste qui accélère plus fort qu'une Miura P400 S demande juste un peu d'apprentissage. Au vu de ses performances et de son agilité, on lui pardonnera cette exigence.

a less spartan interior; and the RS Touring, fitted like the Type S and better equipped, weighing 100kg more than the RS Sport. The Carrera RS was a big hit among Porsche fans, and total production of the three versions reached 1,580 – around 200 of them truly 'light' (RSH and RS Sport), the rest RS Touring cars, whose special components were increasingly replaced by normal parts. Going on the chassis and engine numbers, we have here a Carrera RS Touring in impeccable working order, with pale yellow livery and black interior, in fine overall condition. But please note: this Porsche-lover's dream accelerates faster than a Miura P400 S, and needs some getting to know. Given its performances and agility, that can be excused!





128

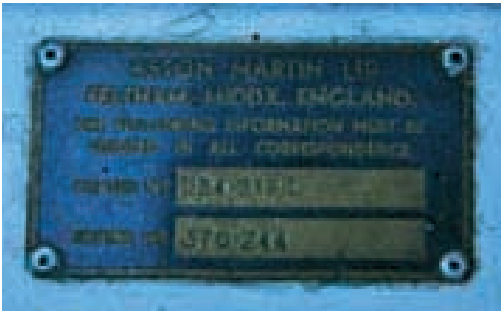
Carte grise française
French title
Châssis n° DB4/219/L
Moteur n° 370/353

€ 180 000 / 220 000

- ✓ Délivrée neuve en France
- ✓ Historique suivi
- ✓ Conduite à gauche
- ✓ Rare 1^{re} série

- ✓ Sold new in France
- ✓ Clear history
- ✓ LHD
- ✓ Rare 1st serie

1960 Aston Martin DB4 Série 1 Superleggera



La première génération des Aston Martin DB, produites après le rachat en 1947 de la marque par David Brown, fut équipée d'un moteur signé W. O. Bentley. Ces voitures furent produites jusqu'en 1958, année où apparut la deuxième génération sous la forme de la DB4 qui évolua en DB5 (lancée en 1963) et DB6 (1965), ultime version d'un type réussi et totalement nouveau tant par son moteur que par sa conception et son style. La DB4 à châssis plate-forme à caissons étudié par l'ingénieur Harold Beach reçut en effet une superbe carrosserie en aluminium dont la structure était faite de multiples petits tubes soudés en acier selon le procédé Superleggera de la maison Touring de Milan. Ce carrossier réputé traça les lignes d'un coupé Le nouveau six-cylindres en ligne à 2 ACT tout en alliage léger de 3,4 litres se révéla puissant, robuste et fiable. Dû à l'ingénieur Tadek Marek, d'origine polonaise, il avait fait l'objet d'une longue mise au point qui s'avéra bénéfique, car il équipa les DB jusqu'en 1973 et, dans sa version Vantage de production, donna jusqu'à 266 ch, puis 302 ch sur les DB4 GT et même 314 ch sur les GT Zagato, destinées à la compétition. La DB4 bénéficia aussi d'une nouvelle boîte de vitesses maison, le groupe de David Brown étant spécialisé dans les transmissions. Malgré un pont rigide, mais bien guidé, la DB4 offrait une tenue de



The first generation of Aston Martin DBs, produced after David Brown bought the firm in 1947, were equipped with an engine designed by W. O. Bentley. These cars were produced until 1958, when the second generation appeared: the DB4, which became the DB5 (launched 1963) then DB6 (1965), the final version of a successful and totally new type in terms of engine, style and design. The DB4, pioneered by engineer Harold Beach, had superb aluminium bodywork comprising a host of tiny steel tubes welded using Touring's Superleggera process. Its new, light alloy six-cylinder, 3.4-litre engine proved powerful, robust and reliable. It had been long in the making under Polish-born engineer Tadek Marek, but this proved time well spent, as it would equip DBs until 1973; in its Vantage production version it could yield up to 266bhp, then 302bhp on the DB4 GT, and even 314bhp on the GT Zagato racing car. The DB4 also had a new in-house gear-box, as the David Brown group specialized in transmission. Despite a rigid but well-guided axle, the DB4 had good road-holding, a top speed of 144mph, and brilliant acceleration.





route saine, une vitesse de pointe de 230 km/h et des reprises brillantes. La voiture présentée fut livrée neuve en France au directeur des Tramways de Nice avant de devenir la propriété du président du Club Aston Martin, d'un autre collectionneur, puis de son propriétaire actuel il y a huit ans. Grise avec intérieur en cuir rouge dont la belle patine ajoute au charme de l'habitacle (la marque était aussi réputée pour la qualité de ses cuirs), cette DB4 conduite à gauche a toujours été très bien suivie (près de 17 500 Euros de facture en 2003 chez Sontrop) et était garée au sec dans le garage du château du propriétaire, dans l'arrière pays d'Avignon.

Our DB4T was delivered new in France to the director of Les Tramways de Nice, then owned by the President of the Club Aston Martin, another collector, and was acquired by its current owner eight years ago. It is grey with a fine, red leather interior (David Brown were also renowned for the quality of their leather) and left-hand drive, and has always been very well cared for; it was parked under cover in the garage of the owner's château not far from Avignon.





129

Châssis n° 930 890 0019
Moteur n° 699 0040
Boîte de vitesses n° 799 0029

€ 450 000 / 550 000



Vidéo online
www.artcurial.com/lmc2010

- ✓ Superbe histoire en course
- ✓ € 350 000 de factures par des spécialistes
- ✓ Automobile de course performante et fiable

- ✓ Superb race history
- ✓ € 350,000 of invoices by specialists
- ✓ Race car fast and reliable

Se présentant avec plus de €350 000 de factures récentes / Coming with more than €350 000 of recent invoices
1978 Porsche 935

En mars 1969, quand Porsche présenta la nouvelle 917, cette machine dotée des technologies les plus avancées montrait la volonté du constructeur de remporter coûte que coûte le Championnat International des Marques et de ne plus se contenter des victoires de catégories. Parallèlement, les 911 de rallye, officielles ou privées, devaient continuer à défendre les couleurs de Stuttgart dans les épreuves routières, comme elles le faisaient depuis 1965. Le succès commercial de la 911 permettait de courir ces deux lièvres à la fois jusqu'à ce que les circonstances viennent changer la donne. L'abandon (forcé par le règlement) des trop coûteuses 917 officielles et la crise pétrolière de 1973 d'une part, le fait que la 917, malgré ses spectaculaires performances, apparaissait d'autre part comme trop éloignée des types de route entraînaient un changement de politique qui privilégia le développement des 911 de sport-compétition.

Porsche vécut une période de doute avant l'apparition en 1974 des moteurs trois litres puis de la fantastique 911 Turbo (type 930), première voiture de sport de production au monde suralimentée par turbocompresseur. Dès lors, sous la direction d'Ernst Fuhrmann (revenu aux commandes à Stuttgart), les types de compétition, issus de la 930, allaient connaître un méthodique et patient développement à partir de 1974 avec la Carrera RS de route et les RSR Groupe 4 (GT) et Groupe 5, ces dernières dotées d'un moteur turbo réduit en cylindrée pour être maintenues en catégorie quatre litres compte tenu du coefficient d'équivalence (1,4). Les 934 et 935 (des 930 respectivement destinées à courir en Groupe 4 et en Groupe 5), furent donc préparées en vue de la saison 1976. En fonction du nouveau règlement technique, le type 935 devait utiliser des pièces de base (coque, moteur, transmission, direction, ancrages des suspensions), proches de celles du type de production, mais les modifications autorisées étaient relativement nombreuses. La plate-forme et la caisse d'origine furent retenues, mais

In March 1969 Porsche unveiled their new 917 equipped with the most advanced technology, showing their absolute determination to win the International Championship for Manufacturers, and no longer be satisfied with victories by class. Meanwhile their 911 rally cars, whether official or privately-owned, would continue to fly the Stuttgart firm's flag in road events, as they had since 1965. The 911's commercial success made it possible to pursue both goals at once, until changing circumstances intervened. The abandoning of the overly expensive official 917s due to rule changes and the 1973 oil crisis, and the fact that they seemed too different from road cars (despite some spectacular performances), prompted a change in policy, and it was decided to develop the 911s for sports competition – a project already well advanced with the 1972 Carrera RS. Add doubts about the future of rear-engines in production, and the 911 became something of a poor relation, with its very existence threatened by front-engine cars inspired by Audi.

Porsche went through an uncertain period before the appearance of 3-litre engines in 1974, then of the fantastic 911 Turbo (Type 930), the world's first production sports car supercharged with a turbo-compressor. From now on racing types derived from the 930 would, under Ernst Fuhrmann (back in charge in Stuttgart), be developed methodically and patiently, with the Carrera RS road car and the RSR Group 4 (GT) and Group 5, the latter fitted with a smaller turbo engine so as to remain in the 4-litre category, given the equivalence coefficient (1.4). Porsche would henceforth compete at the highest level, with cars visually closer to their production models than the prototypes, which had nonetheless yielded considerable data in a variety of fields. So the 934 and 935 (the 930s respectively intended for Group 4 and Group 5) were prepared for the 1976 season. Given the new technical regulations, the 935 had to use basic components (shell, engine, transmission, steering





la partie frontale redessinée et fabriquée en fibre de verre, reçut des ailes plus plates et un nez plongeant qui améliorèrent l'aérodynamique en augmentant l'appui sur le train avant. À l'arrière, les ailes très élargies, canalisant l'air sur les échangeurs et les freins, recouvraient des pneus de 16 pouces de large, montés sur des jantes de 19 pouces afin d'augmenter la surface de contact au sol. Les roues avant conservaient leur diamètre de 16 pouces. La principale modification apportée au châssis original porta sur les suspensions avant où des ressorts hélicoïdaux en titane remplaçaient les barres de torsion historiquement associées à Porsche. À l'arrière, les bras longitudinaux originaux étaient réglables en longueur et complétés par un stabilisateur antirollis réglable en marche en fonction des variations de masse de la voiture qui, dans sa classe de cylindrée, devait peser au minimum 970 kg. Grâce à un large emploi d'alliages légers, du titane et de la fibre de verre, la 935 dut même être lestée pour respecter cette clause du règlement.

Utilisant son moteur 930 de base (réduit à 2,857 litres), Porsche réussit sur la première 935 à en extraire 590 ch à 7 900 tr/min avec deux turbos et un échangeur air-liquide adopté après abandon des échangeurs air-air pour des raisons réglementaires. L'injection était du type mécanique Bosch à six pistons et l'allumage était double. La boîte de vitesses était celle de la 930, mais la 935 était dépourvue de différentiel. Les freins comportaient les meilleures solutions disponibles à l'époque : étriers à quatre pistons, disques ventilés de 300 mm, parfois perforés. Globalement, les performances furent supérieures à celles de la 911 RSR de 1974, sauf pour les vitesses en courbe en raison des nouvelles règles applicables au poids minimal, aux dispositifs aérodynamiques et à la largeur des pneus : vitesse maximale de 336 km/h (contre 304) et accélération de 0 à 200 km/h en 8,2 secondes (contre 8,8 secondes). Dans ces conditions, la 935 allait se montrer redoutable en endurance et, malgré des débuts gâchés par des problèmes de mise au point, elle remporta le Championnat du Monde des Marques 1976.

Une machine aussi bien née et capable, sous des allures de voiture de production, de signer des performances dignes des prototypes, méritait des développements qui intervinrent dès la fin de saison 1976 et, surtout, en 1977. Les nouveaux règlements autorisèrent des modifications plus profondes des parties avant et arrière et des perfectionnements aux suspensions et à leur géométrie, tandis que deux petits turbos amélioraient le temps de réponse et la puissance (630 ch). Les différences les plus visibles concernaient la partie

etc.) close to those of the production type, although numerous modifications were permitted. The original chassis and motor were retained, but the front was redesigned in fibreglass, with flatter wings and a plunging nose which improved aerodynamics by increasing pressure on the front axle. Much broader wings at the back, channelling air to the brakes and exchangers, covered 16" tires mounted on 19" wheels, increasing the surface in contact with the ground. The front-wheels remained 16" in diameter. The principal modification to the original chassis concerned the front suspension, with titanium coil springs replacing Porsche's traditional torsion bars. At the back, the length of the original longitudinal arms could be adjusted, and were complemented by an anti-roll stabilizer that could be adjusted while driving according to variations in the car's weight which, in the cylinder class, had to be a minimum 970kg. Thanks to widespread use of light alloys, titanium and fibreglass, the 935 actually needed ballast to conform to this stipulation.

Using its basic 930 engine (reduced to 2.857 litres), Porsche succeeded in obtaining 590hp at 7900rpm on the first 935, with two turbos and an air-liquid exchanger adopted after the air-to-air exchanger had been abandoned because of the rules. The car had Bosch mechanical injection with six pistons and twin ignition. The gear-box was that of the 930, but the 935 lacked a differential. The brakes incorporated the latest technology, including four-piston callipers and ventilated or perforated 300mm discs. All-round performance exceeded that of the 911 RSR from 1974 (except for cornering speed due to new rules about minimum weight, aerodynamics and tire width), with a top speed of 210mph (up from 190mph) and 0-125mph acceleration in 8.2 seconds (down from 8.8 seconds). In these conditions the 935 was to prove itself immensely resilient and, despite some early development hitches, won the World Manufacturers' Championship in 1976.

A car with such auspicious beginnings and capable, despite its production-line appearance, of prototype-like performance, deserved further development – as at the end of the 1976 season and, above all, in 1977. New rules allowed more far-reaching modifications to the front and back, and improvements to the suspension, while two small turbos improved response-time and power (630hp). The most visible differences concerned the rear, where a single-piece bonnet (with integrated fin) was extended to the maximum permitted length, yielding a 10% gain on drag. The 935/77 had an indifferent year, but one put to good use in preparing the 1978 season, thanks to innovations that would





arrière où un capot d'une seule pièce (avec aileron intégré) s'allongeait jusqu'à la longueur maximum autorisée en entraînant un gain de 10 pour cent sur la traînée. La 935/77 vécut une année médiocre, cependant mise à profit pour préparer la saison suivante par adoption de solutions innovantes, qui allaient faire de la 935/78 à la fois un achèvement et un point de départ pour de nouveaux développements appliqués ensuite à la production.

Ces innovations portèrent principalement sur le moteur : adoption de deux arbres à cames en tête et de culasses refroidies par liquide à quatre soupapes par chambre, qui limitaient l'efficacité du refroidissement par air forcé, les culasses étant aussi littéralement soudées aux cylindres pour éliminer tout joint rapporté susceptible de « claquer » comme en 1977. La transmission fut modifiée de façon à remonter l'axe des sorties du pont pour limiter les variations angulaires des arbres de roue et la fatigue des flectors en caoutchouc soumis à un couple plus élevé. D'autres améliorations concernant l'aérodynamique, les freins, la géométrie des roues, etc firent de la 935/78 la machine issue de la 911 la plus efficace produite par l'usine : 366 km/h aux essais sur les Hunaudières et, à la clé, une victoire aux 24 Heures du Mans ... signée par une voiture privée. Porsche, qui avait enfin réussi à gagner au général avec une voiture dérivée d'un type de série, sut exploiter cette victoire tant attendue. Le potentiel de la 935 était tel qu'après l'arrêt de la production en 1980, des écuries et des préparateurs privés continuèrent de l'exploiter en bénéficiant des ressources et des conseils de l'usine qui n'intervenait plus officiellement sur ce type.

La voiture proposée ici est une 935/78 vendue fin 1978 par l'intermédiaire de VW of America à l'écurie Interscope de Ted Field et Danny Ongais. Elle fut engagée en 1979 dans les courses IMSA, prenant sept départs cette année-là. Son meilleur résultat fut une deuxième place aux 250 Miles de Daytona après une pole position à Atlanta. En 1979, elle fut engagée dans deux épreuves du Championnat du Monde des Marques (24 Heures de Daytona et 6 Heures de Watkins Glen) sans résultat notable et courut en IMSA avec 9 participations (meilleur résultat troisième et pole position à Laguna Seca). Elle fut équipée du moteur n° 698 0032 provenant du châssis 930 890 0021 de l'écurie Interscope.

En juin 1980, elle fut vendue à un collectionneur californien puis en 1989 à Rick Rothenberger avec le moteur 966 0040. Revendue en 2000 au Canada, elle arriva en France en 2006 avant de passer aux mains de l'actuel vendeur qui disputa les 12 Heures de Magny-Cours en VHC (deuxième place).

Elle est accompagnée de la liste de ses participations et de son dossier de factures d'un montant approximatif de € 350,000 chez Crubilé Sport et Modern Garage à Domène, de 2007 à 2009.

make the 935/78 both a culmination of past developments and stepping-stone towards new ones.

These innovations mainly concerned the engine, with the introduction of two overhead camshafts and liquid-cooled cylinder-heads with four valves per chamber, which limited the efficiency of forced air cooling as the cylinder-heads were also literally welded to the cylinders to eliminate the chance of any added joint 'giving out', as in 1977. Transmission was altered to limit the angular variations of the axle-shafts and the fatigue to the rubber flectors, subjected to greater torque. Other improvements – concerning aerodynamics, brakes, wheel geometry etc. – made the 935/78 the most efficient car derived from the 911 that the factory ever produced: it reached 229mph in practice along Les Hunaudières and, above all, won the Le Mans 24 Hours... a victory for a private car. Porsche had at last managed to top the overall standings with a car derived from a serial type – and would exploit this long-awaited victory to the full.

The 935's potential was such that, after production stopped in 1980, racing teams and mechanics continued to exploit it by benefiting from the factory's resources and advice, even though the factory was no longer officially working on this model.

The car offered here is the 935/78 sold at the end of 1978 through VW America to the Interscope team of Ted Field and Danny Ongais. It took part in IMSA races in 1979, making seven starts, with a best finish of 2nd in the Daytona 250 Miles, and pole position at Atlanta. In 1979 it took part in two races in the World Manufacturers' Championship (the Daytona 24 Hours and Watkins Glen 6 Hours), albeit with scant success, and made nine starts in IMSA races (best result: 3rd and pole position at Laguna Seca). It was fitted with engine n° 698 0032 from the Interscope chassis 930 890 0021. The car was sold to a Californian collector in June 1980 then, with engine n° 966 0040, to Rick Rothenberger in 1989. It was sold again, in Canada in 2000, and reached France in 2006 before being acquired by the present owner, who drove it to 2nd place in the 12 Heures de Magny-Cours VHC.

It comes with the list of its participations and with its file of invoices (around € 350,000) by Crubilé Sport and Modern Garage in Domène from 2007 to 2009.





130

Carte grise française
French title
N° de série
1HD1GJV112Y309664

€ 10 000 / 15 000
Sans prix de réserve
No reserve price

- ✓ 1^{er} main, française d'origine
- ✓ Seulement 2200 km d'origine
- ✓ Rock'n Roll !

- ✓ *First owner, sold new in France*
- ✓ *Only 2200 km from new*
- ✓ *So Rock'n Roll!*

"Born to be wild !"

2002 Harley-Davidson FXDX Dyna Super Glide Sport



Lointaine descendante de la célèbre FX Super Glide apparue en 1971, première machine d'une famille réussie développée à l'infini, la Dyna Super Glide Sport en a conservé son allure de « moto américaine par excellence », celle d'Easy Rider, tout en bénéficiant d'une évolution permanente qui en a fait la Harley de route à la fois la plus sportive et la plus maniable et confortable avec sa partie-cycle dérivée de la Dyna Glide et son moteur Twin Cam 88 encore plus généreux en couple (deux cylindres pour 1 450 cm³) et en puissance (68 ch à 5 400 tr/min) toujours mieux équilibré.

Modèle d'accès à la marque, son poids contenu autorise des poussées sympathiques et viriles digne d'une sportive, le tout assorti d'un freinage à la hauteur et des indispensables vibrations (bien filtrées) du bicylindre sur caoutchouc, signature de la marque. Cette moto est une première main achetée neuve en France qui n'a parcouru qu'environ 2150Km. Une belle occasion de vérifier que rien ne peut remplacer une Harley-Davidson.



The Dyna Super Glide Sport is a distant descendant of the famous FX Super Glide launched in 1971 – the first machine from a range successfully developed ad infinitum – and has kept the Easy Rider feel of the 'ultimate American motorbike' while, at the same time, benefiting from the range's continuous improvements, making it the sportiest Harley cruiser on the road – and the most comfortable and easy to handle, with an even more torquey Twin Cam 88 engine (two cylinders for 1450cc) with improved power-balance (68bhp at 5400rpm).

Its weight allows for enjoyable, virile accelerations worthy of a sports bike, with braking to match, and the essential vibrations of Harley's landmark rubber-mounted, twin-cylinder engine. Our bike was bought new in France by the current owner, and has done only around 1350 miles. A great chance to check that nothing can beat a Harley-Davidson!



131

Carte grise française
French title
Châssis n° AR 1242747

€ 7 000 / 9 000
Sans prix de réserve
No reserve price

- ✓ Rare modèle "boîte aux lettres"
- ✓ Travaux récents
- ✓ Prix encore réaliste pour ce modèle
- ✓ Sans réserve

- ✓ Rare "stepnose" model
- ✓ Recent works
- ✓ Realistic price

1969 Alfa Romeo GT 1300 Junior

Sur la base des berlines Giulia TI série 105 lancées en 1962, Alfa Romeo finit par proposer un an après un beau coupé appelé Sprint GT, remplaçant très attendu des Sprint et Sprint Veloce série 750 remontant à 1954. Les lignes plus tendues étaient dues à Giugiaro, alors chez Bertone, mais les voitures furent construites par Alfa Romeo. Ces voitures reçurent diverses motorisations allant de 1,6 à 2 litres, mais fin 1966, Alfa Romeo en proposa une version économique, la GT Junior, essentiellement destinée au marché italien, équipée du moteur 1300 hérité de la Giulietta délivrant quand même 89 ch à 6 000 tr/min. Avec l'excellente boîte manuelle à 5 rapports maison, ce coupé dépassait 170 km/h avec une vivacité tout à fait italienne. Répondant à la demande et confrontée à une concurrence mieux armée, Alfa Romeo en lança en 1972 une version équipée du moteur 1600 de 109 ch plus souple et générateur de meilleures accélérations. Les GT Junior 1300 et 1600 furent produites jusqu'en 1975.

Cette GT 1300 Junior, vert avec intérieur en skaï beige, qui affiche 138 000 km d'origine, est une deuxième main (acquise en 1970). Elle a été équipée d'un moteur 1600 (1570 cm³) refait il y a quatre ans. Le servo frein et les flexibles de freins sont neufs. Hors circulation de 1985 à 2001, elle a été restaurée de 2003 à 2005. Un ticket d'entrée sympathique dans le monde de la collection. De teinte vert avec intérieur



In 1963, a year after launching the Giulia TI Saloon 105 series, Alfa Romeo offered a superb Coupé called Sprint GT – the eagerly-awaited successor to the Sprint and Sprint Veloce 750 series dating from 1954. The crisper design was down to Giugiaro, then at Bertone, but the cars were built by Alfa Romeo. They received various types of engine in the 1.6/2-litre range but, at the end of 1966, Alfa Romeo proposed an economic version, the GT Junior, intended mainly for the Italian market and equipped with a 1300 engine inherited from the Giulietta, which nonetheless delivered 89bhp at 6000rpm. With the excellent in-house manual five-speed gear-box, this Coupé topped 105mph with a brio that was typically Italian. In 1972, in reply to demand and some better-equipped competition, Alfa Romeo would launch a version with a smoother 1600, 109bhp engine that generated better acceleration. The GT Junior 1300/1600 were made until 1975.

Our GT 1300 Junior is green with a beige leatherette interior, has done over 86,000 miles, and has had only two owners (acquired in 1970). It was fitted with a 1600 (1570cc) engine four years ago. The servo-brake and brake hoses are new. It was out of circulation from 1985-2001, then restored 2003-05, and provides a splendid entry ticket to the world of collecting.



132

Carte grise française
French title
Châssis n° 1110261000302

€ 30 000 / 40 000

- ✓ Voiture européenne
- ✓ Rarissime en boîte mécanique
- ✓ Options désirables (toit ouvrant, climatisation, appuie-têtes)
- ✓ Le grand chic !

- ✓ *European specification car*
- ✓ *Fitted with its mechanic gearbox, very rare*
- ✓ *Great specs. (factory sunroof, air conditioning, head rests)*
- ✓ *“Le grand chic”!*

1970 Mercedes Benz 280 SE 3,5L Coupé

La série des Mercedes 250 et 280 SE (à injection) apparue en 1965 fut comme d'habitude complétée par d'élégants coupés et cabriolets à tendance sportive. Toutefois, ces modèles à moteur six cylindres, de plus en plus luxueusement équipés, réclamaient toujours davantage de puissance et de couple, et la génération des 300 n'avaient pas encore de descendantes. La solution apparut en 1969, après l'introduction du nouveau V8 3,5 litres sur la 300 SEL, sous la forme de la 280 SE dotée de ce nouveau groupe, donnant 200 ch en toute sécurité et dans le plus grand silence. Sa technologie est d'avant-garde avec l'injection et l'allumage électroniques. Si la carrosserie a été héritée de la six-cylindres, l'intérieur n'a jamais été aussi somptueux avec une profusion de bois vernis et de cuir, livrés de série. Les coupés et cabriolets 280 SE 3.5 sont donc les premières Mercedes sportives considérées comme des 2+2 dotées du moteur V8. Leur apparition marque la fin d'une époque et le début d'une course à la puissance, destinée à satisfaire le marché américain devenu primordial. Ces modèles de transition n'ont été produits au total qu'à 4 502 unités, en majorité exportées, les coupés étant plus rares que les cabriolets. C'est dire si un coupé 280 SE 3,5 litres « européen » est une rareté absolue.

C'est le cas de la voiture présentée, dont l'équipement confirme la destination initiale malgré ses phares américains : boîte manuelle à quatre rapports, compteur en kilomètres, thermomètre en degrés Celsius, platine des commandes de climatisation et de ventilation de type européen. De couleur gris souris avec intérieur en cuir noir affichant une belle patine, ce coupé d'une rare élégance, qui n'a eu que deux propriétaires français depuis 1994, possède des jantes en alliage léger, un grand (et rare) toit ouvrant, des appuie-tête, des projecteurs longue portée et la climatisation, mais pas de rappels de clignotants sur les ailes, obligatoires sur les versions américaines.

The Mercedes 250 and 280 SE (injection) series, launched in 1965, was, as usual, accompanied by elegant sporting Coupés and Cabriolets. These models, with their six-cylinder engines, were equipped more and more luxuriously, requiring ever more power and torque – but the 300 generation did not yet have any descendants. The solution appeared in 1969, after the introduction of the new 3.5-litre V8 engine on the 300 SEL, yielding 200bhp in perfect safety and relative quiet. Its avant-garde technology involved electronic injection and electronic ignition. Although the bodywork was inherited from the six-cylinders, the interior had never been as sumptuous, with a profusion of varnished wood and leather. So the 280 SE 3.5 Coupés and Cabriolets were the first sports Mercedes considered as 2+2s with a V8 engine. Their appearance marked the end of an era, and the start of a race to acquire more powerful engines to satisfy the crucial American market. Only 4,502 of these transitional models were produced in all, mostly for export; the Coupés were rarer than the Cabriolets.

In short, a ‘European’ 280 SE 3.5 Coupé is of the utmost rarity. We have one such car here. Its initial destination – despite its American headlights – is confirmed by its manual four-speed gear-box; use of kilometres on the dashboard; thermometer showing degrees Celsius; and European-type control panel for fan and air-conditioning. This extremely elegant Coupé, mouse grey in colour with attractively patinated black leather interior, has had just two French owners since 1994, and possesses light alloy wheels, a large (and rare) sun-roof, head-rests, long-range headlamps, and air-conditioning – but not the secondary indicators compulsory on American versions.





La voiture de la vente avant le pesage, 24 Heures du Mans 1962

Ex 1962 24 Hours of Le Mans

133

Carte grise française
French carte grise
Châssis n° 105

€ 140 000 / 180 000

- ✓ Voiture française historique
- ✓ Historique limpide vendu par l'ancien Directeur de la Communication de Panhard
- ✓ Ticket d'entrée fabuleux pour Le Mans Classic

- ✓ French historical car
- ✓ Superb history sold by one of the head manager of Panhard in period
- ✓ An important French race car for Le Mans Classic

1962 Panhard CD Coupé Le Mans

Pendant quinze ans, de 1950 à 1964, renouant avec une tradition sportive inaugurée en 1895 par la victoire d'Émile Levassor dans la course Paris-Bordeaux-Paris, première épreuve de vitesse du monde, et entretenue en Grand Prix jusqu'en 1908, la firme Panhard et Levassor participe directement ou par l'intermédiaire de ses clients aux compétitions internationales en exploitant les qualités de ses nouveaux moteurs bicylindres opposés à plat, refroidis par air et créés sous la supervision de l'ingénieur Louis Delagarde pour équiper dès 1946 la nouvelle série des Dyna.

Leur excellent rendement attire l'attention des constructeurs et préparateurs de voitures de course de petite cylindrée ainsi que les sportifs amateurs. C'est ainsi que la firme DB de Champigny (fondée par Charles Deutsch et René Bonnet) adopte fin 1949 le moteur Panhard à l'instar de la société Monopole (producteur de pièces mécaniques) dont les voitures servent à promouvoir les fabrications. De 1950 à 1953, Panhard n'est représentée en course que par des clients auxquels l'usine vend des organes mécaniques et des châssis qu'ils préparent en fonction des règlements en vigueur. Ces clients de plus en plus actifs accumulent les victoires tant sur le plan national qu'international.

Conséquence des bons résultats obtenus par les voitures à moteurs Panhard dans leur catégorie, l'usine s'engage davantage en 1953 en créant une écurie officielle dont la direction est confiée à René Panhard assisté d'Étienne de Valance, également responsable des relations presse de Panhard. La Panhard à carrosserie Riffard qui remporte l'Indice de Performance aux 24 Heures du Mans encourage l'Usine à structurer mieux son service courses. En 1954, une DB-Panhard remporte la classe 750 cm³ et la Coupe Biennale. La coopération s'intensifie avec DB qui engage quatre voitures en 1955 (outre deux d'usine et deux Monopole). Deux DB seulement sont à l'arrivée, sans

From 1950-64, Panhard & Levassor rekindled a sporting tradition dating back to 1895 and Emile Levassor's victory in Paris-Bordeaux-Paris, the world's first motor race, and continued in Grand Prix until 1908. During these 15 years the firm took part either directly, or through its clients, in international competitions by exploiting the qualities of its new, air-cooled, twin-cylinder engine designed under engineer Louis Delagarde to equip the new Dyna series from 1946.

The engine's excellent performances caught the eye of makers and performance-tuners of small-engine racing cars, along with amateur drivers. That's how the Champigny-based firm DB (founded by Charles Deutsch and René Bonnet) adopted the Panhard engine at the end of 1949, like the Monopole company, whose cars helped promote the mechanical parts it made. From 1950-53, Panhard were represented in competition only by clients to whom they sold mechanical elements and chassis which they prepared in line with current regulations. Their clients proved increasingly active, accumulating victories both domestically and internationally.

As a result of the fine results obtained by cars with Panhard engines, the factory became further involved in 1953 by creating an official team under René Panhard, assisted by Etienne de Valance (who was also in charge of the firm's PR). A Panhard, with Riffard bodywork, won the Index of Performance at the Le Mans 24 Hours, inciting the factory to create a properly structured racing department. In 1954 a DB-Panhard won the 750cc Class at Le mans, and the Coupe Biennale. Co-operation with DB was stepped up. DB entered four cars for Le Mans in 1955 (along with two factory cars and two Monopoles). Just two DBs finished. Following the fatal accident at that year's race, Panhard renewed its co-operation with Monopole, while simultaneously pursuing its 1954 agreement with

24 HEURES INTERNATIONALES DU MANS 1962

ENGAGEMENT

N° 55

En réponse à l'invitation qui m'a été adressée le 7 MARS 1962 1962 par
l'Association sportive de l'Automobile-Club de l'Ouest,

Je soussigné Automobiles PANHARD
19, Avenue d'Ivry - Paris (13ème)

déclare m'engager à participer au

XXX^e Grand Prix d'Endurance de 24 Heures

qui se courra au Mans, sur le Circuit Permanent de la Sarthe, les 23 et 24 Juin 1962, avec le véhicule
précédemment désigné sur ma demande de participation.

Catégorie : ~~GRAND TOURISME~~ ~~PROTOTYPE~~ **EXPÉRIMENTALE (1)**

Marque PANHARD, Type C.D., Année de création 1962

Moteur (marque) PANHARD, Nombre de cylindres 2, Cylindrée 701 cm³

et dont vous trouverez ci-jointes les caractéristiques complètes et détaillées.

Concurrent : M. Automobiles PANHARD Licence de concurrent n° 761

Conducteurs : M.onsieur LELONG Pierre Licence de conducteur n° 94
M.onsieur BERTAUT Alain Licence de conducteur n° 115

Conducteur suppléant : M.onsieur LAURENT Claude Licence de conducteur n° _____

Ce véhicule est engagé au titre de (2) CONSTRUCTEUR

Cet engagement est souscrit en conformité des articles 68, 69 et 70 du Code Sportif International
dont ci-dessous les textes :

ARTICLE 68. — Engagements. — Par l'engagement est conclu un contrat entre le concurrent et le Comité
d'organisation (voir n° 25). Ce contrat peut être signé conjointement ou résulter d'un échange de correspondance ; il

- (1) Rayer la mention inutile.
(2) Constructeur ou Particulier.



© Mathieu Heurtaut

autre résultat. À la suite de l'accident qui endeuille l'épreuve cette année-là, l'usine renoue avec Monopole tout en reconduisant les accords de 1954 avec DB. Sous la direction d'Étienne de Valance, l'équipe Panhard Monopole fait fonction d'écurie officielle de 1956 à 1958, année où Monopole arrête ses activités sportives. Panhard se retourne vers DB qui devient alors l'écurie officielle sous le nom de Panhard-DB, accord qui court de 1959 à 1962. Mais en janvier 1962, Panhard apprend par la presse la rupture survenue entre Charles Deutsch et René Bonnet et le choix par ce dernier de moteurs Renault. MM Panhard assistés par Étienne de Valance prennent alors contact avec Charles Deutsch en vue de construire des voitures pour les prochaines 24 Heures du Mans, épreuve phare que Panhard ne pouvait manquer étant donné la valeur des résultats déjà obtenus.

Charles Deutsch avait justement préparé avec l'ingénieur aérodynamicien Romani un projet de voiture de Grand Tourisme à moteur Panhard qui devait succéder à la DB HBR 5. Paul Panhard donne enfin son feu vert fin janvier et une équipe technique s'attelle de toute urgence à la réalisation de cinq voitures prototypes (n° 101 à 105) avec le concours des ingénieurs motoristes et aérodynamiciens de la société Le Moteur Moderne et des carrossiers Chappe et Gessalin (futurs constructeurs des CG), chargés plus spécialement de la fabrication des carrosseries en plastique stratifié, l'usine Panhard fournissant les organes mécaniques. Par ailleurs, il faut compléter les contrats avec le pétrolier BP, chercher des fournisseurs d'équipements les mieux adaptés et surtout constituer une solide équipe de pilotes. La sélection a lieu les 7 et 8 avril à Montlhéry et huit noms sont retenus. Toutes ces tâches sont menées à bien en moins de deux mois parallèlement au suivi de la construction des voitures.

En moins de 70 jours, une voiture carrossée en acier (châssis n° 101) est prête pour des essais à Montlhéry puis au Mans au début d'avril 1962. Fin mai 1962, elle est engagée aux 1000 km du Nürburgring pour essais réels en course avec un moteur 702 cm³, préparé par Le Moteur Moderne (équipage Boyer-Guilhaudin, 24^e au général et 2^e de la catégorie 1 000 cm³). Une deuxième voiture en stratifié est également engagée.

Au total, quatre voitures à carrosserie en fibre de verre et polyester seront construites (châssis n° 102 à 105) et essayées au Mans. Les moteurs sont des Tigre réduits à 702 cm³ et préparés par la société Le Moteur Moderne (MM) en vue des classements aux indices (de performance et énergétique). L'impossible pari a été gagné par une équipe extrêmement motivée et compétente, gérée par Étienne de Valance.

DB. Now under Etienne de Valance, the Panhard-Monopole acted as official team from 1956 to 1958, when Monopole pulled out of racing. Panhard turned to DB, creating the official team known as Panhard-DB from 1959-62. In January 1962, however, Panhard learnt in the press that Charles Deutsch and René Bonnet had split up, and that Bonnet had gone over to Renault engines. Assisted by Etienne de Valance, Messrs Panhard promptly contacted Charles Deutsch with a view to constructing cars for the next Le Mans 24 Hours, the one event on the calendar that Panhard could not afford to miss, given the value of the results it had already obtained there.

Charles Deutsch had indeed, with aerodynamics engineer Romani, been making plans project for a Grand Tourisme car with a Panhard engine, to succeed the DB HBR 5. Paul Panhard gave the green light at the end of January, and a technical team set to work urgently to produce five prototypes (nos 101-105) with mechanics and aerodynamics engineers from Le Moteur Moderne and coachbuilders Chappe & Gessalin (future constructors of the CG), involved in manufacturing the laminated plastic bodywork, with Panhard supplying the mechanical elements. Contracts needed to be signed with an oil company, BP; suppliers of suitable fittings to be found; and, above all, a valid drivers' team formed. Selection took place in Montlhéry on April 7/8, and eight drivers were chosen. All these tasks were completed inside two months while construction of the cars continued.

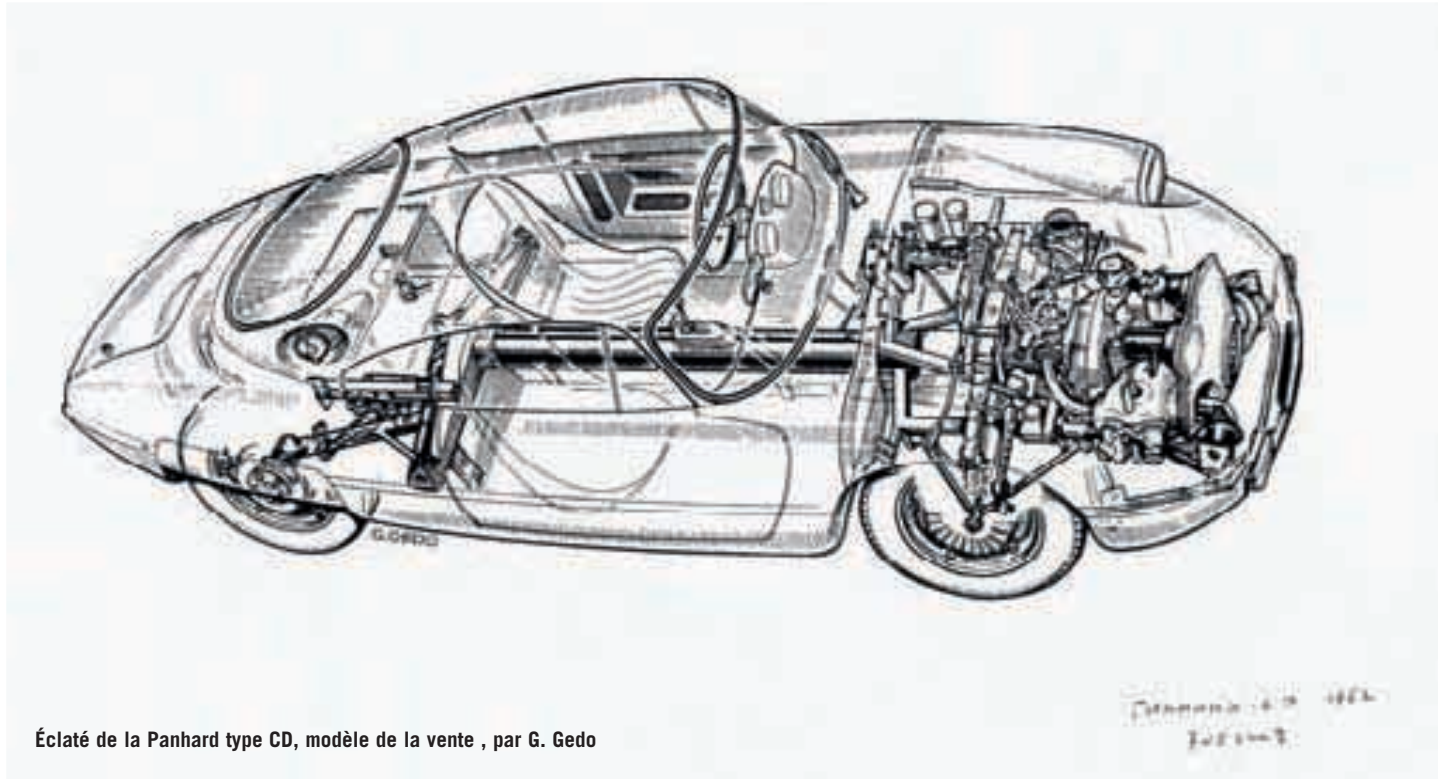
In under 70 days, a car with steel bodywork (chassis n°101) was ready for test-driving at Montlhéry, then at Le Mans in early April 1962. At the end of May it was entered in the Nürburgring 1000 Km for trials in racing conditions, with a 702cc engine prepared by Le Moteur Moderne (driven by Boyer/Guilhaudin, who came 2nd in the 1000cc class and 24th overall). A second car in laminated plastic also took part.

Four cars with fibreglass and polyester bodywork were built (chassis nos 102-105) and test-driven at Le Mans. They had Tigre engines reduced to 702cc, and prepared by Le Moteur Moderne (MM) with a view to Index classifications (Performance/Energy Efficiency). The impossible challenge had been met by an extremely motivated and competent team, managed by Etienne de Valance.



© Mathieu Heurtaut





Éclaté de la Panhard type CD, modèle de la vente , par G. Gedo

Trois voitures prennent le départ des 24 Heures 1962 :

N° 53 (châssis n° 103) : Guilhaudin-Bertaut - 1^{er} à l'Indice de performance

N° 54 (châssis n° 104) : Lelong-Henrioud – abandon sur sortie de route

N° 55 (châssis n° 105) : Boyer-Verrier – abandon sur problème moteur car réglée « très pauvre » pour remporter l'Indice énergétique

Le châssis n° 105 participe ensuite aux courses de côte du Mont-Dore, d'Urcy et de Chamrousse, équipée d'un moteur 954 cm³, toujours préparé par MM et plus efficace en catégorie 1 000 cm³. Le 16 septembre, à l'occasion du passage du Tour de France automobile, la voiture rééquipée du 702 cm³ spécialement préparée et légèrement modifiée au niveau du carénage atteint 207 km/h sur la ligne droite des Hunaudières. Les 22 et 23 septembre, le châssis n° 105 participe à Montlhéry aux essais et aux épreuves des Coupes de Paris, équipé d'un moteur Tigre de 848 cm³, réparé par MM, puis, le 21 octobre aux 1000 km de Paris (essais et course) où elle termine quatrième de sa catégorie devant la Bonnet-Renault. Les victoires des Panhard-CD rapportent à la marque le Championnat de France pour Voitures de Sport. Ses pilotes, André Guilhaudin et Alain Bertaut, terminent la saison respectivement premier et deuxième du Championnat de France des Pilotes en catégorie sport. Après la saison, les voitures n° 102, 104 et 105 sont cédées à la société Le Moteur Moderne et revendues plus tard lors de la liquidation de cette dernière. La 105 offerte aux enchères le 5 juin 1984 sous le numéro 40 par M^r Poulain est achetée par Jean-Claude Aubriet, concessionnaire Peugeot à Évreux et ancien pilote des 24 heures du Mans (sur BMW et Corvette). Après son décès en 1987 et comme promis, la voiture devient la propriété d'Étienne de Valance. Révisée, elle est alors conduite par la route au Musée du Mans pour y être exposée et participer de temps à autre à des manifestations à caractère historique. Un dossier très complet constitué par l'ancien directeur du service courses de Panhard et de l'écurie CD sera remis à l'acheteur.

La voiture se présente dans son configuration usine de 1962, avec son moteur 848 cm³, préparé à deux carburateurs double corps inversés. Seul le système d'alimentation par pompe électrique et canalisation de retour spécifiquement installé pour Le Mans a été modifié dans un souci de simplification.

De couleur bleu de France avec intérieur noir très dépouillé, sans arceau ni ceinture comme à l'époque, elle possède ses sièges baquets d'origine simplement recouverts de vinyle noir.

C'est une magnifique occasion d'acquérir « dans son jus » une de ces étonnantes et rapides Panhard à qui l'on doit, pendant une période difficile pour le sport automobile français, d'avoir fait retentir la Marseillaise à l'arrivée des plus grandes épreuves internationales.

Three cars took part in the 24 Hours in 1962:

n°53 (chassis n°103): Guilhaudin/Bertaut – 1st, Index of Performance

n°54 (chassis n°104): Lelong/Henrioud – abandon sur sortie de route

n°55 (chassis n°105): Boyer/Verrier – abandon (engine problem, as the engine had been set 'very low' to win the Energy Efficiency Index)

Chassis n°105 then took part in hill climbs (courses de côte) at Mont-Dore, Urcy and Chamrousse, fitted with a 954cc engine, again prepared by MM and more efficient in the 1000cc class. On September 16, during the Tour de France Automobile, this car – re-fitted with a specially prepared 702cc engine, and with modifications to the streamlining – touched 129mph along Les Hunaudières. On September 22/23, chassis n°105 took part in Coupe de Paris events at Montlhéry, fitted with a Tigre 848cc engine prepared by MM; then, on October 21, in the 1000km de Paris (qualifying and race), finishing 4th in its class ahead of the Bonnet-Renault. The Panhard-CD's victories helped the marque become French Sports Cars Champions. Drivers André Guilhaudin and Alain Bertaut ended the season first and second respectively in the French Drivers' Championship (sport class).

After the season, car nos 102, 104 and 105 were ceded to Le Moteur Moderne and resold later, when the firm went bankrupt. N° 105, sold at auction (as n° 40) by Hervé Poulain on 5 June 1984, was bought by Jean-Claude Aubriet, Peugeot's dealer in Evreux (Normandy) and a former driver in the Le Mans 24 Hours (on BMW and Corvette). After his death in 1987 the car became, as promised, the property of Etienne de Valance. After servicing, it was driven by road to Le Mans and shown in the museum there, occasionally take part in vintage events. The buyer will receive the extensive file assembled by Etienne de Valance, Panhard's former director of racing and head of the CD team.

The car is presented in its 1962 factory configuration, with its 848cc engine with two inverted double-barrel carburettors. Only the electric pump system, and return pipe installed specifically for Le Mans, have been modified. The car is French blue with a spartan black interior with its original black vinyl seats, but without roll-bar or belt. This is a magnificent opportunity to acquire, 'in its original condition,' one of the amazingly fast Panhards which, during a difficult period for French motor sport, ensured the Marseillaise resounded after top international events.

La voiture de la vente lors de la Course de Côte du Mont-Dore en 1962



2^e Course de Côte du Mont-Dore 1962



Au premier plan, le n° 55 (voiture de la vente) se prépare pour le départ des 24 Heures du Mans



Victoire - A. Bertaut - E. de Valance - A. Guilhaudin

Les autres châssis :
N° 101 : démontée ; carrosserie utilisée pour produire les moules des versions polyester. Sort du châssis inconnu.
N° 102 : sous le n° 70, elle prit part aux essais des 24 Heures du Mans 1962, mais ne courut pas. Actuellement au Musée de Lohéac dans la collection de Michel Hommell.
N° 103 : propriété de la société Panhard, elle est exposée au Musée de Mulhouse.
N° 104 : démontée ; châssis prototype utilisé en vue de l'industrialisation du type.

The other chassis:
n°101: dismantled; coachwork used to produce moulds for polyester versions; fate of chassis unknown
n°102: took part (as n°70) in qualifying at the Le Mans 24 Hours in 1962, without competing; now in the Michel Hommell Collection in the Manoir de l'Automobile in Lohéac (Brittany)
n°103: property of the Panhard firm, displayed at the Cité de l'Automobile in Mulhouse (Alsace)
n°104: dismantled; prototype chassis used with a view to industrial production

MÉMOIRES DE COURSE

Ce week end des 23 et 24 juin 1962 reste gravé dans ma mémoire. Comment ne pas revoir le film de ces “24 Heures” qui s'achève par une *Marseillaise* devant une foule considérable ? Jeune journaliste, déjà spécialisé dans les essais de voitures, il ne me serait jamais venu à l'esprit que, pour ma première participation dans la plus grande épreuve d'endurance du monde, je toucherais au but auréolé d'une victoire à l'indice de performance. Moment d'intense émotion, d'indicible fierté sur fond tricolore dédié à un constructeur français, Panhard, qui fut un précurseur de l'automobile et à une équipe française rassemblée autour d'un ingénieur exceptionnel, Charles Deutsch.

Tout commence quelques semaines plus tôt. Etienne de Valance, en charge du service de presse et de la compétition chez Panhard, m'offre de m'intégrer à l'aventure du Mans. Le 8 avril, pendant les essais préliminaires et dans des bourrasques de grêle, je dois passer un “examen de passage” au volant d'une barquette prototype. Examen réussi, Fin mai, c'est le test de vérité (1000 km) sur le “scenic railway” du Nürburgring. Avec Guy Verrier comme acolyte, notre Panhard-CD termine 24^e et 2^e de la catégorie prototype moins de 1000 cm³.

La participation au Nürburg avait été riche d'enseignements. Pour ma part, malgré l'excédent de poids de la carrosserie en tôle, j'ai appris à connaître la voiture. J'en avais aussi mesuré les contraintes : en résumé, aller le plus vite possible, ménager le moteur un œil rivé sur le compte-tours, manier la boîte de vitesses avec une grande douceur et ne pas martyriser les freins !...

Ces consignes bien ancrées dans la tête, arrive le grand jour. Une fois “marié” par E. de Valance avec André Guilhaudin - fin pilote fort d'une grande expérience - c'est la plongée dans le grand bain. Tout s'estompe autour du stand, la foule n'est plus qu'un décor sans contours distincts, les énergies se concentrent sur la voiture, chaque personnalité s'efface devant les consignes que dicte E. de Valance. Les essais se passent sans histoire. André a mission d'étalonner la voiture : il sera le lévrier, je serai l'homme de train. Premiers tours du grand circuit, la gorge serrée. Deux yeux ne suffisent pas pour tracer les trajectoires idéales, surveiller le régime du moteur le regard rivé sur les rétroviseurs quand les “gros bras” déboulent 100 km/h plus vite sur la ligne droite. Bien serrer la droite et ... laisser faire !

A André le privilège de prendre le départ. J'attends dans le stand le moment de mon premier relais. Attente très longue du fait de l'autonomie de 3 h 30 que permet la capacité du réservoir. Et puis, le saut dans l'arène, moins impressionnant que redouté, le peloton étant étiré et la course ayant déjà pris son rythme.

La voiture d'abord, le chronomètre ensuite. Toujours répéter les mêmes gestes au même moment, au même endroit du circuit et, à chaque tour, jeter un coup d'œil sur le panneau de signalisation qui donne les consignes du stand. Tour après tour, penser au terrible freinage de Mulsanne, au plongeon dans le toboggan d'Indianapolis, à serrer les dents pour, telle une bille dans une gouttière, “passer à fond” l'S de Maison-Blanche. A la tombée du jour, le soleil déclinant aveugle à l'approche d'Arnage. Au petit matin, c'est le lever du soleil qui éblouit au sommet de la bosse de la passerelle Dunlop avant la descente vers le Tertre Rouge. Ce rituel sans cesse recommencé n'a pourtant rien de monotone. La concentration tient en éveil. Seule distraction (?), chercher la régularité maximale : grâce à la signalisation qui me relie au stand, j'essaie d'approcher au 10^e de seconde près le temps du tour précédent.

Les changements de pilote se succèdent selon une procédure bien réglée : de Valance fixe le tempo selon le tableau de marche préétabli, André m'informe de la “santé” de la voiture et de l'état de la piste. Idem quand je lui cède le volant. Surtout, repartir doucement en ménageant l'embrayage qui n'apprécie pas la montée vers la courbe Dunlop à la sortie des stands. Enfin, faire une reconnaissance minutieuse de la piste pendant le premier tour Pour repérer les “pièges” : huile, sable, graviers,...

Longtemps, les heures passent avec le sentiment qu'elles ont la même durée. Mais, vers le milieu de la matinée du dimanche, progressivement, les heures semblent s'allonger. Plus le but approche, plus le temps ralentit. Dans l'habitacle surchauffé, une crampe tenaille la jambe droite crispée sur l'accélérateur, l'oreille épie la moindre saute de bruit du moteur, on ausculte la moindre vibration ou toute odeur suspectes. Et, toujours, cette interminable ligne droite des Hunaudières qui n'en finit pas de mettre la mécanique à la torture. On pense à tous ces tours jusque-là bouclés avec une régularité d'horloge. Alors arrive le dernier relais et, avec lui, peut-être une chance de victoire. André repart pour la dernière fois : à lui de finir le travail. Toute l'équipe croise les doigts, on n'ose y croire...

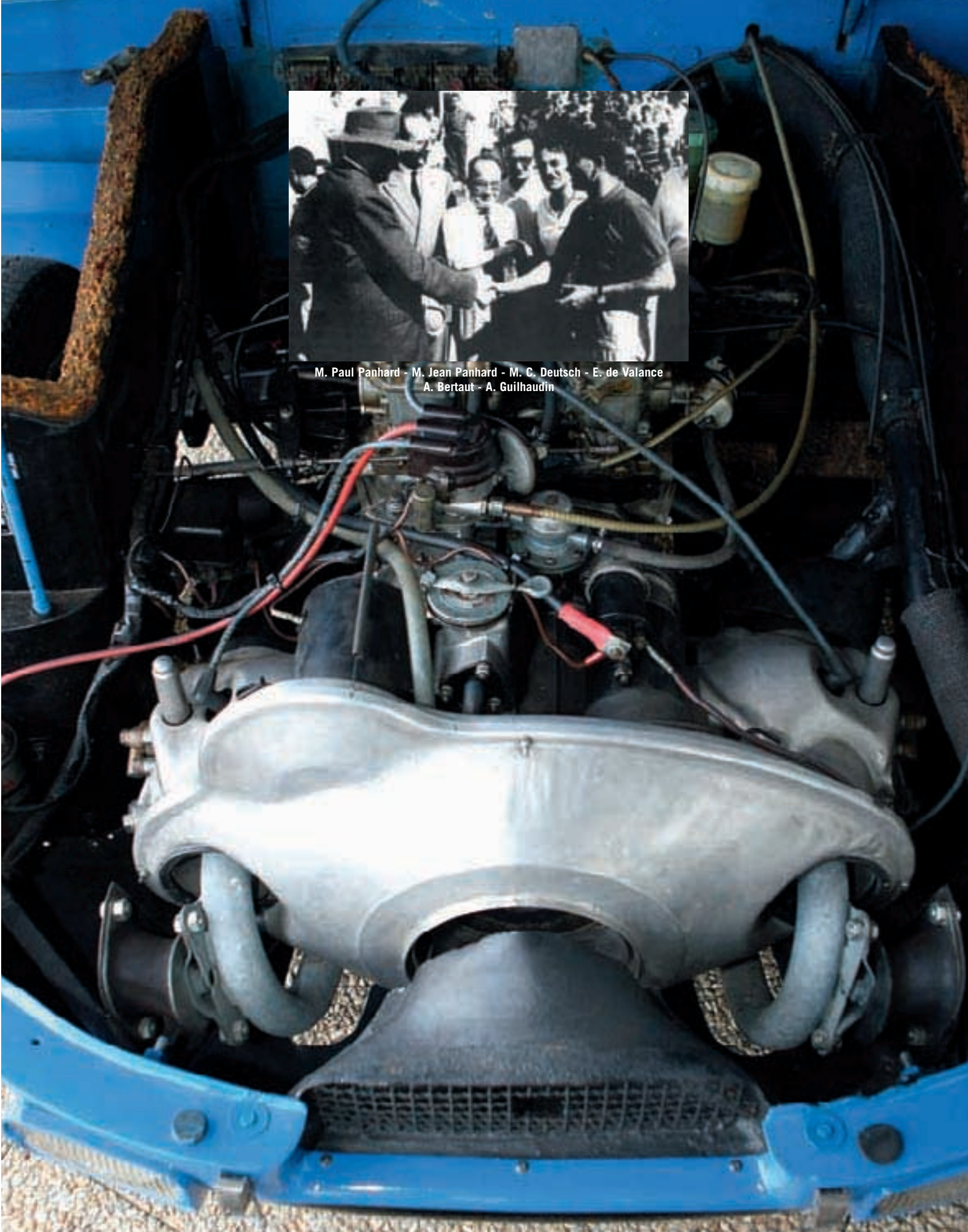
Dimanche 24 juin, 16 heures : c'est gagné ! La petite voiture bleue n° 53 a rempli son contrat. Cent mètres après la ligne d'arrivée, l'embrayage explose !...

Epilogue : sur la route de campagne qui nous mène à l'hôtel où est prévu le dîner offert par MM. Paul et Jean Panhard, je roule à une cadence que la morale réprouve. Mon épouse, Daniele, me rappelle à la réalité : “Alain, la course est finie et tu n'es plus sur un circuit !”

Alain BERTALIT



M. Paul Panhard - M. Jean Panhard - M. C. Deutsch - E. de Valance
A. Bertaut - A. Guilhaudin





134

Titre de circulation anglais (V5)
English title (V5)
Châssis n° SB 2775
Moteur n° NH 2736 S
N° historique de plaque
GH 2027

€ 390 000 / 500 000



Vidéo online

www.artcurial.com/lmc2010

- ✓ Recarrossée en 1938
- ✓ Vendue par Stanley Mann au propriétaire actuel en 2002
- ✓ Eligible au Mans Classic
- ✓ Un des plus beaux exemplaires de ces Bentley Vintage

- ✓ *Rebodied in 1938*
- ✓ *Sold by Stanley Mann to the current owner in 2002*
- ✓ *Eligible at Le Mans Classic*
- ✓ *One the most emblematic vintage Bentley*

1930 Bentley Speed Six Tourer Le Mans

Walter Owen Bentley, ingénieur ferroviaire passé à l'automobile puis aux moteurs aéronautiques pendant la Première Guerre mondiale, mit son expérience de motoriste à profit en concevant en 1919 une voiture de sport à moteur trois litres quatre cylindres très inspiré par le moteur Mercedes à arbre à cames en tête de 1914. Particularités : le moteur Bentley avait un bloc-cylindres et une culasse, coulés en une seule pièce et quatre soupapes par cylindre. La Bentley trois litres produite jusqu'en 1929 à plus de 1600 exemplaires remporta les 24 Heures du Mans 1924. Dans la foulée de ce type réussi, Bentley et ses commanditaires visèrent une clientèle plus exigeante en étudiant une six-cylindres de 6,5 litres clairement opposée à la nouvelle Rolls-Royce Phantom I.

Cette première Bentley Six, lancée fin 1925, bénéficia de l'adoption d'une commande de distribution originale très silencieuse par bielles et excentriques, inspirée par le système bielle et manivelle des locomotives. Sur un marché du luxe restreint, mais très encombré, ces performantes mais coûteuses voitures eurent du mal à s'imposer malgré la réputation que la marque se forgea par ses victoires au Mans de 1927 à 1930, les succès de 1929 et 1930 étant signés par les nouvelles Speed Six apparues l'année précédente.

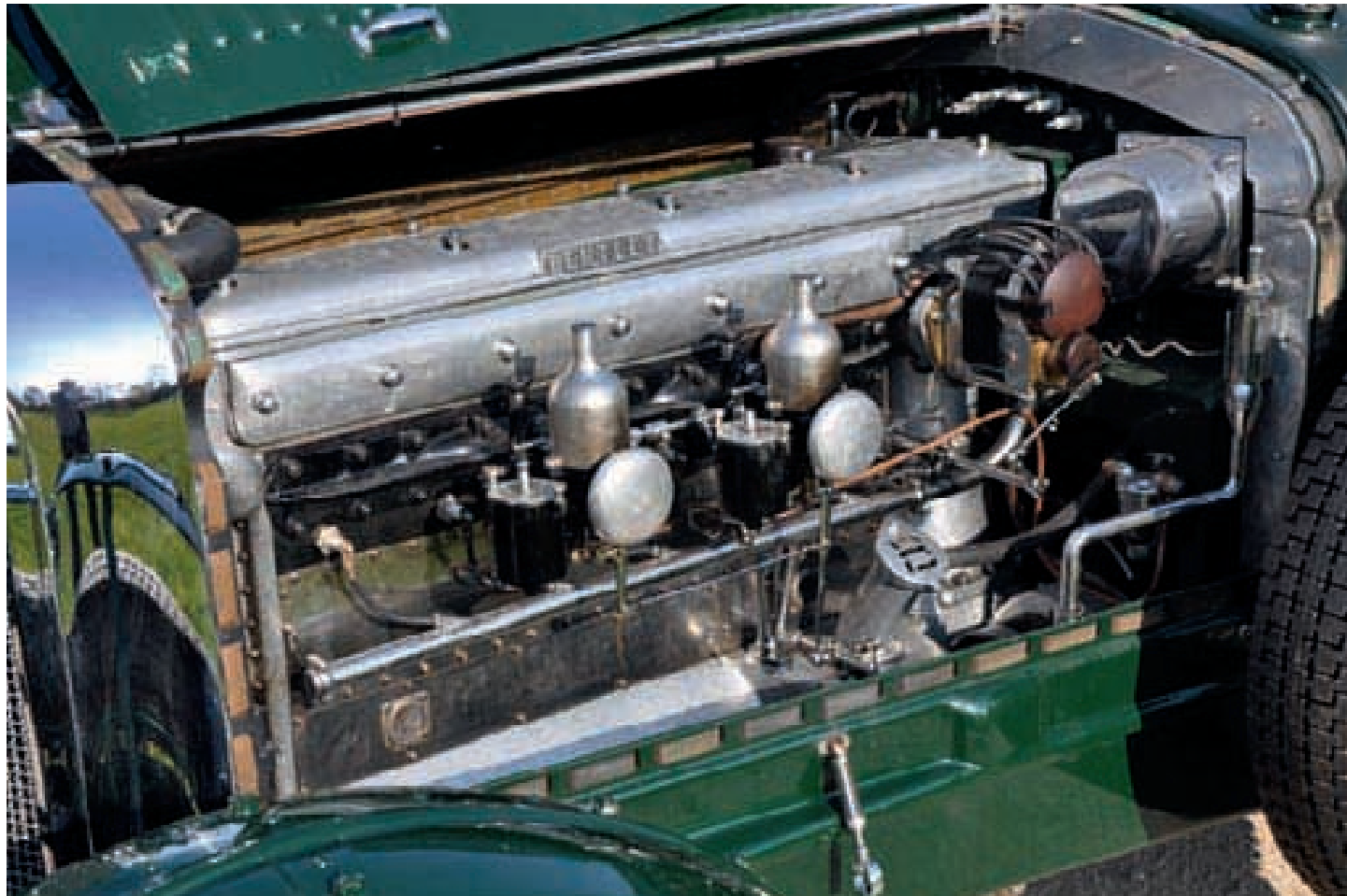
Cette version résultait d'une refonte de la 6.5 Litre dont le caractère sportif fut plus affirmé. Outre un radiateur plus grand à côtés parallèles, la voiture avait un moteur plus puissant grâce à un rapport de compression supérieur et à deux carburateurs. Les clients sportifs avaient souhaité retrouver avec la 6.5 Litre la vivacité de la première trois-litres, plus légère, mais la première six-cylindres avait déçu, entraînant la création de la 4,5 litres à quatre cylindres. La nouvelle Speed Six devait atteindre un niveau de performance digne de la marque en remportant, outre deux fois les 24 Heures du Mans, plusieurs grandes

Walter Owen Bentley began his career as a railway engineer before going into automobiles (then aero-engines during World War I). He made full use of all his mechanical experience in 1919 to design a sports car with a four-cylinder, 3-litre engine, much influenced by the Mercedes overhead camshaft engine of 1914. The Bentley engine had a cylinder-block and cylinder-head cast in a single piece, and four valves per cylinder. This Bentley 3-Litre won the Le Mans 24 Hours in 1924, and 1,600 of these cars had been produced by 1929. Its success prompted Bentley and his backers to target a more demanding clientèle by planning a six-cylinder 6½-Litre, no doubt in response to the new Rolls-Royce Phantom I.

This first Bentley Six, launched at the end of 1925, boasted an original, very quiet distribution system using connecting rods and eccentrics, inspired by a locomotive's rod and crankshaft system. This high-performance, albeit costly, car struggled to make its mark on the limited yet overcrowded luxury market, despite Bentley's burgeoning reputation in the wake of their Le Mans victories from 1927-30. The wins in 1929/30 were obtained by the new Speed Six launched in 1928 as a more sporting version of the 6.5 Litre, with a larger radiator and more powerful engine, thanks to a higher compression-ratio and two carburettors.

Race-minded clients had hoped the 6.5 Litre would display the same vivacity as the first, lighter 3-Litre, but the initial six-cylinder proved a disappointment – prompting the design of the new, four-cylinder 4.5 Litre. The new Speed Six soon reached levels of performance worthy of the marque by twice winning the Le Mans 24 Hours, along with several major British endurance events. This same Speed Six, with special streamlined bodywork, hit the headlines in 1930 when, driven by the firm's chairman (and Surrey wicket-keeper) Woolf Barnato,





épreuves d'endurance britanniques. C'est cette même Speed Six habillée d'une carrosserie spéciale profilée qui fit parler d'elle en 1930 en battant de quatre heures, pilotée par Woolf Barnato, patron de la firme, la liaison ferroviaire entre Cannes et Londres.

La voiture présentée n° SB 2775 prit la route en juillet 1930, habillée d'une carrosserie de limousine réalisée par Lancefield sur ce châssis de 12' 6" (382 cm) d'empattement. Dès 1938, elle fut recarrossée en tourer Le Mans par Corsica. Acquisée en 2002 par l'actuel propriétaire auprès du négociant britannique Stanley Mann, spécialiste des Bentley Vintage, elle a été depuis régulièrement conduite et entretenue. Cette formidable machine est prête à reprendre la route.

it raced the Blue Train from Cannes to Calais and on to London (via Dover), winning by four hours.

The car presented here, n° SB 2775, was made in July 1930 with limousine bodywork by Lancefield on this chassis with a 12' 6" (3.82m) wheelbase; the body was reworked by Corsica as a Le Mans Tourer in 1938. It was acquired by its current owner from the British dealer and Vintage Bentley specialist Stanley Mann in 2002, and has since been regularly driven and maintained. It is a formidable machine, and ready for the road.







135

Carte grise française
French title
N° de série : 11255
Moteur : 11255

€ 60 000 / 80 000

 Vidéo online
www.artcurial.com/lmc2010

- ✓ Vendue neuve en France
- ✓ 4^e main
- ✓ Matching numbers
- ✓ Restaurée avec soin (dossier photos et factures)
- ✓ Sold new in France
- ✓ 4th owner
- ✓ Matching numbers
- ✓ Very well restored (file of invoices and pictures)

1968 Ferrari 365 GT 2+2

La voiture de la vente est française d'origine, vendue par la Franco Britannic à Paris, elle fut la propriété de trois industriels français puis du propriétaire actuel depuis 2007. Une révision du moteur d'origine fut alors effectuée en 2008 chez Raymond Duriez près d'Angers, comprenant le démontage des culasses, de la distribution, de l'allumage, des carburateurs, des pompes à essences, des tuyauteries et durites, et des périphériques moteur. Un relevé des compressions moteur, effectué en octobre 2007, indique que ces dernières sont bonnes et équilibrées et la pression d'huile à chaud est très bonne, le moteur ne chauffe ni ne fume. Le boîtier de fusibles, les relais et les câblages ont été refaits ensuite. Une ligne d'échappement en inox aux dimensions d'origine à été installée en 2008 et la boîte de vitesses (arbre primaire, roulements, bagues de synchro, étanchéité) et l'embrayage et son volant moteur refaits à neuf en 2010. La carrosserie fut l'objet d'une réfection complète en 2008 par un maître carrossier avec démontage de toutes les vitres, remplacement des joints de carrosserie et peinture dans la teinte d'origine. Les papillons de roues et les pare-chocs ont été re-chromés ensuite. Les tapis de sol et les insonorisants ont été refaits comme à l'origine et le ciel de toit regarni de mousse et retendu et les commandes à câble du chauffage révisées. Elle est équipée de ceintures à enrouleurs, d'une radio Kenwood et d'une alarme classe 4 autoalimentée et d'un extincteur. Un accélérateur manuel a été ajouté, très pratique pour la faire chauffer doucement et d'une commande manuelle supplémentaire de déclenchement de ventilateur et comme toutes les série 1, de commandes de déflecteurs électriques. Elle est équipée d'un robinet coupe batterie, de sa trousse de cric d'origine, d'un manuel de pièces détachées et de bord et d'un double des clés. Les boiseries du plus bel effet seraient, d'après l'ébéniste qui les a revernies, en Teck. Un dossier de factures atteste des travaux effectués ainsi qu'un dossier de photos de la restauration.

The car in our sale is of French origin and was first sold by Franco-Britannic in Paris. It was owned by three French industrialists before being acquired by the current owner in 2007. The original V12 engine was serviced in 2008 by Raymond Duriez near Angers, including an overhaul to the cylinder-heads, distribution, ignition, carburetors, fuel pumps, pipes and hoses. Oil pressure is fine, and the engine does not smoke or overheat. The fuse box, cross-shafts and wiring have been repaired, and a stainless steel cat-back, with original dimensions, was installed in 2008; the gear-box (primary shaft, rolling bearings, blocking rings, water-resistance), clutch and flywheel were restored as new in 2010.

The bodywork was totally restored by a master coach-builder in 2008, with all the windows and bodywork-joints replaced, and a respray carried out in the original colour, with the bumpers and butterfly-nuts then re-chromed. The carpets and sound-proofing were redone as new, the roof re-stretched and relined with foam rubber, and the heating control wiring repaired. The car is fitted with wind-up belts, a Kenwood radio, a class 4 alarm and a fire-extinguisher. A manual accelerator has been added –practical for warming the car gradually – as has an extra manual control for activating the fans. As with all Series 1 models, there are electrically-controlled quarter-lights. There is also a battery isolation switch, the original jack kit, a spare-parts manual and driver's manual, and spare set of keys. The attractive wood panelling is made of teak, according to the cabinet-maker who revarnished it. An invoice file charts all the repairs that have been carried out, and there is a folder of photographs taken during restoration work.





136

Titre de circulation suisse
Swiss registration papers
Châssis n° 198 042 10 003 070
Moteur n° 198 982 0000 025
en aluminium

€ 430 000 / 500 000

 Vidéo online
www.artcurial.com/lmc2010

- ✓ Modèle le plus abouti: freins à disques, bloc aluminium, hard top, bagages
- ✓ Matching numbers
- ✓ Très belle restauration
- ✓ Modèle le plus recherché de cette icône automobile

- ✓ *The most desirable 300SL Roadster : disc brakes, alloy engine, hard top, luggages*
- ✓ *Matching numbers*
- ✓ *Very nice restoration*
- ✓ *The most sought after model of this iconic car*

Livrée avec son hard top et ses valises / Delivered with its hard top and luggages

1962 Mercedes Benz 300 SL Roadster ○

En 1954, au Salon de New York, l'importateur de voitures de luxe et de sport européennes, Max Hoffman présente deux nouvelles Mercedes de sport : la 190 SL et la 300 SL de route. Celle-ci est une adaptation à usage routier de la 300 SL de compétition qui se caractérise par ses portes « papillon ». Quoique plus civilisée que les voitures d'usine, la 300 SL client reste une voiture pour amateurs de pilotage dans laquelle le confort a été sacrifié à l'efficacité. Notamment l'accès à bord reste difficile en raison de la hauteur des seuils de porte et cette seule particularité en limite la diffusion aux États-Unis, son principal marché. Mercedes-Benz en écoule quand même 1 400 exemplaires en quatre ans, mais confronté à une baisse de la demande en 1956, le constructeur cède encore aux pressions américaines et en propose une version décapotable, le Roadster, présenté à Genève en mars 1957. Sa particularité la plus visible réside dans l'adoption de portes conventionnelles grâce à une modification du châssis par ailleurs renforcé pour compenser l'élimination du toit.

Ce splendide cabriolet d'allure aussi musclée que le coupé « papillon », s'adresse à une clientèle plus férue de grand tourisme que de performances, mais la partie mécanique déjà raffinée a encore été améliorée. Le moteur toujours alimenté par injection directe délivre 250 ch SAE et les derniers roadsters de 1962-63 recevront un bloc en aluminium et quatre freins à disque. La vitesse de pointe d'environ 230 km/h convient largement à un cabriolet grand tourisme.

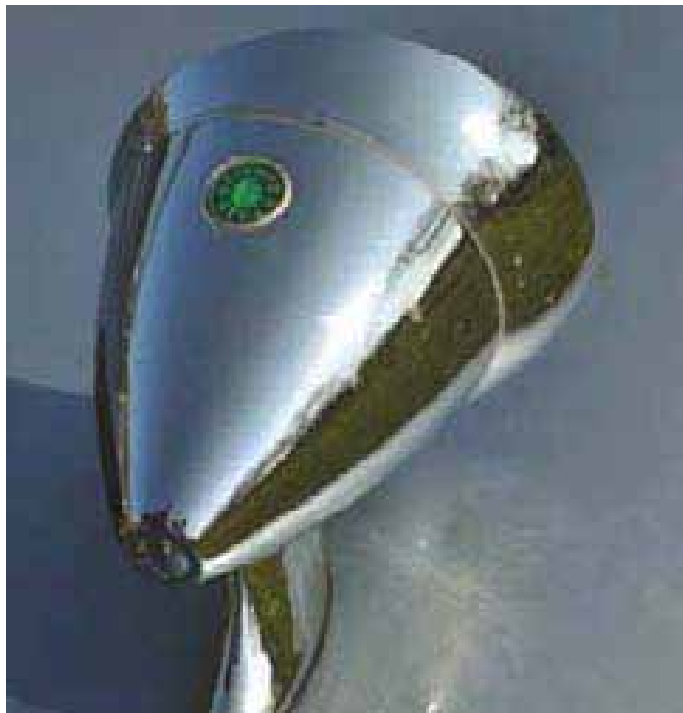
Une autre importante amélioration concerne l'adoption d'un nouveau train arrière, toujours du type à essieu brisé, mais dont le point d'articulation a été abaissé et qui comporte en plus un ressort compensateur horizontal. Les variations de carrossage à l'arrière sont réduites et la tenue de route en virage devient moins ... surprenante !

It was Max Hoffman, an importer of European luxury sports and cars, who presented two new Mercedes sports models at the 1954 New York Auto Show: the 190 SL and the 300 SL Roadster. The latter was an adaptation, for road use, of the 300 SL sports car with its distinctive 'gull-wing' doors. Although more civilized than a factory car, the 300 SL remained a car for drivers who preferred performance over comfort. In fact, access remained tricky due to the height of the doors, which limited sales in the United States, its principal market. Mercedes-Benz nonetheless sold 1,400 cars in four years but, faced with a slump in demand in 1956, again bowed to American pressure and proposed a convertible version, the Roadster, unveiled in Geneva in March 1957. The most visible feature was its conventional doors, made possible by changes to the chassis, now strengthened to compensate for the removal of the roof.

This splendid cabriolet, just as rugged in appearance as the 'gull-wing' coupé, targeted clients more interested in a grand tourer than a racing car. Even so, the refined mechanics had been further improved. The engine, still using direct injection, delivered 250bhp SAE, while the last roadsters of 1962/3 would receive an aluminium block and four disc brakes. A top speed of over 140mph was ample for cabriolet gran turismo. Another major improvement concerned the adoption of a new rear end, still of the broken-axle type but with a lowered articulation point and horizontal compensator spring.

Variations to the rear body were reduced, and road-holding around bends became less... unpredictable. These mechanical refinements attracted a new clientèle, and sales of the Roadster reached 1,858 – 400 more than for the 'gull-wing' coupé. Thanks to its qualities on the road, easy driving, and timeless elegance, the popularity of the 300 SL Roadster continued to climb.





Ces raffinements mécaniques attirent une nouvelle clientèle et les ventes du Roadster atteindront 1858 exemplaires soit 400 de plus que celles du coupé « papillon ». Grâce à ses qualités routières, à son agrément de conduite et à son style d'une rare élégance insensible au passage du temps, la 300 SL Roadster voit sa cote se renforcer constamment.

La voiture présentée est une 300 SL Roadster 1962 à bloc aluminium (matching numbers) et freins à disque dont la restauration confiée au Garage Dupertuis à Aigle (Suisse) a été facturée en mai 2005 pour un montant total de plus de CHF38,000.

Le dossier très détaillé qui accompagne la voiture précise notamment les travaux mécaniques suivants (sous-traités à Duam Motor SA) : démontage complet du moteur suite (pour cause de fonctionnement insatisfaisant) et nettoyage chimique et sablage, rectification du volant moteur, honage des cylindres, réfection des pistons (gorges et segmentation, axes et arrêtoirs), traitement des pistons au molybdenite, montage et ajustage des coussinets de bielles et de paliers, réfection des bielles, équilibrage de l'ensemble vilebrequin-embrayage, réfection des passages d'huile, commande de distribution (pignon et chaîne), réfection des soupapes, des sièges et des culbuteurs, remplacement du filtre à air métallique par un élément moderne, réfection du système d'injection (pompes et injecteurs) et des canalisations d'essence et d'huile, réfection de l'allumage, embrayage neuf, révision et remise en état de la commande de démarrage, révision des freins et réglage de la direction (timonerie et géométrie), installation d'un coupe-circuit, mise au point, etc. Il s'agit du meilleur modèle et de la plus aboutie des 300 SL

The car offered here is a 1962 300 SL Roadster with disc brakes and aluminium block (matching numbers), restored by Garage Dupertuis in Aigle (Switzerland) at a cost of over CHF38,000 in May 2005.

The detailed dossier that comes with the car contains a break-down of the following mechanical work carried out (sub-contracted to Duam Motor SA): full dismantlement and cleaning of the engine suite (due to unsatisfactory performance); resurfacing of the flywheel; honing of the cylinders; repairing of pistons (grooves, segmentation, pawls); molybdenite treatment of pistons; mounting and adjusting of connecting-rod bushings and main bearings; repairing of connecting rods; balancing of crankshaft/clutch; repairing of oil passages, distribution (drive pinion and chain); repairs to valves and rocker arms; replacing of metal air-filter by a modern filter; repairs to injection system (pumps and injectors) and the oil and fuel passages; repair of ignition; new clutch; repair of starter; checking brakes and correcting the steering; installing a cut-out switch, etc.

This is the finest and the most accomplished of the 300 SL Roadsters. The metallic grey paintwork and black leather interior are in superb condition. It is rare to find a roadster with an aluminium block and disc brakes, and this one also has a hard-top with mobile storage system installed by the owner.

More than an automobile – a myth!

This car is delivered with its Swiss registration paper; the import duties and taxes will apply in the country of destination.

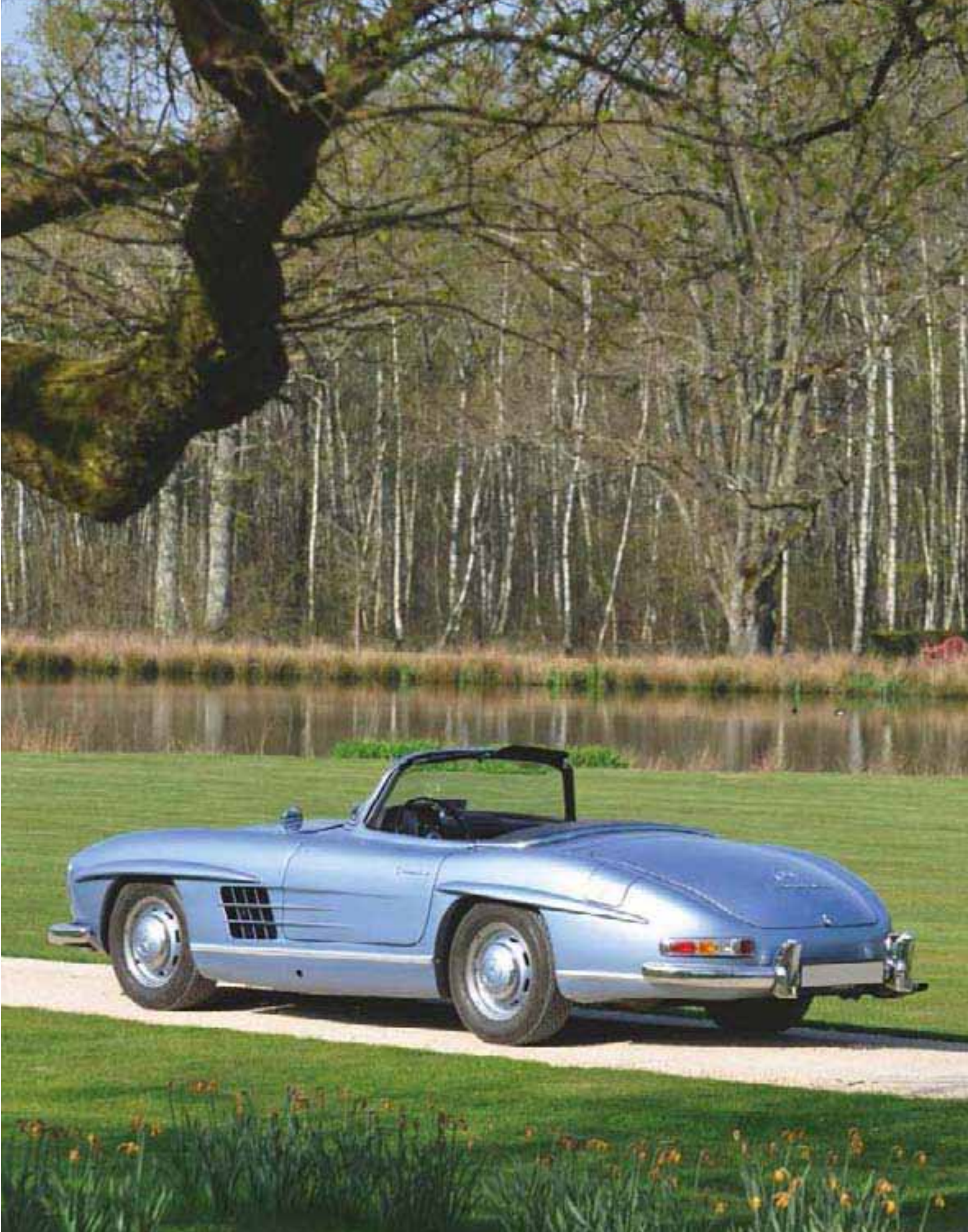




Roadster. La peinture gris métallisé ainsi que l'intérieur cuir noir sont en superbe état. Il est très rare de trouver un roadster à bloc alu et freins à disques, accompagné en plus de son hard-top dont le propriétaire avait installé un système de stockage mobile, permettant de le poser sans effort sur la caisse.

Plus qu'une automobile, un mythe.

Cette automobile est livrée avec une carte grise suisse ; les droits et taxes à l'importation s'appliquent dans le pays de destination.





137

Carte grise française
French title
Châssis n° 210406502717

€ 55 000 / 75 000

 Vidéo online
www.artcurial.com/lmc2010

- ✓ Excellente préparation racing
- ✓ Deux carburateurs double corps Weber
- ✓ Look unique !

- ✓ Excellent racing preparation
- ✓ Two large Weber 40
- ✓ Sexy car!

1957 Mercedes-Benz 190 SL Roadster

Au début des années 1950, Mercedes-Benz était revenue en force sur les marchés mondiaux et en compétition et son modèle phare, la 300 SL prévue initialement pour la course, avait dû être mise en production sous la pression de la demande américaine. Mais son prix élevé ne pouvait en faire la Mercedes sportive de grande diffusion et l'heure était venue de créer un modèle plus abordable.

Dans le style de la prestigieuse 300 SL de production, Mercedes créa donc un type à tendance sportive sur la base de la nouvelle berline 180 monocoque, dont il reprenait la plate-forme raccourcie, habillée dans ce cas d'une très belle carrosserie de cabriolet à deux places proche esthétiquement de la 300 SL, luxueusement équipée et finie selon des critères de qualité propres à la marque. Pour la mécanique, Mercedes choisit naturellement le moteur de la nouvelle 190, un solide et beau quatre-cylindres moderne à arbre à cames en tête de 1,9 litres donnant la respectable puissance de 105 ch (DIN) à 5 700 tr/min avec deux carburateurs. Toutefois, l'option cabriolet de luxe s'était traduite par un poids à vide proche de 1 200 kg et les relances s'en trouvaient pénalisées surtout si l'on comparait (injustement) ses performances avec celles de la redoutable 300 SL, à laquelle elle ressemblait grâce à quelques détails de style volontairement transposés.

Cette rare, belle et très sportive Mercedes 190 SL version roadster de teinte grise avec intérieur en cuir rouge, dans un parfait état de présentation et de fonctionnement, a été soigneusement construite dans cet esprit. Sur son moteur préparé par Atelier SL, spécialiste des SL, les carburateurs Solex d'origine, sobres, mais inadaptés à une conduite sportive, ont été remplacés par deux Weber double corps de 40 plus généreux. Un allumage électronique a été installé ainsi que deux repose-pieds en aluminium et une lampe lecteur de carte. Deux têtes profilées servent d'arceaux de sécurité.

Mercedes-Benz made a forceful return to both the world market and motor-racing in the early 1950s. Their star model, the 300 SL, was initially intended just for racing, but had to enter production in response to American demand. Yet, given its high price, it was not suited to becoming a production-line sporting Mercedes, and it was time to create a more affordable model.

Along the lines of its prestigious 300 SL, Mercedes created a sports type based on the new 180 monocoque saloon, borrowing its shortened chassis – here with fine two-seater cabriolet bodywork aesthetically similar to that of the 300 SL – luxuriously equipped and finished with typical Mercedes quality. On the mechanical front, Mercedes naturally opted for the engine of the new 190: a fine, solid, modern 1.9-litre four-cylinder with overhead camshaft, yielding a respectable 105bhp (DIN) at 5700rpm with two carburettors. The cabriolet de luxe option, however, meant a tare weight of nearly 1200kg, which hindered acceleration, especially when compared (unfairly) with the redoubtable 300 SL to which it resembled thanks to various (deliberately borrowed) stylistic details.

In 1955 Mercedes considered a racing version (the 190 SLR) in the spirit of the 300 SL roadster, with aluminium doors and smaller windscreen, before abandoning the project to concentrate on Formula 1.

Our rare, handsome and very sporty Mercedes 190 SL Roadster was constructed in such a spirit. It is of excellent appearance, coloured grey with a red leather interior, and is in perfect working order. Its engine, prepared by SL specialists Atelier SL, has two sets of large Weber 40 carburettors instead of the original, sober Solex carburettors ill-suited to a sporty style of driving. Electronic ignition has been installed, as well as two aluminium foot-rests and a map-reading light. Two profiled head-rests serve as roll bars.





138

Carte grise française
French title
Châssis n° AM120188

€ 65 000 / 85 000



Vidéo online
www.artcurial.com/lmc2010

- ✓ Superbement restaurée par Lecoq en carrosserie et Isotta Automobiles en mécanique
- ✓ Voiture du Salon de Genève 1975
- ✓ Magnifique exemplaire de cette GT Maserati
- ✓ Very well restored by Lecoq and Isotta Automobiles
- ✓ Ex-1975 Geneva Motor Show
- ✓ Superb example

Sortant d'une restauration complète / Coming from an extensive restoration

1975 Maserati Khamsin

La Khamsin (dernière étude de l'ingénieur Alfieri) était comme l'Indy qui la précédait, une monocoque étudiée et fabriquée par Bertone, mais elle remplaçait la Ghibli en n'offrant que deux places. Elle bénéficiait pour la première fois chez Maserati d'une suspension arrière à roues indépendantes par triangles superposés, ressorts hélicoïdaux et barre antiroulis, comme à l'avant, un système simple et éprouvé, garant d'un bon guidage des roues. Elle innovait aussi par sa direction à crémaillère, imposée par l'assistance Citroën. Son moteur était l'excellent V8 AM115 de la Ghibli, porté à 4,9 litres et limité à 320 ch, servi par une boîte à cinq rapports ou une automatique Borg Warner à trois rapports (peu appréciée par les amateurs de conduite sportive). Malgré ses 1 700 kg en ordre de marche, elle atteignait 280 km/h et accélérait de 0 à 100 km/h en 8 secondes, des valeurs toujours impressionnantes.

La voiture présentée (une troisième main seulement) fut exposée sur le stand Maserati au Salon de Genève 1975 (selon l'expert Guillaume Cognet), avant de devenir la propriété du concessionnaire Maserati de Genève jusqu'en 1988. Elle a bénéficié d'une restauration en carrosserie par les établissements Lecoq (plus de 27 000 € de factures) et d'une réfection totale des trains roulants, des amortisseurs et des freins pour plus de 22 000 € chez Isotta Auromobiles. Le moteur a été adapté au carburant sans plomb. Les roues et les pneus sont neufs. La radio Blaupunkt est d'origine. L'intérieur en cuir rouge et les moquettes et garnitures gris clair sont neufs. Elle est accompagnée de son dossier d'entretien et de restauration.

The Khamsin (in its final design by the engineer Alfieri) was, like the Indy which preceded it, a monocoque made by Bertone, which replaced the Ghibli in having only two seats. It was the first Maserati to have independent rear suspension with super-imposed triangles, coil springs and anti-roll bar, as at the front – a simple, tried and tested system ensuring good wheel guidance. It also innovated by using rack-and-pinion steering, at Citroën's behest. The engine was the Ghibli's excellent V8 AM115, increased to 4.9 litres and limited to 320bhp, served by a five-speed gearbox or three-speed Borg Warner automatic (little-loved by sporty drivers). Despite its 1700kg in running order, it could reach 175mph and accelerate from 0-60mph inside 8 seconds – performances that remain impressive.

The car presented here (only third-hand) was shown on the Maserati stand at the Geneva Motor Show in 1975 (according to expert Guillaume Cognet), then owned by Maserati's Geneva dealer until 1988. The bodywork has been restored by Etablissements Lecoq (invoices for over €27,000), with repairs to the axle-units, shock absorbers and brakes effected by Isotta Auromobiles for over €22,000. The engine has been adapted for unleaded petrol. The wheels and tires are new, as are the red leather interior and pale grey carpet; the Blaupunkt radio is original. It comes with its service booklet and maintenance records.





Appartenant à deux collectionneurs

Owned by two collectors

Lot 139 à 146



139

Carte grise française
French title
Châssis n°
VF3741R76E5100184

€ 40 000 / 60 000



Vidéo online
www.artcurial.com/lmc2010

- ✓ 2^e main, historique clair
- ✓ Entretien suivi par le mécanicien particulier du vendeur
- ✓ Superbe exemplaire de ces Groupe B de route

- ✓ 2 owners from new, clear history
- ✓ Well maintained by the vendor's mechanic
- ✓ Superb example of this Road Group B

Seulement 25 000 km d'origine, 2^e main / Only 25 000 km from new, 2nd owner

1984 Peugeot 205 Turbo 16

En 1981, en prévision du lancement en 1983 de la future Peugeot 205 (encore appelée projet M24), la direction de Peugeot décide de créer une voiture de rallye capable de disputer les épreuves du Championnat du Monde dans le futur Groupe B, c'est-à-dire au plus haut niveau. La concurrence s'appelle Porsche, Audi, Lancia ... Une structure est créée sous le nom de Peugeot-Talbot Sport et Jean Todt en prend la direction.

Le choix se fait in fine sur une voiture à quatre roues motrices et à moteur central, un quatre cylindres de nouvelle génération, alimenté par un turbocompresseur, qui doit être construite à 200 exemplaires, plus 20 voitures améliorées, dites Évolution, engagées en compétition par l'usine en Groupe B. En février 1983, la M24 Rallye, récemment rebaptisée 205 Turbo 16 (pour 16 soupapes), pilotée par Jean-Pierre Nicolas tourne sur le piste de Mortefontaine. Quelques jours plus tard, elle accompagne le lancement commercial de la 205 au Salon de Genève.

L'année 1983 est consacré à la mise au point des prototypes de la « Groupe B » tandis que les 200 voitures « de production » mises en chantier doivent être achevées avant le Tour de Corse de mai 1984. C'est le début prometteur d'une formidable aventure technique et sportive qui fera de la Peugeot 205 Turbo 16 la championne du monde des rallyes en 1985 et 1986. La fin du Groupe B, conséquence d'accidents dramatiques survenus au Portugal et en Corse, feront entrer la Turbo 16 et ses rivales dans l'histoire.

Cette 205 Turbo 16 gris foncé en remarquable état d'origine, qui fait donc partie des 200 exemplaires nécessaires à l'homologation du type, a été acquise quasiment neuve (2 000 km au compteur) en 1987 par l'actuel propriétaire. C'est donc une deuxième main à l'historique simple et clair. Elle a parcouru depuis environ 25 000 km en bénéficiant d'un entretien courant régulièrement effectué par le mécanicien du vendeur. L'embrayage et le démarreur ont moins de 5 000 km.

In 1981, ahead of the 1983 launch of the future Peugeot 205 (still known as Project M24), Peugeot decided to design a rally car to compete in future World Championship Group B events, i.e. at the highest level, against Porsche, Audi, Lancia... A structure called Peugeot-Talbot Sport was set up under Jean Todt, and plans for the M24 Rallye, as it was provisionally known, were assigned to an experienced team of motorists and specialists. They ultimately opted for a four-wheel drive with a new-generation, four-cylinder central engine with turbo-compressor; 200 cars were to be built, plus 20 improved 'evolution' cars entered by the factory for Group B competition.

In February 1983 the M24 Rallye, newly rechristened the 205 Turbo 16 (for 16-valve), was test-driven by Jean-Pierre Nicolas at Mortefontaine. A few days later it accompanied the commercial launch of the 205 at the Geneva Motor Show.

The year 1983 was devoted to developing Group B prototypes, while the 200 'production' cars already under construction needed to be finished before the Tour de Corse in May 1984. This marked a promising start for a tremendous technical and sporting adventure, which saw the Peugeot 205 Turbo 16 become world rally champion in 1985 and 1986. The demise of Group B, after tragic accidents in Portugal and Corsica, saw the Turbo 16 (and its rivals) consigned to history.

This dark grey 205 Turbo 16, in remarkable original condition, was one of the 200 cars needed to obtain homologation, and was bought virtually new (1,250 miles on the clock) by its current owner in 1987. It is, then, second-hand, and with a clear, simple history. It has since driven around 15,000 miles, with regular servicing by the vendor's mechanic. The clutch and starter have done under 3,000 miles.





140

Carte grise française
French title
Châssis n° 7011
Moteur n° 7011

€ 70 000 / 80 000



Vidéo online
www.artcurial.com/lmc2010

- ✓ Ex- Baron Empain
- ✓ Restauration complète supervisée par Pozzi dans les années 90
- ✓ Matching numbers
- ✓ Ex-Baron Empain
- ✓ Completely restored supervised by Pozzi in the 90's
- ✓ Matching numbers

Ex-Baron Empain

1965 Ferrari 330 GT Coupé 2+2

La vraie descendante de la 250 GTE fut dévoilée au Salon de Bruxelles après une présentation à la presse qui surprit les spécialistes en janvier 1964. La nouvelle 330 GT aux lignes plus galbées (on revenait à la désignation par la cylindrée unitaire) offrait quatre places encore plus confortables à l'arrière grâce à l'allongement du châssis de 2,60 à 2,65 mm. Le moteur, issu du V12 de Colombo et bien éprouvé sur la série des 250, avait été sérieusement revu pour gagner en couple, en souplesse et en silence. Porté à près de quatre litres, il donnait en toute sécurité 300 ch officiels (probablement plus à 6600 tr/min, régime limite). Le bloc allongé contenait davantage d'eau, le débit du liquide salvateur avait été amélioré et en fonction d'un nouveau bilan électrique sur une voiture de très grand tourisme, on avait monté un alternateur. La vocation de grand routière était en effet servie par quatre projecteurs jumelés – audace sévèrement jugée pour son côté américain – qui firent place sur la deuxième série à des projecteurs ronds et simples (au détriment des moyennes nocturnes, mais le problème se posait rarement). Malgré les réserves aigres des essayeurs patentés sur ses performances, la 330 GT, capable d'atteindre 240 km/h (donnée constructeur, avec overdrive sur la quatrième), séduisit aussi un millier de clients en quatre ans.

Cette 330 GT fut initialement la propriété du baron Jean-Edouard Empain, victime d'un dramatique enlèvement en janvier 1978. De couleur gris métal intérieur en cuir rouge, elle a fait l'objet d'une reconstruction totale de l'ensemble châssis-mécanique en 1993 en Italie sous la supervision de Ch Pozzi SA (copies des factures), importateur français de la marque, et chez Lecoq en ce qui concerne la carrosserie. Elle se présente dans un état exceptionnel, accompagnée de son carnet d'entretien d'origine et d'un dossier de factures détaillant les travaux effectués.

The 250 GTE's true descendant was unveiled the Brussels Motor Show – after causing a sensation at the press preview – in January 1964. The new, curvaceous 330 GT (a return to names based on engine capacity) had four seats, the back ones rendered more comfortable by lengthening the chassis from 2.60m to 2.65m. The engine, derived from the Colombo V12, had proved its worth in the 250 series, then been extensively revised to gain extra torque, smoothness and quietness. Engine-size had been increased to nearly 4 litres, safely delivering 300bhp (officially – but probably more, at its top limit of 6600rpm). The long block contained more water, output flow had been improved and an alternator mounted. Its 'grand road-car' vocation was underlined by four sets of twin-headlamps – a bold step that drew adverse comment for its American look – replaced by round, single headlamps on the second series. Despite some snide comments from veteran test-drivers about performance, the 330 GT had a top speed of 150mph (according to the constructor, with overdrive in fourth), and won over a thousand clients inside four years.

Our 330 GT was initially owned by Baron Jean-Edouard Empain, who was dramatically kidnapped in January 1978. It is painted metallic grey with red leather interior, and the chassis and engine were totally rebuilt in Italy in 1993 under the supervision of Ch. Pozzi SA, the make's French importer, with Lecoq overhauling the bodywork. The car is in exceptional condition, and comes with its original service booklet and file of detailed repair invoices.





141

Titre de circulation hollandais
Dutch registration papers
Châssis n° DBS/5377/L
Engine n° 400/4221/SVC

€ 80 000 / 120 000



Vidéo online
www.artcurial.com/lmc2010

- ✓ Délivrée neuve en Suisse
- ✓ 2^e main
- ✓ Rarissime en conduite à gauche, vantage, boîte manuelle

- ✓ Delivered new in Switzerland
- ✓ 2nd owner
- ✓ A very rare Vantage LHD manual gearbox

1969 Aston Martin DBS Vantage

Une dizaine d'années après sa présentation, la série des DB4/DB5/DB6 commençait à vieillir notamment au niveau du style, l'époque étant aux lignes plus tendues et plus anguleuses. La courbe des ventes accusait la désaffection d'une clientèle fidèle, mais exigeante, et un moteur était à l'étude pour remplacer le six-cylindres en ligne. Il s'agissait d'un V8 entièrement en alliage léger conçu par le même ingénieur, mais ce groupe complexe tardait à apparaître. En 1966, Aston Martin se résigna à produire un nouveau modèle, la DBS, dotée en attendant le V8 du six-cylindres 4 litres de la DB6 donnant 282 ch. Les lignes de la nouvelle DBS étaient signées par un styliste maison, William Towns, après que la marque eût fait appel comme auparavant à la firme italienne Touring, dont les projets furent refusés. De toute façon, le procédé Touring Superleggera de fabrication de la caisse avait été abandonné sur la DB6 en cours de production.

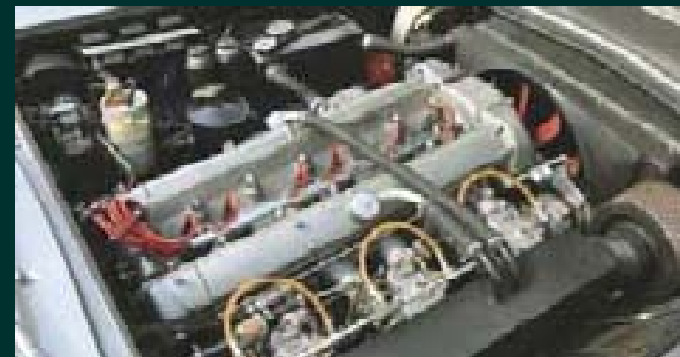
La DBS plus large de 5 cm et plus longue de 15 par rapport à la DB6, était naturellement plus lourde, défaut aggravé par des équipements et des finitions plus luxueux. Ses performances furent de prime abord décevantes : 8 secondes de 0 à 100 km/h contre 6,5 à la DB6. On comprend que la clientèle ait boudé cette nouveauté, d'autant plus qu'elle savait que l'arrivée du V8 (en principe imminente) allait démoder la DBS. Celle-ci bénéficiait pourtant d'un pont De Dion qui allégeait les masses non suspendues tout en guidant bien les roues arrière. Le retard du V8 se confirmant, Aston Martin proposa une version Vantage du six en ligne, terme qui traditionnellement, désignait la version la plus puissante.

Avec 325 ch obtenus par élévation du rapport volumétrique et montage de trois carburateurs double corps, la DBS Vantage (dont le numéro de moteur comporte le suffixe SVC) atteignait plus de 230 km/h en abattant le 400 m départ arrêté en 15 secondes.

A decade after its introduction, the DB4/DB5/DB6 series was beginning to show its age, notably in terms of style, given the emerging preference for crisper, more angular lines. A fall in sales suggested that its faithful, if demanding, clientèle was starting to lose interest, and plans were afoot for a new engine to replace the straight six: a complex V8, entirely in light alloy, designed by the same engineer.

In 1966, pending the arrival of the V8 (which proved slow in coming), Aston Martin decided to produce a new model: the DBS, fitted with the DB6's six-cylinder, 4-litre engine delivering 282bhp. The body of the new DBS was designed by in-house stylist William Towns, after Aston Martin had, as per usual, called on the Italian firm Touring, but turned down their projects. Touring's Superleggera manufacturing process had, in any case, been abandoned on the DB6 during production.

The DBS was 2 inches wider and 6 inches longer than the DB6, and naturally heavier – something exacerbated by its more luxurious fittings and finish. Its performances seemed initially disappointing: 0-60mph in 8 seconds, compared to 6.5 second for the DB6. Clients were understandably lukewarm about the newcomer, especially as the impending (in theory imminent) arrival of the V8 would render the DBS outmoded. The latter, however, was fitted with a De Dion axle, reducing the unsprung weight while accurately guiding the back wheels. When the delay to the V8 was confirmed, Aston Martin proposed a Vantage version of the straight six, a term that traditionally designated the most powerful version. With 325bhp, obtained by raising the volumetric ratio and fitting three double-barrel carburetors, the DBS Vantage (whose engine number bore the suffix SVC) could top 140mph, covering 400 metres in 15 seconds from a standing start. Those were respectable performances for 1968, and made the DBS an efficient as well as comfortable large road-car, with superior finish to its Italian competitors.





Ces performances, très convenables en 1968, faisaient de la DBS une grande routière efficace et confortable grâce à ses finitions supérieures à celles de ses concurrentes italiennes. Cette voiture vendue neuve en Suisse, donc à conduite à gauche, se présente dans un état exceptionnel. Notre collectionneur est le deuxième propriétaire de la voiture, conformément au Catalogue de la vente Brooks du 06/03/2000, dans laquelle il a acheté la voiture, celle-ci n'avait parcouru que 60 000 Km d'origine, aujourd'hui le compteur affiche environ 79 800 Km. Elle est équipée de l'excellente boîte ZF à cinq rapports et de roues à rayons fil à serrage central et a toujours été rigoureusement entretenue. La commande hydraulique d'embrayage (Maitre cylindre et récepteur) a été refaite en 2008. De couleur argent avec intérieur en cuir noir, elle est accompagnée de ses manuels d'utilisation et livret d'entretien, de son certificat de garantie d'origine, ainsi que de son jeu d'outils d'origine.

Our car, sold new in Switzerland with left-hand drive, is in exceptional condition. The consignor is only its second owner; the catalogue for the Brooks sale of 6 March 2000, when he bought the car, confirms it had done only 37,500 miles at that time; it has now clocked around 50,000 miles. It is equipped with the excellent ZF five-speed gear-box, and wheels with wire spokes, and has always been rigorously maintained. The hydraulic clutch control was repaired in 2008. It is painted silver with black leather interior, and comes with its user manuals and service booklet, original guarantee certificate, and original tool-kit.





142

Carte grise française
French title
Châssis n° 220825 DN
Moteur n° LC8890-8

€ 30 000 / 40 000

 Vidéo online
www.artcurial.com/lmc2010

- ✓ Vendue neuve en France par Delcroix
- ✓ Dossier de factures
- ✓ Exemplaire le plus désirable avec boîte mécanique et overdrive

- ✓ Sold new in France by Delcroix
- ✓ File of invoices
- ✓ Good specs. 3.8L, manual gearbox with overdrive

1962 Jaguar Mk II 3.8L

Dans l'esprit de William Lyons, fondateur de Jaguar, il s'agissait de créer une seconde ligne de berlines plus petites et plus légères, susceptibles d'être vendues à un prix abordable tout en offrant une qualité technique de haut niveau, un style raffiné et des finitions de luxe. Cette introduction du groupe 3,8 litres (en plus des 2.4 et 3.4 toujours disponibles) s'effectua sur un nouveau modèle, la berline Mark II de 1959, marquée par un nouveau style encore plus élégant et plus moderne, essentiellement caractérisé par un amincissement de tous les montants de pavillon et un agrandissement corrélatif des surfaces vitrées. À une élégance déjà classique, la Mark II ajoutait la clarté, la pureté des lignes et le dynamisme d'un dessin parvenu à maturité. Le succès sanctionnera ces choix : plus 90 000 unités de la berline quatre portes la plus rapide du monde seront produites jusqu'en 1967. Sans parler des innombrables succès en compétition (routes et circuits), dont le Tour de France automobile avec Bernard Consten, qui prouvèrent que la Mark II méritait amplement son titre de « Sports Saloon ».

Vendue neuve par l'importateur français Garage Delecroix à Paris, cette Jaguar Mark II 3.8 de 1962 est donc une rare française d'origine.

De couleur gris foncé métallisé avec un bel intérieur rouge, elle se présente en bon état à tous points de vue suite à d'importants travaux de restauration effectués en 1997 et 1998, puis en 2002 en ce qui concerne la réfection de la mécanique. Un important dossier de factures donne le détail des travaux effectués notamment pour un total de plus 20000 euros chez GT Services à Yermenonville (28130).

To founder William Lyons, a second range of smaller, lighter saloons was needed, priced affordably while offering high-level technical quality, stylistic refinement and luxury finish. After a four-cylinder XK had been abandoned, a six-cylinder, 2.4-litre XK engine was chosen. Its 112bhp (as against 160bhp for the 3.4-litre) propelled it to 100mph despite a weight of 1400kg, and its dynamic handling was considered pretty sporty at the time. Jaguar clearly meant to produce a more robust version by fitting it with a 3.4-litre sports engine, as was done in 1957 with the necessary alterations (including disc brakes). This small Jaguar saloon promptly nudged a magic 125mph. It remained to make use of the XK 3.8-litre engine with its 220bhp – not a great deal more powerful, but more 'torquey', making for smoother, more relaxed driving (American market oblige) and far sharper acceleration.

The introduction of the 3.8-litre group (in addition to the still-available 2.4 and 3.4) was carried out on a new model: the 1959 Mark II saloon, which had a new, more modern and even more elegant style, typified chiefly by thinner roof supports and correspondingly larger windows. The Mark II added lightness and linear purity to Jaguar's classic design, and proved immensely successful: over 90,000 of the world's fastest four-door saloons had been produced by 1967, and the car enjoyed great success in competition (on both road and circuit), including victory in the Tour de France Automobile with Bernard Consten – suggesting that the Mark II more than deserved its title of Sports Saloon.

Sold new in by French importers Garage Delecroix in Paris, this 1962 Jaguar Mark II 3.8 is one of the few of French origin. It is coloured metallic dark grey with a fine red interior and, after major restoration in 1997/8 and (for the mechanics) in 2002, is in fine condition from every point of view. A bulging file of invoices gives details of the work carried out, for over 20,000, by GT Services in Yermenonville, near Chartres.





Ex-Jacques Dumontant between 1953 and 2003

143

Carte grise française
French title
Châssis n° 49278
Moteur n° 926B84R

€ 120 000 / 150 000



Vidéo online
www.artcurial.com/lmc2010

- ✓ Ex- Jacques Dumontant qui l'acheta en 1953 chez Delahaye à Paris
- ✓ Superbe ligne Chapron
- ✓ Mécanique restaurée
- ✓ Un grand classique d'avant-guerre

- ✓ Ex-Jacques Dumontant, bought in 1953 from Delahaye, Paris
- ✓ Superb Chapron shape
- ✓ Mechanic restored
- ✓ A great pre-war classic

Au Salon automobile de Paris d'octobre 1933, la marque Delahaye (fondée en 1896) rompt totalement avec ses productions traditionnelles en présentant sous l'appellation générique « Super Luxe » deux châssis modernes, à roues avant indépendantes, les types 134 à quatre cylindres et 138 à six cylindres de 3,2 litres (18 CV). Ce dernier est à l'origine du célèbres type 135 caractérisé par un cadre de châssis surbaissé et de facture encore plus moderne comprenant un caisson central associé à des longerons fermés à profil variable et à des traverses tubulaires, l'ensemble étant soudé électriquement.

Dès le mois de juin 1934, Delahaye fait réceptionner par le service des Mines un châssis à moteur 3,5 litres (20 CV fiscaux) désigné 135 M (pour Modifié). Ce moteur qui débute en production en 1935 a déjà été éprouvé en compétition et il se montre très brillant dans ses différentes versions à un ou trois carburateurs, cette dernière équipant notamment le type 18/20 CV Compétition. Delahaye propose donc en 1936 deux familles de modèles sur le châssis type 135 : les 18 CV et les 20 CV. Celles-ci sont déclinées en trois variantes : deux de tourisme, les 135 N (un carburateur comme la voiture présentée) et 135 Compétition et le 135 Spécial destiné à la compétition.

Les modèles grand tourisme 20 CV dotés à la fois d'un caractère sportif et luxueux vont connaître jusqu'en 1939 un succès considérable et bénéficier de perfectionnements constants qui en font de grand tourisme performants et sûrs, perfectionnements qui ne coïncident pas toujours avec une année modèle bien définie à chaque salon. Ainsi, la désignation 135 M (administrativement reconnue depuis 1935) ne devient-elle une appellation commerciale que fin 1938 même lorsque la voiture est parfois équipée d'une culasse MS.

At the Paris Motor Show in October 1933, Delahaye (founded 1896) broke totally with their traditional productions by presenting two modern chassis with independent front wheels, styled Super Luxe: the four-cylinder Type 134; and the six-cylinder, 3.2-litre Type 138. The latter would lead to the celebrated Type 135, characterized by a lower chassis frame of even more modern design, with side-frames of with tubular struts, the ensemble being electrically welded.

In June 1934 Delahaye obtained approval from the Service des Mines (French vehicle-testing service) for a chassis with a 3.5-litre engine known as the 135 M (for Modified). The engine entered production in 1935 after been tested in competition, performing brilliantly in both its one- and three-carburettor versions – the latter used notably for the Type 18/20 CV Compétition.

By 1936 Delahaye were offering two types of models using the 135 chassis, the 18CV and 20CV, both with three variants: two for tourism – the 135N (one carburettor) and 135 Compétition; and the 135 Spécial, designed for competitive racing. The dual-purpose 20CV Grand Tourisme models, intended for both comfort and competition, enjoyed great success until 1939, with constant improvements to performance and safety – which did not necessarily coincide with a specific yearly model presented at each Motor Show: the 135 M name, for instance, was officially recognized in 1935, but only adopted commercially at the end of 1938, even though the car was sometimes fitted with an MS cylinder-head.

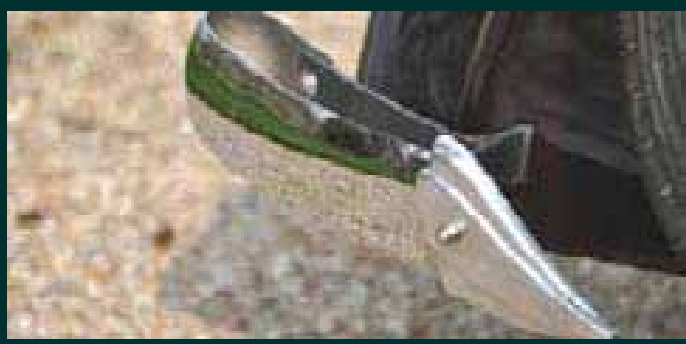


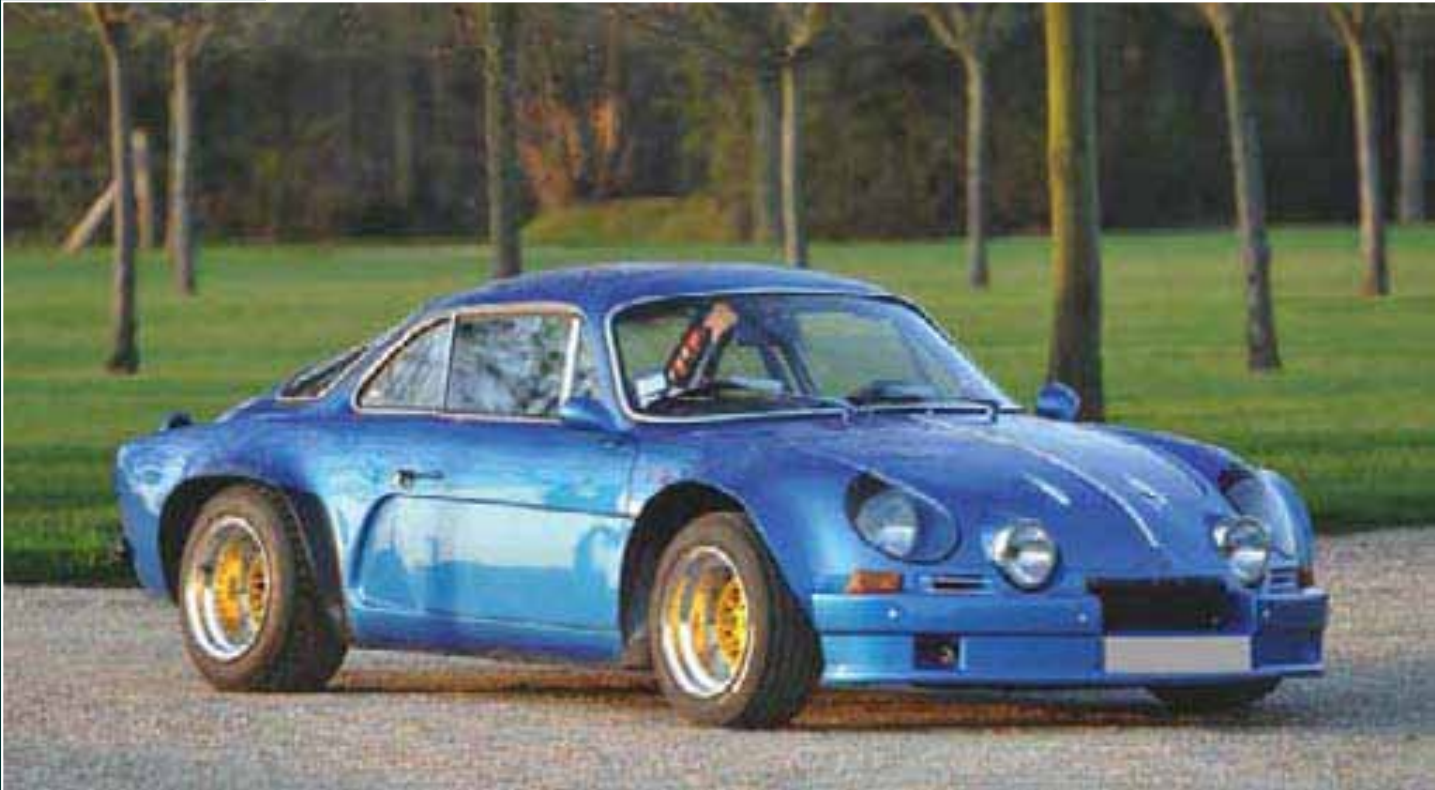


Cette 135 M carrossée en classique cabriolet quatre places par Henri Chapron (commande n° 5785), de couleur bordeaux-noir intérieur en cuir rouge, fut la propriété du collectionneur et marchand bien connu Jacques Dumontant qui l'avait achetée en 1953 chez Delahaye à Paris et qu'il utilisa souvent dans ses déplacements à la recherche d'automobiles de collection. Nous fournirons une copie de la carte grise datant de 1953. Le propriétaire actuel l'a achetée directement à la succession en 2003. Bien que les 135 M aient été en principe dotées de roues en tôle à voile ajouré, celle-ci est équipée des plus élégantes roues fil à serrage central, toujours disponibles en option à l'époque (et inversement). Elle a fait l'objet en 2004 d'une importante réfection du moteur dont le détail des travaux figure au dossier complété de son carnet d'entretien d'origine.



Our 135 M, a classic four-seater cabriolet with bodywork by Henri Chapron (order n°5785), belonged for many years to the well-known collector and dealer Jacques Dumontant, who has bought it in 1953 from Delahaye, Paris and often used it on his travels in search of vintage cars. We'll deliver a copy of the French carte grise dated 1953 to the buyer. Although the 135 M usually came with openwork sheet-metal wheels, this one has more elegant wire wheels, always available as an option at the time (and vice-versa). The current owner acquired the car in 2003 from the Dumontant's Estate, and the engine received a major overhaul in 2004 – details can be seen in the accompanying folder, along with the original service booklet.





144

Carte grise française
French title
Châssis n° 12645

€ 60 000 / 80 000

- ✓ Ex Olivier Panis
- ✓ Préparation soignée esprit Groupe IV
- ✓ Parfaite pour les rallyes historiques
- ✓ Ex-Formula 1 pilot Olivier Panis
- ✓ Very well prepared to Group IV specs.
- ✓ Ready to run in historic rallyes

Ex-Olivier Panis

1971 Alpine A110 1300 préparée Groupe IV

La berlinette A 110 « Tour de France » du Salon de Paris 1962 marque le début de la période de maturité d'Alpine. Cet élégant petit coach très profilé, d'une agilité étonnante, bénéficie des premiers moteurs à cinq paliers, empruntés à la R8 et de quatre freins à disques. Des options moteur, transmission et suspension permettent d'en faire une très efficace machine de rallye, surtout à partir de 1964 quand apparaît le moteur R8 Gordini, proie idéale des préparateurs. Sous diverses formes, la berlinette connaît un éclatant succès en compétition qui culmine avec le Championnat du Monde des Rallyes en 1973.

En 1964, Alpine présente la « 70 » de base dotée du moteur R8 Major de 55 ch puis en 1965 deux nouvelles versions 1100 cm³, la première «85» et la «100», plus poussées, avec boîte cinq vitesses en option. Tandis que les berlinettes 1300 puis 1600, les plus puissantes, représentent la marque en compétition en Groupe 4, les types à moteur 1100 en fonte vont recevoir à leur tour des moteurs en alliage léger, dérivés des nouveaux types R16 et R12. Ainsi la « 70 » devient en 1970 la « 85 » ou 1300 VC avec l'ensemble mécanique de la R12 TS (81 ch SAE/72 ch DIN) et la boîte à quatre rapports. Malgré son caractère dit « économique », la « 85 » de production atteint 175 km/h avec une vivacité qui en fait un régal à piloter. Elle est produite de 1970 à 1976 (sous le nom de 1300 à partir de 1974) à environ 2 890 exemplaires.

La voiture présentée a été achetée au pilote de F1 Olivier Panis en 1998, qui l'avait fait préparer à grands frais dans l'esprit des Groupe 4 par Tony Lagrasta (bien connu dans le milieu Alpine) pour disputer les rallyes historiques : gros freins à disque à l'arrière, boîte à cinq rapports, trains roulants revus, jantes en alliage PLS, spoiler avant Groupe 4, ailes élargies et système de communication navigateur-pilote, sans oublier bien entendu l'arceau de sécurité et les sièges baquets.

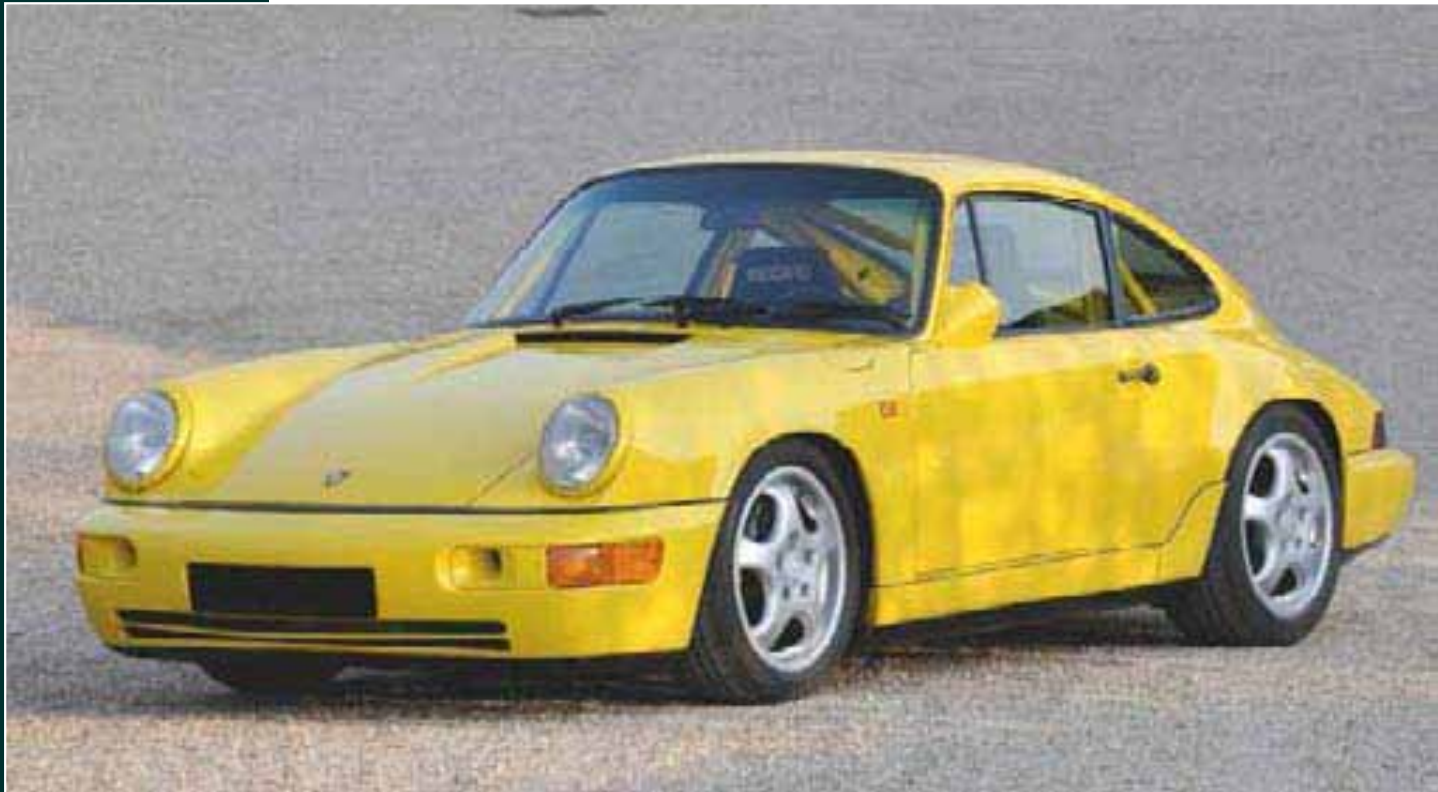
Depuis son achat en 1998 elle a parcouru moins de 5000 km et se trouve encore dans un très bel état de présentation.

The A110 berlinette Tour de France, presented at the 1962 Paris Motor Show, marked the beginning of the Alpine's mature period. This elegant, streamlined, surprisingly nimble little car was equipped with four disc brakes and the first five-bearing engines from the R8. Its engine, transmission and suspension options made it a very effective rally car, especially after 1964 and the introduction of the R8 Gordini engine – ideal prey for performance-tuners. Various versions of the berlinette enjoyed striking success in competition, culminating in the World Rally Championship in 1973.

In 1964 Alpine presented the basic 70 with an 55bhp R8 Major engine then, in 1965, came two new, more powerful 1100cc versions with optional five-speed gear-boxes: the 85 and the 100. While Alpine was represented in Group 4 races by its most powerful berlinettes, the 1300, then the 1600, originally with Type 1100 cast-iron engines, would be fitted in turn with light-alloy engines derived from the new R16 and R12. In 1970 the 70 became the 85 or 1300 VC, with an R12 TS engine (81bhp SAE/ 72bhp DIN) and four-speed gear-box. Despite its 'economic' character, the production 85 could reach 110mph, and its agility made it a delight to drive. Around 2,890 cars (known from 1974 as the 1300) were produced between 1970-76.

The car offered here was bought from F1 driver Olivier Panis in 1998. Panis had it prepared by Tony Lagrasta (well known in Alpine circles) in Group 4 style at considerable expense, to compete in vintage rallies – with large disk brakes to the rear; five-speed gearbox; revised axle-units; PLS alloy wheels; Group 4 front spoiler; wider wings; and a driver-navigator communications system – not forgetting roll-bar and bucket seats. Since being acquired in 1998 the car has done only around 3,000 miles, and remains in fine condition.





145

Carte grise française
French title
Châssis n° WPOZZZ96ZNS499192
Moteur n° 6ZN82327

€ 75 000 / 85 000

 Vidéo online
www.artcurial.com/lmc2010

✓ Modèle rarissime
✓ Immatriculée
✓ Véritable voiture de course pour la route

✓ Very rare model
✓ Road registered
✓ Real race car for the road

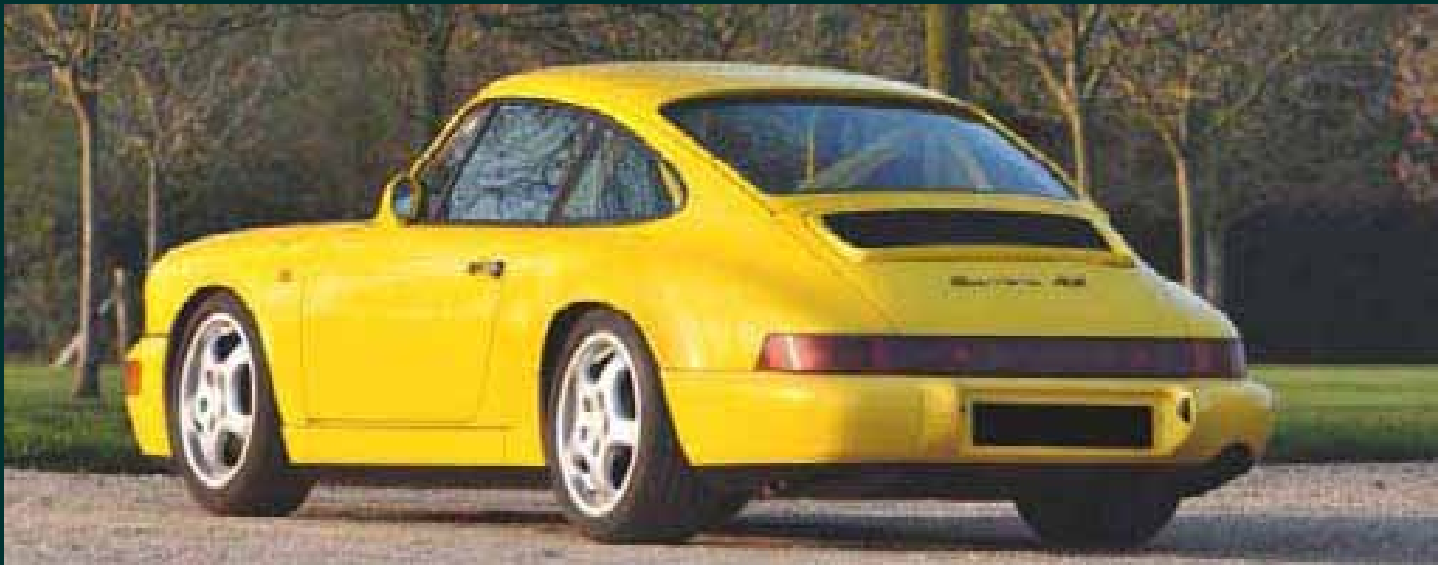
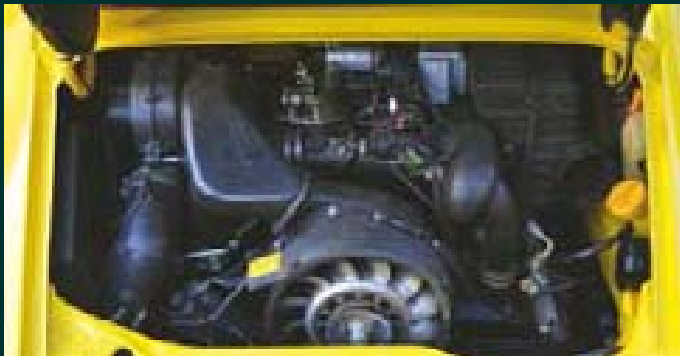
1992 Porsche 964 Carrera 2 RS N-GT

En 1986, dans un but promotionnel, Porsche avait organisé une série de courses pour monotype, la Porsche Cup, en choisissant la 911 Turbo préparée a minima pour réduire les coûts en faveur des pilotes privés. En 1990, ces voitures font naturellement place à la 911 Carrera 2. Les voitures, toutes semblables, sont construites et préparées par le centre d'études et le département compétition de Weissach. L'essentiel de la préparation concerne notamment les suspensions, l'allègement et la mise en conformité avec les règlements sportifs internationaux : pose d'un arceau de sécurité, dépose des équipements de confort non essentiels, montage de glace plus minces à manivelle, simplification des portes et des garnitures, capot en aluminium, sièges Recaro compétition, etc. Le gain de poids s'élève à 200 kg. La préparation mécanique se limite à un montage très soigné du moteur (qualité des portées, équilibrage poussé, jeux de montage et de fonctionnement très précis) et à l'adoption d'un collecteur d'admission et d'un volant moteur allégés et d'un filtre à air plus généreux. Une barre anti-rapprochement réunit les deux tourelles de suspension avant. Les freins proviennent de la Turbo. L'assistance de direction est supprimée sur les modèles à conduite à gauche. Bien d'autres pièces spéciales équipent cette voiture dont le comportement et le confort de marche sont ceux d'une machine de compétition.

La voiture présentée, de couleur jaune, intérieur noir avec baquets Recaro allégés, est un rarissime modèle Carrera 2 RS N-GT, très proche du monotype Carrera Cup, comprenant notamment l'arceau soudé désormais obligatoire et le harnais six points. Cette variante, comme le montre le préfixe 499 de son numéro de série, intermédiaire entre la « Carrera Cup » (option M001) et la touring (option M002) n'a été produite qu'à un très petit nombre d'exemplaires en 1991 et 1992. Cette voiture très sportive fait partie des rarissimes exemplaires de Carrera 2 RS N-GT immatriculée pour la route.

In 1986, for promotional purposes, Porsche had organized the Porsche Cup race series with all drivers using an identical car. The 911 Turbo was chosen, albeit tuned down so as to reduce costs and encourage private drivers. In 1990 the 911 Turbo was naturally replaced by the 911 Carrera 2. The cars, all similar, continued to be built and tuned by the Weissach study centre and racing department. Modifications primarily concerned the suspension, weight-reduction and need to conform with international race regulations (installing a roll-bar, removing superfluous 'comfort' fittings, mounting thinner, wind-up windows, simplifying the doors, using an aluminium bonnet and Recaro racing seats, etc). The weight thus gained amounted to 200kg. Mechanical preparation was limited to the meticulous assembly of the engine and the adoption of an intake manifold, lighter fly-wheel and larger air filter. Rubber articulation elements were replaced by rigid ball-joints; the springs were complemented by Bilstein shock-absorbers, and strengthened. The chassis was lowered by 40mm; the brakes came from the Turbo; power-steering was removed from left-hand drive models. The ride and handling were those of a racing car.

The very rare Carrera 2 RS N-GT presented here is yellow with a black interior with lightened Recaro seats, and close to the Carrera Cup version, featuring the now-obligatory welded roll-bar and six-point harness. As can be deduced from the prefix 499 to its serial number, very few of this variant – an intermediary between the Carrera Cup (option M001) and the Tourer (option M002) – were produced, in 1991/92. This racing-style car is one of the very few Carrera 2 RS N-GTs with road registration.





146

1930 Packard Eight 745 Deluxe Roadster par LeBaron

Titre de circulation hollandais
Deutch Title
Châssis n° 181 902

€ 100 000 / 120 000



Vidéo online
www.artcurial.com/lmc2010

- ✓ Superbe roadster avec de nombreux accessoires
- ✓ Restauration de haut niveau chez CAR HOWARD
- ✓ Parfaite automobile de concours d'Elegance

- ✓ Superb roadster with many accessories
- ✓ High level restoration by CAR HOWARD
- ✓ Perfect for Concours d'Elegance

Il suffit de quelques années pour que les frères Packard, fabricants de matériel électrique, atteignent dans l'automobile la dimension industrielle grâce à la qualité de leurs produits. Ils se lancèrent en 1899 en créant un petit runabout qu'ils mirent sur le marché au début de 1900. Perfectionnistes, ils ne cessèrent de rechercher la fiabilité, le silence et la facilité de conduite passant aux modèles bicylindre puis aux quatre-cylindres en 1903. À plus de 7000 dollars, la Packard Model K valait une fortune, mais sa qualité était indiscutable par rapport aux autres modèles sur le marché. Cette philosophie devait rester celle de la marque. Les six-cylindres de 1911 confortèrent la position de Packard parmi les trois meilleurs constructeurs américains. En 1916, Packard mit sur le marché la première douze-cylindres de production du monde et les moteurs à huit-cylindres en ligne, introduits en 1924, firent des Packard les rivaux déclarées des meilleures productions européennes, leur robustesse, leur fiabilité, leur silence étant devenues des références mondiales. L'élite américaine, les vedettes du cinéma triomphant, les grands industriels roulaient en Packard, avec ou sans chauffeur. En 1929, toutes les Packard étaient des huit-cylindres.

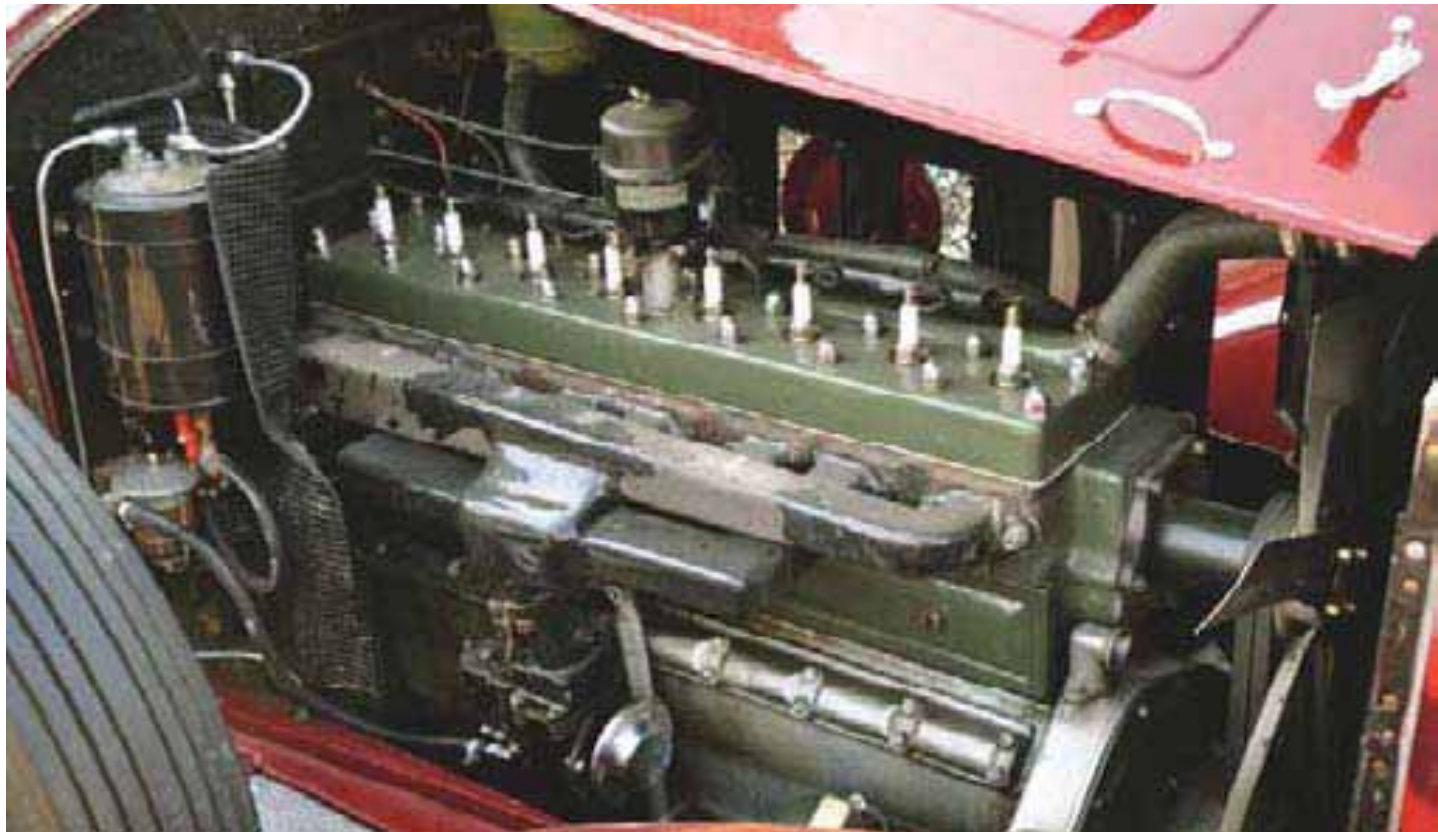
La septième série de l'année modèle 1930 s'articulait en trois sous-séries : les Standard Eight, les Speedster et les Custom et Deluxe Eight (référéncées respectivement 740 et 745). Ces dernières, qui représentaient le haut de gamme de Packard, elle-même marque d'élite, recevaient le plus gros moteur existant, un huit-cylindres en ligne à soupapes latérales de 6,4 litres, développant la modeste puissance de 106 ch à 3 000 tr/min, mais un couple généreux et dans un silence impressionnant. Une nouvelle boîte à quatre rapports facilitait les relances, notamment pour les voitures les plus lourdement carrossées. Bien entendu, ces voitures d'exception étaient confiées aux meilleurs habilleurs comme LeBaron, Brewster, Dietrich et Rollston. Plus de 11 modèles de caisse étaient proposés pour le type 745, doté de sièges avant et d'une

It only took a few years for the Packard brothers to go from being makers of electrical goods to car-makers on an industrial scale, thanks to the quality of their products. They began in 1899 by designing a little runabout, which appeared on the market at the start of 1900. They were perfectionists, ceaselessly striving for reliability, quietness and driving pleasure, going from the twin-cylinder models to the four-cylinder in 1903. At over \$7000, the Packard Model K may have cost a fortune, but there was no disputing its quality compared to other cars on the market. The marque stayed true to this approach. The 1911 six-cylinder consolidated Packard's position as one of the top three American car-makers. In 1916 Packard launched the world's first production twelve-cylinder; in-line eight-cylinder engines, introduced in 1924, made the Packards the declared rivals of the leading European cars, achieving international renown for their ruggedness, reliability and quietness. The American élite, triumphant movie stars and top industrialists all owned a Packard, whether they had a chauffeur or not. By 1929 all Packards were eight-cylinders.

The seventh series (1930 model) encompassed three sub-series: the Standard Eight, Speedster and Custom & Deluxe Eight (respective references 740 and 745). The latter represented Packard's top of the range, and were fitted with the largest engine in existence: an in-line eight-cylinder 6.4-litre with side valves, developing a modest 106bhp at 3000rpm, but with generous torque, and impressively quiet. A new, four-speed gear-box helped acceleration, especially for cars with the heaviest coachwork.

The bodies of such exceptional cars were, of course, assigned to such leading names as LeBaron, Brewster, Dietrich and Rollston. More than 11 different chassis models were available for the 745, which had front seats and adjustable steering (for clients without a chauffeur), laminated glass windows, and dual-mounted spare wheels, among other luxury fittings.





direction réglables (à l'intention des clients sans chauffeur), de glaces de sécurité en verre laminé et de deux roues de secours dans les ailes, entre autres équipements de luxe.

Cette Packard 745 carrossée en Roadster 2/4 places (dont deux dans le spider) par LeBaron, peinte en rouge avec intérieur en cuir rouge et capote beige, représente l'archétype du luxueux roadster américain d'avant la grande crise avec son compartiment pour clubs de golf, ses quatre projecteurs, ses déflecteurs, ses projecteurs directionnels, ses gros pneus 7.00 x 19 et ses imposants pare-chocs chromés à double lame. Cette classique absolue, qui a un titre de circulation anglais, a fait l'objet d'une totale restauration en 1989 par les établissements bien connu CAR Howard, et se présente dans un état « concours » qui vient s'ajouter à son caractère exclusif.

This Packard 745 is a two/four-seater Roadster with bodywork by LeBaron, painted red, with a red leather interior and beige hood. It represents the archetypal American luxury roadster from before the Depression, with its golf club compartment, four large headlights, quarter-lights, directional headlamps, large 7.00 x 19 tyres, and imposing chrome bumpers.

This classic car has British registration papers and was given a complete overhaul in 1989; it comes in a 'racing' version that gives further oomph to its exclusive character.





147

Carte grise française
Passeport Technique Historique
FIA Suisse
French title
Historical Technical Passport
FIA Switzerland
Châssis n° ZLA831AB000351930

€ 40 000 / 50 000

- ✓ Rare voiture préparée en 1987 par les frères Volta
- ✓ Palmarès et historique connu en Suisse
- ✓ Restauration extrêmement soignée par Auto Klassiker (Suisse)

- ✓ Rare car prepared in 1987 by the Volta Brothers
- ✓ Raced in period in Switzerland
- ✓ Completely restored by Auto Klassiker (Switzerland)

1987 Lancia Delta HF 4WD Groupe A préparé par Volta en 1987

La voiture présentée, une Delta Turbo HF 4WD construite aux spécifications du Groupe A 1987, a été achetée aux frères Volta en 1987. Ce n'est pas une voiture d'usine, mais une compétition client construite par Volta (pour un coût s'élevant à l'époque à 140 000 FS) qui préparait des voitures pour l'usine. Elle aurait fait le San Remo 1987 sous les couleurs Volta jaune et bleu avant de disputer plusieurs rallyes en Suisse jusqu'en 1989 dont le Rallye des Alpes Vaudoises 1987 (6^e sous les couleurs Technics) et le Rallye de Saint Cergue (9^e) la même année. À la suite du décès accidentel de son propriétaire en 1989 à moto, la Lancia est stockée dans la famille jusqu'en 2005, année où elle est vendue à son précédent propriétaire, Mr Tedeschi qui dirige l'atelier de restauration bien connu Auto Klassiker en Suisse. Celui-ci va procéder à une restauration complète et méticuleuse de la voiture en essayant de garder au maximum l'aspect et les pièces d'origine.

Cette restauration est partie de la caisse nue sablée, opération qui a montré l'absence de tout produit isolant et insonorisant sur la coque déjà ressoudée et renforcée. Les rotules d'articulation des trains ont été changées comme les raccords Aéroquip et les pinces de frein (pistons et coupelles), les roulements de la transmission (boîte à crabots et ponts). Sur le moteur deux litres turbo (à roder), pistons, vilebrequin et soupapes sont neufs comme le joint de culasse conforme à l'origine (anneaux en acier). Sa puissance à l'époque était de 262 ou 272 ch selon le carburant utilisé. Les deux boîtiers d'allumage nécessaires accompagnent la voiture. Les freins sont dans la configuration d'époque (saison 1986).

Une occasion unique d'acquérir une de ces fulgurantes Lancia conçue pour le Groupe B qui brillèrent encore en Groupe A au Championnat du Monde des Rallyes 1987 et 1988.

The car offered here, a Delta Turbo HF 4WD constructed in line with 1987 Group A specifications, was bought from the Volta brothers in 1987. It is not a factory car but a racing car made by Volta (at a then-cost of CHF140,000), who prepared cars for the factory. It is thought to have taken part in the 1987 San Remo Rally in Volta's yellow and blue colours, then in several Swiss rallies until 1989, including the Rallye des Alpes Vaudoises in 1987 (6th, sponsored by Technics) and Rallye de St-Cergue (9th) the same year. After the accidental death of its owner in a motorbike accident in 1989, the Lancia remained in family storage until 2005, when it was sold back to its previous owner Mr Tedeschi, head of the well-known Swiss repair workshop Auto Klassiker, who carried out a complete overhaul, carefully striving to retain the original parts and appearance as much as possible.

Restoration began by stripping down the chassis, revealing the absence of any insulating or sound-proofing material on the body (which had already been re-welded and reinforced). Various components were repaired or replaced; the 2-litre turbo engine has new pistons, crankshaft and valves, while the cylinder-head joint is conform to the original (steel rings). Power at the time was 262 or 272bhp, depending on fuel. The two requisite ignition boxes come with the car, and the brakes are in their original configuration (1986 season).

This is a unique opportunity to acquire one of the devastating Lancias which were designed for Group B, yet continued to shine in Group A in the 1987 & 1988 World Rally Championships.





148

Carte grise française
French title
Type AM115
Châssis n° 115300
Moteur n° 300

€ 70 000 / 90 000



Vidéo online
www.artcurial.com/lmc2010

- ✓ Délivrée neuve en France
- ✓ Ex Collection Pozzoli
- ✓ Double allumage
- ✓ Dossier historique important

- ✓ Sold new in France
- ✓ Ex Serge Pozzoli
- ✓ Twin-ignition system
- ✓ Important history file

Ex-Collection Pozzoli, double allumage/Ex-Pozzoli Collection, twin-ignition system

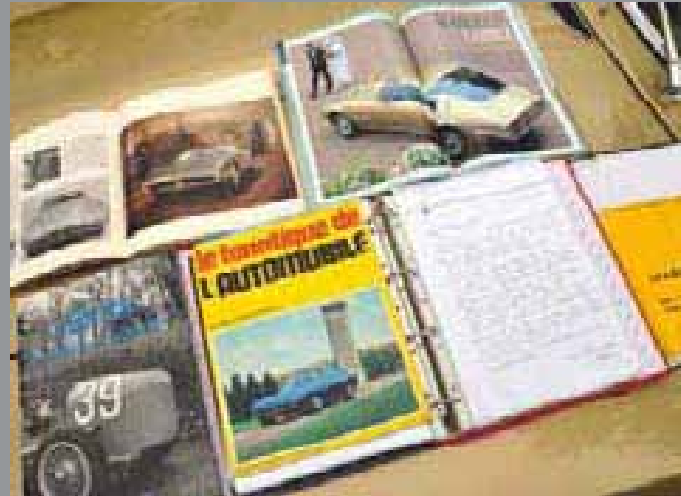
1968 Maserati Ghibli 4.7L

La voiture présentée est donc une Ghibli 4,7 litres type AM 115 300, moteur n° 300, livrée neuve en France par l'importateur, les Ets Thépenier à St Cloud, au printemps 1968 à M. Van Den Bosch. Elle entra dans la collection de Serge Pozzoli vers 1976 et fit la couverture du magazine *Le Fanatique de l'Automobile* n° 108 de septembre 1977. Vendue par Me Poulain lors de la dispersion d'une partie de la collection en Février 1994, elle fut acquise par M. Manfrino avec 89 922 km au compteur. Revendue à M. Pennacchio, ingénieur, celui-ci procéda entre 1995 et 1997 à une restauration totale et, notamment, équipa le moteur d'origine n° 300 du double allumage en usinant le second jeu de puits de bougie. Cette installation a été réalisée avec le concours de la société Multic, spécialiste de l'allumage électronique, de telle sorte que ce montage, qui utilise des composants de série, soit réversible. Tous les organes mécaniques – embrayage, boîte de vitesses, pont autobloquant, trains, suspensions – étaient refaits à neuf comme les équipements et accessoires (carburateurs, alternateur, démarreur, pneus, etc). Parallèlement, la voiture a été repeinte dans sa teinte d'origine *Oro Longchamps* et les sièges, le tunnel de transmission, le dessus de la planche de bord, les moquettes et le ciel de toit ont été refaits. L'échappement a été remplacé par une ligne complète en acier inox. Le compteur indiquait 94 784 km à la date du 2 juillet 2002 et un rapport d'expert créditait cette Ghibli d'un « état général exceptionnel » après une « restauration intégrale de haute qualité ». Le kilométrage affiché s'élevait à 120 016 km au 25 mai 2010.

La voiture est accompagnée d'un dossier photo complet de sa restauration, du dossier d'étude du double allumage par la société Multic, de factures d'entretien, de la clé de démontage des écrous de roue, du manuel d'utilisateur et de sa carte grise française.

Our car is a 4.7-litre Ghibli AM 115 300, engine n° 300, delivered new to Mr Van Den Bosch in France by Ets Thépenier of St-Cloud (importer) in Spring 1968. It entered the Serge Pozzoli Collection around 1976 and appeared on the cover of Le Fanatique de l'Automobile (issue 108, September 1977).

It was acquired by Mr Manfrino when part of the collection was auctioned by Hervé Poulain in February 1994. At the time it had done 56,200 miles. It was then sold to Mr Pennacchio, an engineer, who carried out a total restoration between 1995-97, fitting the original twin-ignition engine n°300 and machining the second set of spark-plug wells. The engine was installed by electronic ignition specialists Multic in such a way that the mounting, using serial components, can be removed. All mechanical elements – clutch, gear-box, locked differential, axles, suspension – were restored as new, like the accessories and fittings (carburetors, alternator, choke, tyres etc.). The car was also repainted in its original Oro Longchamps livery, and the seats, transmission tunnel, dashboard, carpet and roof have been restored. On 2 July 2002, with over 59,000 miles on the clock, an expert report described this Ghibli as in 'exceptional overall condition' after 'high quality restoration throughout.' As of 25 May 2010 the car had done 75,000 miles. It comes with a complete photographic record of its restoration; maintenance invoices; Multic's study-file on the twin-ignition system; brace for removing wheel nuts; and user's manual.





149

Carte grise française
French title
Châssis : 67411F8A02607

€ 80 000 / 100 000



Vidéo online
www.artcurial.com/lmc2010

- ✓ Couverture du magazine *Rétroviseur* en mai 2004
- ✓ Dossier de restauration
- ✓ Peut-être la seule GT 500 de 1967 en France

- ✓ *Cover of the magazine Rétroviseur in May 2004*
- ✓ *Restoration file*
- ✓ *Maybe the sole GT500 in France*

1967 Shelby GT 500 Fastback Coupé

Les ateliers Shelby sortirent 2 048 GT500, les premières ayant des projecteurs longue portée dans la prise d'air frontale, ce qui était illégal dans la plupart des États américains. En 1968, Ford reprit le contrôle total de la fabrication des Shelby, qui fut sous-traitée à une autre firme du Michigan. Au cours des années suivantes, les Shelby devinrent de plus en plus proches des Ford Mustang, donnant lieu à une concurrence interne entre les GT 350 et 500 et les Ford Mustang de série les plus puissantes.

La voiture présentée, qui appartient donc à la série des premières GT-500, a vécu 25 ans en Floride avant d'être importée en France, où elle fut démontée en vue d'une restauration totale. Son propriétaire actuel l'a acquise lors de la vente Artcurial du 19 décembre 2000 (lot n° 24). Au cours de ces dernières années, la voiture a été améliorée et fiabilisée dans le respect de ses spécifications d'origine. Le moteur a été remplacé par un « big block » conforme au type original (série C6MEA), un bloc renforcé pour poids lourds. Ce 361 en cotes d'origine fut contrôlé et usiné pour être porté à 428 pc aux cotes exactes du type. Des pistons forgés et des bielles renforcées ont été adoptés et l'ensemble mobile tournant a été équilibré selon la technique « knife edge ». Pour une meilleure fiabilité, le graissage a été amélioré par rectification des canalisations d'huile et montage d'un carter de capacité supérieure et d'un radiateur. Une tubulure d'admission en aluminium a été installée portant deux carburateurs quadruple corps Edelbrock/Weber. Le pont arrière et les demi-arbres ont été remplacés et un différentiel autobloquant Detroit Locker (option d'époque) a été monté. La boîte de vitesses automatique à trois rapports et le convertisseur ont été refaits. Les deux lignes d'échappement ont été remplacées avec montage de collecteurs type « spaghetti ». La voiture, qui a fait la couverture du magazine *Rétroviseur* de mai 2004, est accompagnée de son dossier de restauration et d'un exemplaire du magazine. Elle serait actuellement la seule GT 500 1967 en circulation en France.

The Shelby workshops produced GT500, the first with long-range headlamps lodged in the front air vent (which was illegal in most American states). In 1968 Ford took complete control over making the Shelby, which was sub-contracted to another firm in Michigan. Over the next few years the Shelby became increasingly similar to the Ford Mustang, prompting internal rivalry between the GT 350/500 and the most powerful serial Ford Mustangs. Shelby threw in the towel in 1970.

The car offered here comes from the first GT 500 series, and spent 25 years in Florida before being imported to France, where it was dismantled for total restoration. The current owner acquired it at Artcurial on 19 December 2000 (lot n°24). In recent years the car has been improved and made more reliable, while respecting its original specifications. The engine has been replaced with a big block conform to the original type (series C6MEA). This 361 engine was examined and machined up to 428pc, with forged pistons and reinforced connecting-rods installed. For increased reliability, the lubrication has been improved by resurfacing the oil passages and mounting a large-capacity sump and radiator. An aluminium intake tube was installed, bearing two Edelbrock/Weber four-barrel carburettors. The rear axle and half-shafts have been replaced, and a Detroit Locker differential (originally an option) has been mounted.

The three-speed automatic gear-box and converter have been restored. The two cat-backs have been replaced by 'spaghetti'-type collectors.

*The car appeared on the cover of *Rétroviseur* in May 2004, and comes with a copy of the magazine, plus a file recording all the restoration work done on the car, which is thought to be the only 1967 GT 500 currently in circulation in France.*





150

Titre de circulation américain,
certificat de dédouanement UE
*American registration, EU
customs clearance certificate*
Châssis n° 506108550

€ 45 000 / 60 000

- ✓ Rare châssis court
avec boîte mécanique
- ✓ Modèle semblable à celui
ayant participé au Mans
- ✓ Eligible au Mans Classic

- ✓ Rare SWB with manual gearbox
- ✓ Same model than the
Le Mans car
- ✓ Eligible at Le Mans Classic

1950 Cadillac Series 61 Coupé SWB

La plupart des Cadillac série 61 furent livrées équipées d'une boîte automatique Hydra Matic et rares furent les voitures à boîte manuelle à trois rapports comme celle-ci qui apparaît en outre dans un état d'origine exceptionnel, sans corrosion, ayant passé toute sa vie en Californie.

Pour accroître sa fiabilité et ses performances dans les épreuves historiques, ce coupé Cadillac a été équipé d'un moteur poussé à 200 ch alimenté par un gros carburateur Edelbrock, et d'un échappement direct. Le rapport final a été abaissé de 3,77 à 3,36, une barre anti-dévers à l'avant améliore le comportement dynamique et des prises d'air supplémentaires permettent de refroidir mieux les grands freins à tambours. Ces modifications n'en interdisent pas l'utilisation normale sur la route. Le précédent propriétaire l'a conservée douze ans en l'engageant dans de nombreuses épreuves historiques américaines et dans la Carrera Panamericana.

L'intérieur de couleur brun, en grande partie d'origine, présente une belle patine. La planche de bord, le volant, le plancher, les chromes intérieurs et les joints de porte sont en bon état d'origine. Le tableau d'instruments, devenu illisible, a été changé. Les sièges avant et arrière et les garnitures de portes, qui ont été refaits, présentent une très légère usure. Des ceintures de sécurité obligatoires en compétition ont été installées.

La voiture a été repeinte en gris, comme à l'origine, il y a plusieurs années. Extérieurement, la carrosserie et les chromes ne présentent que des défauts mineurs. Du fait de sa participation à la Carrera Panamericana de 1997 (où elle remporta la catégorie « freins à tambours »), la voiture porte de nombreux autocollants (amovibles) et quelques marquages peints qui soulignent son aspect compétition comme le capot retenu par des sangles de sécurité en cuir. Ce rare Coupé est accompagné d'une roue de secours de dimension normale, de ses enjoliveurs de roue et de ses bavolets arrière (démontés pour la compétition) et il est chaussé de pneus neufs, des Michelin à l'avant et des Pirelli P400 à l'arrière.

Most Series 61 Cadillacs came with an automatic HydraMatic gearbox. Few had a manual three-speed gearbox like the car offered here – which is in exceptional original condition without any trace of corrosion, having spent all its life in California.

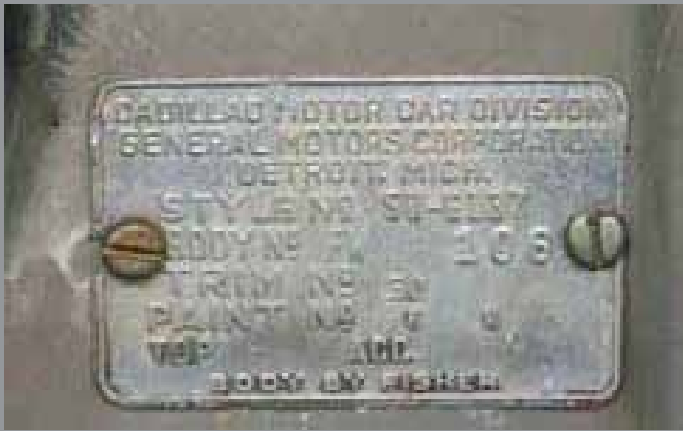
To increase its reliability and performances in vintage events, this Cadillac Coupé has been fitted with an engine pushed to 200bhp, with large Edelbrock carburettor and direct exhaust. The ratio has been lowered from 3.77 to 3.36, an anti-roll bar at the front improves handling, and extra air vents provide better cooling for the large drum brakes. These modifications do not preclude normal road use; the previous owner kept the car for 12 years, taking part in various American vintage events and the Carrera Panamericana.

The largely original brown interior has a fine patina. The dashboard, steering-wheel, floor, and interior chromes are in fine original condition. The instrument panel, which had become difficult to read, has been changed. The front and back seats and door fittings, which have been repaired, are slightly worn. Safety belts, as required for competitive racing, have been installed.

The car was repainted its original grey some years ago. The exterior chromes and bodywork have only minor defects. Dating from its participation in the Carrera Panamericana in 1997 (when it won the 'drum brake' class), the car has numerous (removable) stickers and some painted markings that underline its racing appearance.

This rare Coupé comes with a normal-sized spare wheel; hub caps; rear seats (removed for competition); and new tyres (Michelin front tyres, Pirelli P400 rear tyres).

American registration, EU customs clearance certificate





151

Titre de circulation anglais
English V5
Châssis n° 6C 0412061
Moteur n° 6C 0412294

€ 240 000 / 280 000

- ✓ Très rare Alfa 6C carrossée par James Young
- ✓ Cabriolet d'origine
- ✓ Histoire suivie en Angleterre
- ✓ Prix attractif

- ✓ Very rare Alfa 6C bodied by James Young
- ✓ Original body
- ✓ Long English ownership
- ✓ Attractive price

1929 Alfa Romeo 6C 1750 3^e Série Turismo

Après l'échec de la voiture de Grand Prix P1 en 1923, Alfa Romeo avait recruté un brillant ingénieur motoriste employé chez Fiat, Vittorio Jano. Celui-ci conçut très rapidement un moteur huit cylindres en ligne de deux litres à deux arbres à cames en tête, proche parent du moteur Fiat, mais plus raffiné, et mieux équilibré de façon à supporter mieux les hauts régimes obtenus par l'emploi d'un compresseur. De ce superbe moteur, Jano extrapola en 1925 une version à six cylindres de 1 500 cm³ et dotée d'un seul arbre à cames en tête pour en équiper un type de tourisme, destiné à remplacer les lourdes routières RL apparues en 1920. Les 6C 1500 commencèrent leur carrière commerciale en 1927, mais leur poids encore excessif en limitaient les performances, si bien que Jano fut chargé de faire évoluer les moteurs.

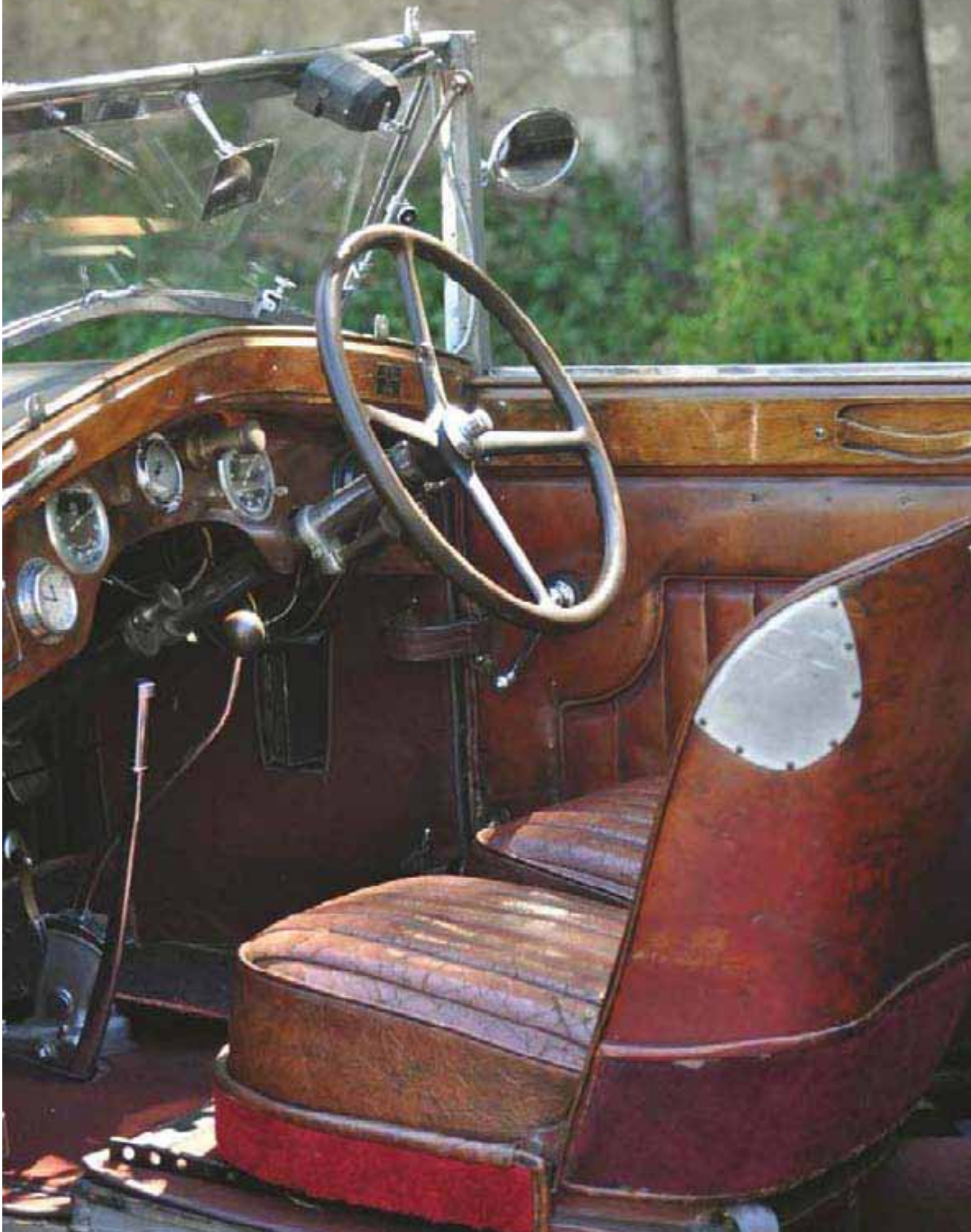
Il commença par créer deux versions à deux arbres à cames en tête du 1500, les 1500 Sport et Super Sport puis porta la cylindrée à 1 752 cm³ en revenant d'abord à la formule simple arbre. Mais les sportifs furent bientôt comblés par l'apparition du 1750 double arbre ou 1750 Sport suivi du 1750 Gran Sport parfois équipé d'un compresseur. Les voitures d'usine qui disposent de moteurs à culasse fixe poussés à 102 ch avec compresseur, assurent par leurs victoires la promotion des 1750 de production.

Parallèlement, les séries Turismo (moteur simple arbre au début puis double arbre) et Gran Turismo (double arbre plus poussé avec ou sans compresseur) représentent la plus grande partie d'une production étalée de 1929 à 1933 en six séries, les dernières voitures recevant des moteurs de 1 900 cm³.

After the failure of their 1923 P1 Grand Prix Alfa Romeo recruited the brilliant Fiat engineer Vittorio Jano, who swiftly rapidly designed an overhead-camshaft, 2-litre straight 8 engine closely related to Fiat's, but more refined and better balanced, and thus better able to support the higher speed obtained by using a compressor. This engine served as the basis for Jano's six-cylinder, 1500cc engine with single overhead camshaft from 1925, designed as a tourer to replace the heavy RL road-cars that had first appeared in 1920. The 6-cylinder 1500 came on the market in 1927, but its still-excessive weight stymied performance and Jano was asked to provide a new engine.

He began by designing twin overhead-camshaft versions of the 1500, the 1500 Sport and 1500 Super Sport; then, returning to a single camshaft, increased the capacity to 1752cc. Sports drivers were delighted by the appearance soon afterwards of the 1750 double-cam, or 1750 Sport, followed by the 1750 Gran Sport, sometimes fitted with a compressor. The victories obtained by these factory cars, with fixed cylinder-head engines powered to 102bhp with compressor, generated tremendous publicity for the 1750 production series.

Meanwhile the Turismo (first with a single camshaft engine, then with a twin-camshaft) and Gran Turismo series (with a more powerful twin-camshaft engine, with or without compressor) represented the bulk of production, spread over six series from 1929-33. The last cars to be made were equipped with 1900cc engines.





La voiture présentée est une « 3^e série » livrée neuve en 1929 en châssis au carrossier James Young au Royaume-Uni. Carrossée en cabriolet quatre places de teinte gris souris intérieur bordeaux elle fut immatriculée le 27 février 1930, comme le montre la copie de son ancien « Registration book ». Elle eut plusieurs propriétaires au Royaume-Uni qui assurèrent son entretien régulier en préservant son originalité à l'exception du remplacement de son moteur d'origine par un groupe double arbre de 46 ch de 1930 appartenant à la même 3^e série « Turismo » provenant d'une voiture identique.

Il s'agit d'une très rare Alfa Romeo 6C 1750 Turismo ayant conservé sa carrosserie d'origine de cabriolet quatre places, signée d'un grand nom de la carrosserie anglaise.



The car presented here is a Series 3. Its chassis was delivered new to British coachbuilders James Young in 1929. According to a copy of its original Registration Book, it was registered on 27 February 1930 as a mouse-grey, four-seater cabriolet with claret interior. Its various U.K. have ensured its regular maintenance in original condition, except for the replacement of the original engine by a double-camshaft, 46bhp engine from 1930, taken from an identical Turismo Series 3.

This, then, is an extremely rare Alfa Romeo 6C 1750 Turismo, with its original cabriolet bodywork by a leading name in British coachbuilding.





152

1959 Abarth 750 Coupé Zagato Sestriere

Titre de circulation allemand
German title
Châssis Fiat 100*83684*

€ 35 000 / 55 000

- ✓ Attractive et amusante berlinette
- ✓ Recherchée par les collectionneurs
- ✓ Idéal pour les rallyes
- ✓ Attractive and funny berlinetta
- ✓ Sought after by the collectors
- ✓ Perfect for historic rallyes

En 1955, la nouvelle Fiat 600 fournit à Carlo Abarth une base mécanique bon marché, mais susceptible de supporter des développements intéressants. Parallèlement aux améliorations du type de série, qui ne délivre qu'une vingtaine de chevaux de ses 633 cm3, Abarth crée un coupé sportif (ou berlinette), dont la carrosserie est signée Zagato, le coupé Sestriere. Celui-ci est équipé d'un moteur de Fiat 600 porté à 747 cm3 et poussé entre 47 et 55 ch selon l'époque et le niveau de préparation. Le coupé existe sous deux formes : avec un toit typiquement Zagato à double bulbe, dont 300 exemplaires auraient été produits, et avec un toit bombé lisse, comme celui-ci, beaucoup plus rare. Cette berlinette de 535 kg très rapide (150 km/h) a été spécialement conçue pour courir en catégorie 750 et en courses de côte où elle peut exploiter son excellent rapport puissance/poids. Le coupé Zagato, dévoilé au Salon de Genève en mars 1956, ne tarde pas à se mettre en valeur en compétition et, notamment, à la Mille Miglia 1957 où Thiele remporta la catégorie 750 en Grand Tourisme à près de 118 km/h de moyenne. La « bella macchina » présentée a été exportée en 1959 en Argentine où Piero Dusio, ancien associé d'Abarth et expatrié dans ce pays depuis 1950, importe des voitures de sport italiennes par l'intermédiaire de son entreprise ICSA Cisitalia. Elle a été découverte dans un garage de Buenos Aires il y a quelques années, ayant visiblement été intensivement engagée en compétition jusqu'à sa mise à la retraite. Après une restauration complète, ce rare coupé Zagato est selon propriétaire de nouveau « prêt à courir ». De couleur jaune avec intérieur et sièges baquets noir à liséré jaune, il est accompagné d'un dossier illustré décrivant sa découverte et sa restauration.

In 1955 the new Fiat 600 offered with a good-value mechanical base with promising development potential. At the same time as improvements to the series type, which only delivered around 20bhp from its 633cc engine, Abarth designed the Sestriere coupé: a sports coupé (or berlinette) with bodywork by Zagato, fitted with a Fiat 600 engine with an increased capacity of 747cc that yielded 47-55bhp, depending on period and tuning. The coupé existed in two forms: with Zagato's famous 'double-bubble' roof (300 of these cars are believed to have been made); and with a much rarer, smooth, rounded roof like this one.

This 535kg berlinette is fast (94mph) and was specially designed to race in the 750 class and in hill-climbs, exploiting its excellent power:weight ratio. The Zagato coupé was unveiled at the Geneva Motor Show in March 1956, and soon proved its racing credentials – notably in the 1957 Mille Miglia, when Thiele won the Gran Turismo 750 class at an average of 74mph.

The bella macchina presented here was exported to Argentina in 1959, where Abarth's former associate Piero Dusio, based in the country since 1950, imported Italian sports cars through his firm Cisitalia I.C.S.A. The car was rediscovered in a garage in Buenos Aires a few years ago, and had clearly been engaged in intensive competition until it was retired.

After complete restoration, this rare Zagato coupé, in its owner's words, is again 'rarin' to race'. It has yellow livery, with black interior and seats with yellow trim, and comes with an illustrated file charting its discovery and restoration.





153

Titre de circulation espagnol
Spanish title
N° de série : AM 103 # 058
Moteur n° 058

€ 260 000 / 320 000

- ✓ Une des 31 5000 GT construites
- ✓ La voiture des rois
- ✓ One of 31 5000 GT built
- ✓ The car of the Kings

1964 Maserati 5000 GT coupé Allemano

En 1954, le championnat du monde des marques se courait avec des voitures de sport bi-place et avait un retentissement au moins égal à celui des pilotes. Les barquettes de sport de ces années cinquante étaient ce que l'on faisait de plus beau dans le domaine de l'automobile. Mercedes, Jaguar, Aston Martin, Ferrari et Maserati, pour ne parler que des plus grands, se disputaient le titre. En 1954 donc, Maserati confia à Giulio Alfieri la maîtrise d'œuvre d'une voiture lui permettant de viser le titre des constructeurs. Un châssis fut mis en chantier et l'ingénieur Guido Taddeucci étudia un moteur V8 double arbre, bloc et culasse en alliage léger de 4.5 L de cylindrée. Les arbres à cames étaient entraînés par une cascade de pignons, quatre carburateurs double corps Weber 45 IDM dans le centre du V assuraient l'alimentation cependant que l'allumage comportait deux magnétos et seize bougies. La puissance espérée était de 400 CV. Le projet prit du retard en 1955, l'accident de Levegh sur Mercedes au Mans n'incitant pas à l'euphorie. Le moteur était cependant prêt en juin 1956 et fut monté dans le châssis de la 350 S de Moss aux Mille Miles 1956. Stirling Moss et Denis Jenkinson étaient sortis de la route peu avant Rome alors qu'ils étaient cinquièmes, leur numéro de course étant 554.

Ce châssis en gros tubes d'acier de section ovale surmonté d'une superstructure de tubes d'acier ronds de petit diamètre dérivait directement du 300 S avec son pont arrière De Dion. La suspension avant était à roues indépendantes avec des triangles superposés, des amortisseurs télescopiques et des ressorts hélicoïdaux, alors qu'à l'arrière le pont De Dion était soutenu par des ressorts à lames semi-elliptiques. Le 7 août, la voiture participa au Grand Prix de Suède et montra ses faiblesses et ses qualités. Très rapide, la 450 S était fragile du côté transmission dont le spécialiste Colotti avait eu la maîtrise d'œuvre.

The 1954 World Sportscar Championship was contested by twin-seater sportscars, and had at least as much impact as the Drivers' Championship. In the 1950s sports cars were the nec plus ultra in the automobile field as Mercedes, Jaguar, Aston Martin, Ferrari and Maserati – to mention just the leading names – vied for the title. In 1954 Maserati asked Giulio Alfieri to produce a car that could challenge for the Sportscar title. Work began on the chassis, with engineer Guido Taddeucci planning a twin-camshaft, 4.5-litre V8 engine with light-alloy block and cylinder-head. The camshafts had cascade pinion gearing, and were fed by four Weber 45 IDM double-body carburettors in the centre of the V; the ignition system involved two magnetos and sixteen spark-plugs. Anticipated power was 400bhp. The project was delayed in 1955, after the appalling accident at Le Mans involving Pierre Levegh and his Mercedes. But the engine was ready by June 1956, and mounted on the chassis of the 350 S driven by Stirling Moss in that year's Mille Miglia. Moss and Denis Jenkinson (race number 554) went off the road just before reaching Rome, while placed 5th. This chassis, made of large ovoid steel tubes topped by a superstructure of circular, small-diameter steel tubes, derived directly from that of the 300 S with its De Dion rear-axle. There was independent front suspension with superimposed triangles, telescopic shock-absorbers and coiled springs, while the De Dion rear-axle was supported by semi-elliptical leaf springs. The car showed its mettle – and shortcomings – at the 1956 Swedish Grand Prix on August 7. The 450 S was very rapid but its transmission, for which the specialist Colotti was responsible, proved temperamental.

After Sweden the car was fitted with large-diameter drum brakes (400mm to the front, 300mm at the rear) and new, hand-mounted bodywork by Fantuzzi. Maserati had justifiable hopes for the 450 S in the 1957 championship. With Mercedes having withdrawn two years earlier, Ferrari



Après le Grand Prix de Suède, on installa sur la voiture des freins de grand diamètre (tambours de 400 mm à l'avant et 300 mm à l'arrière) et une nouvelle carrosserie fut réalisée à la main chez Fantuzzi. Ainsi, pour 1957, la 450 S suscita chez Maserati de légitimes espoirs pour le championnat. Mercedes s'était retiré depuis deux ans, l'adversaire restait Ferrari avec ses sublimes 315 S et 335 S qui furent les plus belles Ferrari ouvertes de tous les temps. La saison démarra à Buenos Aires. La 450 S pilotée par Fangio et Moss s'envola, mais cassa sa transmission au cinquante-huitième tour. Aux 12 heures de Sebring, Behra et Fangio sur la 450 S, # 4503, gagnèrent et Maserati prit la tête du championnat.

Au Mille Miles 1957, Moss-Jenkinson, les recordmen de l'épreuve, étaient favoris sur la 450 S, # 4505. Behra avait percuté un camion avec # 4503 pendant les essais. Les voitures, comme d'ailleurs les Ferrari 335 S, roulaient à 300 km/h sur les longues lignes droites au bord de l'Adriatique et dans les derniers kilomètres entre Bologne et Brescia. Moss cassa sa pédale de freins après 12 km... Scarlatti finit 3ème sur une Maserati 300 S et Ferrari gagna dans la tristesse avec Taruffi sur 315 S, et Von Trips, à trois minutes, finit second. De Portago et son passager Nelson, sur Ferrari 335 S, eurent un accident mortel à 40 km de l'arrivée. Ce fut la fin des Mille Miles. Les 450 S seront encore battues au Nürburgring le 26 mai, au Mans où Fangio tourna pourtant à plus de 200 km/h sur un tour. Behra et Moss gagnèrent en Suède et la dernière chance de Maserati de remporter le championnat s'envola à Caracas, la dernière épreuve de l'année 1957, où l'écurie Maserati perdit toutes ses voitures sur accidents. Ferrari enleva le championnat du monde des marques avec 30 points devant Maserati 25 points.

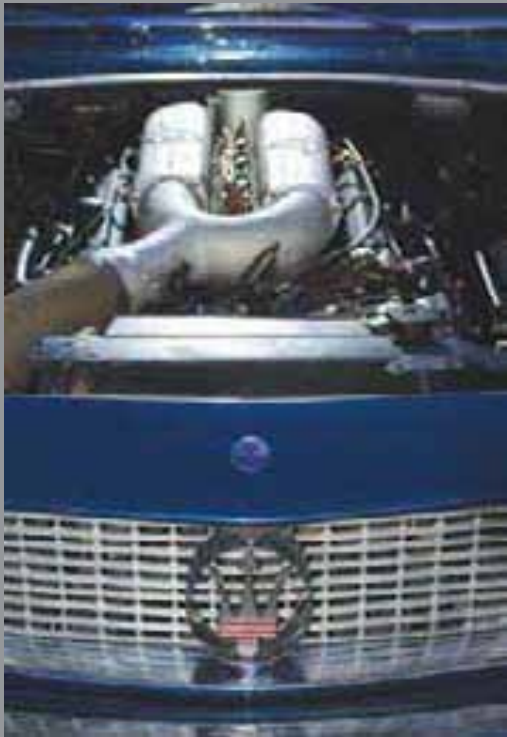
Adolfo Orsi, malgré le titre des conducteurs qu'obtint Fangio sur Maserati 250 F, renonça à la compétition et le championnat sport fut désormais limité à 3 litres de cylindrée en Europe, les 450 S terminant leur carrière aux Etats-Unis. A la fin de la saison 57, il restait à l'usine des moteurs de 450 S non utilisés alors que Maserati venait de se lancer dans la fabrication en série de la 3500 GT. L'ingénieur Alfieri eut l'idée de marier les deux, c'est-à-dire de monter dans un châssis renforcé de 3500 GT le fabuleux V8 compétition de la 450 S et de commander à Touring une carrosserie « haute couture ». On dit aussi que Rezza Pahlavi, Shah d'Iran, grand amateur d'automobiles exceptionnelles, et ne voulant pas se contenter d'une 3500 GT, avait passé commande d'une voiture spéciale avec le formidable V8. Toujours est-il que le Shah obtint la première 5000 GT construite, # AM 103 002. La deuxième, # AM 103 003, fut celle du Salon de Turin 1959, vendue à M. Basil Read. La troisième, # AM 103 004, eut comme premier propriétaire M. Rolf Helm. Seules ces trois voitures eurent des moteurs directement issus du 450 S de compétition. L'ingénieur Alfieri se contenta de donner au moteur de course un peu plus de cylindrée en augmentant l'alésage de 93.8 mm à 98.5 mm tout en gardant la même course de 81 mm ; la cylindrée passant donc à 4937.8 cm3. Les voitures suivantes auront des cotes de 94 mm x 89 mm, et une cylindrée légèrement différente de 4941.1 cm3. Les trois premières voitures ont conservé pour leur moteur le système d'échappement très « compétition », des doubles arbres à cames en tête entraînés par une cascade de pignons et non par une chaîne triple comme sur les 5000 GT ultérieures.

La voiture présentée est une des dernières Maserati 5000 GT construites, elle est donc équipée de la boîte à Cinq rapports et de l'injection mécanique Lucas. Elle est équipée d'un superbe volant Nardi trois branches et jante bois, d'une radio d'époque et de glaces électriques. # 058 est un coupé Allemano de couleur bleu « Blu Sera », cuir noir Connolly (référence 154/4) d'origine. D'après l'excellente étude de Luigi Orsini et Franco Zagari seules 31 Maserati 5000 GT auraient été construites (sans compter #AM 103 002). # 058 fut livrée neuve début 1964 via l'importateur Maserati en Espagne « Auto Paris » à son premier propriétaire Monsieur José Bascones Ayreto de Barcelone qui la vendit en Décembre 1989 à Jean Guikas qui nous la confia pour la vendre, ici même, en Décembre 1990, avant de la céder à son propriétaire actuel non sans l'avoir restaurée. Le moteur fut refait chez Giulani, l'injection révisée, système de freinage neuf, carrosserie décapée et repeinte comme à l'origine en « Blu Sera » (référence Fiat : 439) chez Canisero à Marseille. Depuis, la voiture, un des fleurons du musée de Lohéac, a peu tourné mais elle a été soigneusement entretenue et remise en route tous les mois. Maserati n'a pu nous confirmer pour quelle raison #058 avait été équipé d'une pipe d'admission spéciale.

remained the main threat with their sublime 315 S and 335 S – the most handsome open-top Ferraris ever made. The season began in Buenos Aires. After surging into the lead, the 450 S driven by Fangio and Moss broke its transmission on lap 58. But Fangio and Behra won the 12 Hours of Sebring in 450 S #4503, sending Maserati to the top of the championship. Moss and Jenkinson, the event record holders, were favourites for the 1957 Mille Miglia, this time in 450 S #4505 (Behra's #4503 collided with a lorry during practice). Like the 335 S Ferraris, the Maseratis topped 185mph down the lengthy straights alongside the Adriatic, and over the final stretch from Bologna to Brescia. Moss suffered brake failure less than 10 miles out; Scarlatti finished 3rd in a Maserati 300 S; Piero Taruffi won in a Ferrari 315 S, three minutes ahead of Wolfgang von Trips. Ferrari's victory was tainted with tragedy after the fatal crash involving Alfonso de Portago and co-driver Edmund Nelson in their Ferrari 335 S, some 25 miles from the finish. The Mille Miglia was never staged again.

The 450 S Maseratis also suffered defeat at the Nürburgring on May 26, then at Le Mans, despite Fangio lapping at 125mph. Although Behra and Moss won in Sweden, Maserati's last chance to win the 1957 championship went up in smoke when all their cars had accidents during the final event of the season in Caracas. Ferrari took the World Sportscar Championship with 30 points, ahead of Maserati on 25. Even though Fangio had won the World Drivers' title in a Maserati 250 F, Adolfo Orsi hauled Maserati out of competitive racing. The Sportscar Championship was henceforth limited to 3-litre engines in Europe, and the 450 S cars ended their careers in the United States. The unused 450 S engines remained in the factory after the 1957 season. As Maserati had just launched serial production of the 3500 GT, Giulio Alfieri hit on the idea of marrying the two by mounting the fabulous V8 racing engine from the 450 S on to a reinforced 3500 GT chassis, clad in 'haute couture' bodywork commissioned from Touring. It is also claimed that – not content with his 'mere' 3500 GT – Rezza Pahlavi, the Shah of Iran and a connoisseur of exceptional cars, had ordered a special car with the formidable V8. Whether this is true or not, the Shah obtained the first 5000 GT to be built (#AM 103 002). The second, shown at the Turin Motor Show in 1959, was acquired by Basil Read (#AM 103 003). Rolf Helm acquired the third (#AM 103 004). These three cars were the only ones fitted with 450 S racing engines, which Alfieri gave a slightly larger bore of 98.5mm, up from 93.8mm, while keeping the same stroke of 81mm; cylinder capacity rose to 4937.8cc. The next cars had 94 x 89mm bore and stroke, and a slightly larger 4941.1cc displacement. The engines of the first three cars kept their 'racing' exhaust system and twin overhead camshafts with cascade pinion gearing, rather than the triple-chain used on subsequent 5000 GTs.

The car presented here (#058), a Blu Sera Allemano coupé with its original Connolly black leather (ref. 154/4), was one of the last Maserati 5000 GTs to be built, and therefore has five-speed transmission and Lucas mechanical fuel injection. It has a superb Nardi three-spoke wooden steering-wheel; period radio; and electric windows. According to the excellent study by Luigi Orsini & Fanco Zagari, only 31 Maserati 5000 GTs were produced (without #103 002). Our car was delivered new in Barcelona at the start of 1964 by Auto Paris, Maserati's Spanish importers, to its first owner, José Bascones Ayreto; he sold it to Jean Guikas in December 1989. Guikas had it restored then consigned for sale with us here in Paris in December 1990. The engine was restored by Giulani, the injection revised, a new braking system installed, and the bodywork stripped and resprayed in its original Blu Sera livery (Fiat ref. 439) by Canisero of Marseille. Though little driven since 1990, the car – one of the star attractions at the Manoir de l'Automobile in Lohéac, Brittany – has been carefully maintained, and started up every month. Maserati are unable to say why #058 has been fitted with a different air intake pipe.





Une dizaine d'exemplaires construits / One of around ten built

1959 Abarth 850 Gran Sport Spider Riviera by Alemanno

154

Titre de circulation allemand
German title
Type 701 en Argentine
Châssis n° 0010
Châssis Fiat 100*852075*

€ 25 000 / 45 000

- ✓ Un des rares exemplaires de Spider Riviera
- ✓ Bel état d'origine
- ✓ Parfaite pour rouler différent cet été

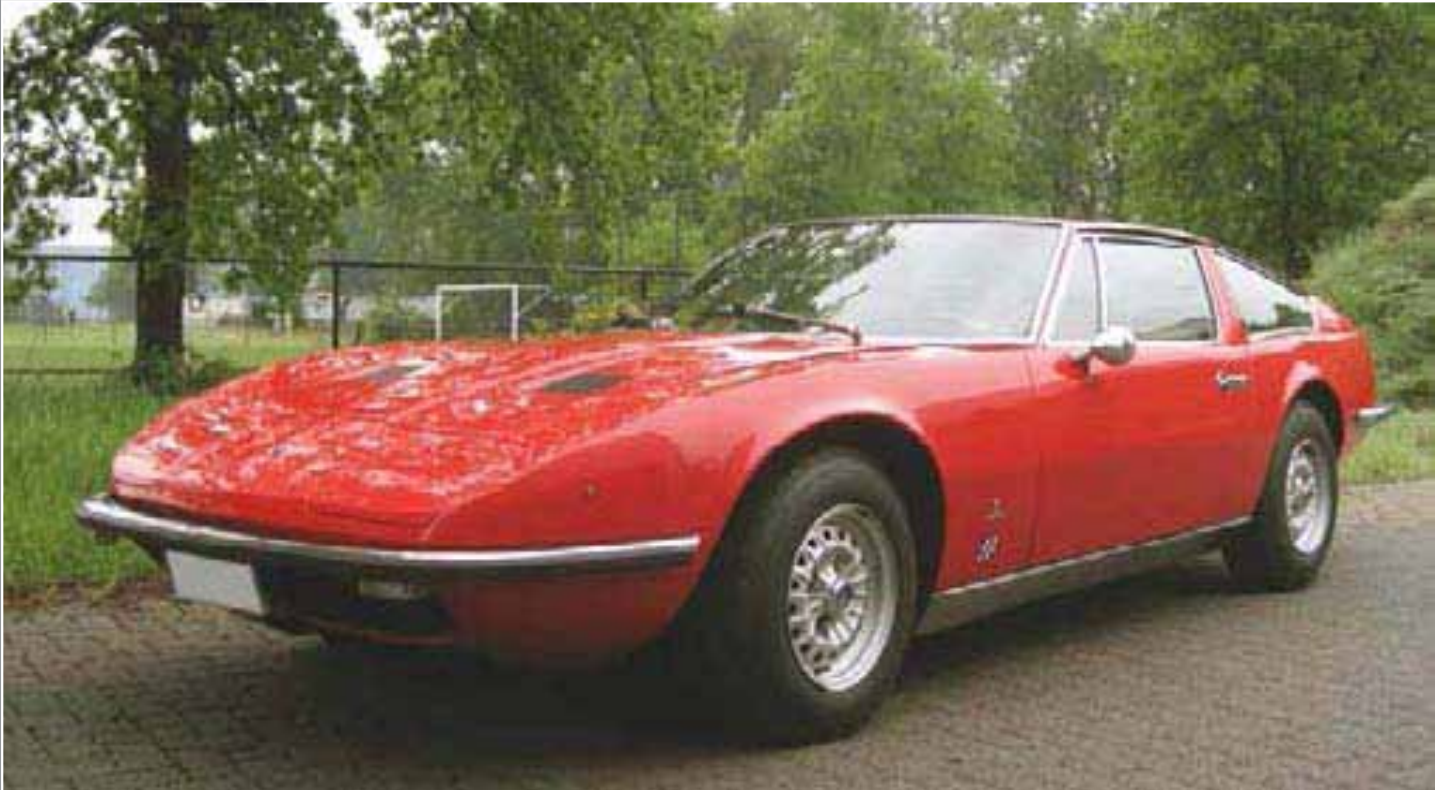
- ✓ One of the very few example of Spider Riviera
- ✓ Nice original condition
- ✓ Perfect to drive a real piece of collection

Sur les plates-formes à mécanique Fiat 600 modifiées par Carlo Abarth à partir de 1955, plusieurs carrossiers italiens exercèrent leurs talents parmi lesquels se détachent Zagato pour ses berlinettes et Allemano pour ses coupés et spiders. De 1957 à 1959, Allemano proposa le spider grand sport Riviera en trois variantes, la voiture présentée faisant partie des dernières voitures construites. D'autres auteurs n'hésitent à écrire que « le spider Riviera est le cabriolet Abarth à moteur arrière le plus beau jamais produit : si vous avez l'opportunité d'en trouver un, le seul conseil que nous puissions vous donner est de l'acheter à n'importe quel prix ! »

Le spider Riviera et le coupé Scorpione, dévoilés au Salon de Genève 1959 et commercialisés par la firme Abarth et Cie, étaient propulsés par des moteurs Fiat 600 culbutés portés à 833 cm³ par augmentation de la course et de l'alésage. Avec une compression de 9 :1 et un carburateur de 32 mm, le moteur 850 développait 52 ch à 6 000 tr/min pour un poids total du spider de 630 kg en ordre de marche (57 ch sur la version 850/S). S'il n'en fut produit qu'un si petit nombre, la raison ne se situe pas dans la médiocrité du produit, bien au contraire : un spider coûtait le prix de deux Porsche 356 ! Un essayeur contemporain en a mesuré la vitesse de pointe à 153 km/h et le kilomètre départ arrêté en 35 secondes et vanté la vivacité, la légèreté de la direction et les bonnes finitions, notamment l'étanchéité à la pluie.

Les voitures invendues en Europe cédées à ICSA Cisitalia Argentina de Piero Dusio furent commercialisées en Argentine sous l'appellation « Cisitalia Abarth Grand Sport Spyder ». Identiques aux versions Abarth d'origine, elles furent renumérotées en Argentine dans les séries 701xxx pour le spider et 801xxx pour le coupé Scorpione. La voiture présentée, de couleur rouge avec intérieur noir, qui fait partie de ces rarissimes Cisitalia Abarth expatriées, est en état d'origine. Elle est accompagnée d'un dossier historique bien documenté et de son titre de circulation allemand.

Several Italian coachbuilders deployed their talents on the Fiat 600 chassis modified by Carlo Abarth in 1955. Zagato's berlinettes, and Allemano's coupés and spiders, stand out. Between 1957-59, Allemano designed three variants of the Riviera Gran Sport Spyder. The car presented here was one of the last to be built. Other authors have no hesitation in calling the Riviera Spyder the 'most handsome rear-engine Abarth cabriolet ever made' – the accepted wisdom being that anyone lucky enough to find one should buy it whatever the price! The Riviera Spyder and Scorpione coupé were powered by Fiat 600 rocker-arm engines, raised to a capacity of 833cc by increasing the cylinder circumference and clearance. They were first unveiled at the Geneva Motor Show in 1959, and commercialized by Abarth & C°. With a compression ratio of 9:1, and a 32mm carburettor, the 850 engine yielded 52bhp at 6000rpm (57bhp in the 850/S version); the Spyder's total weight in working order was 630kg. Although only a tiny number of Spydery were ever made, that had nothing to do with the car's quality – quite the contrary: one Spyder cost the price of two Porsche 356s! Contemporary testing measured its top speed at 96mph, with a standing-start kilometre-time of 35 seconds; the test-driver vaunted its agility, light steering and quality finish, noting its rainproof qualities. The cars not sold in Europe were ceded to Piero Dusio's firm Cisitalia Argentina I.C.S.A., and commercialized in Argentina as Cisitalia Abarth Gran Sport Spydery. They were identical to the original Abarth versions, but renumbered in Argentina as series 701xxx for the Spyder, and 801xxx for the Scorpione coupé. The car presented here, red with black interior, is one of these rare Abarth Cisitalias shipped to Argentina, and in its original condition. It comes with its German registration document and a bulky dossier charting its history.



155

Titre de circulation belge
Belgium title
Type AM110
Châssis n° AM110/49/1586

€ 28 000 / 35 000

- ✓ Rare toit ouvrant
- ✓ Délivrée neuve en Suisse
- ✓ Vrai 4 places de Sport

- ✓ Rare sunroof
- ✓ Delivered new in Switzerland
- ✓ Real 4 seaters

1972 Maserati Indy 4.7L

À la fin des années 1960, Maserati avait confirmé son retour à la rentabilité et la famille des modèles à moteur V8, issu du 450 S de compétition, notamment le coupé quatre places Mexico et le coupé deux places, la Ghibli. Il manquait dans l'offre un coupé sport 2+2 capable de répondre à la Ferrari 365 GT. C'est ainsi que naquit l'Indy sur un empattement un peu plus long que celui de la Ghibli.

Produite par Vignale sous la forme d'une monocoque et dotée d'une ligne générale proche de celle de l'Indy, la Ghibli offrait un habitacle plus large, plus haut et très lumineux. Les places arrière étaient toutefois mesurées, mais elles étaient utilisables en appoint. La porte de coffre intégrait la lunette arrière pour faciliter l'accès au coffre. La climatisation, les glaces teintées à commande électrique, la direction assistée et le volant réglable et un moteur souple soulignaient sa vocation de grande routière rapide. Proposée d'abord avec un V8 de 4,2 litres, elle reçut en 1970 en option le 4,7 litres de 290 ch (DIN), qui lui donna des performances pratiquement égales à celles de la Ghibli, puis sur demande, le 4,9 litres en 1973. Au total, Maserati produisit 1 136 Indy.

La voiture présentée est une Indy 4,7 litres, construite en 1972, avec direction assistée et boîte manuelle à 5 rapports, air conditionné, toit ouvrant, vitres teintées, poste de radio Becker et tableau de bord dit America. D'origine suisse, carrosserie rouge avec intérieur en cuir beige, elle se présente en excellent état général accompagnée d'un titre de circulation belge.



Maserati were back in the black by the end of the 1960s, helped by models equipped with the V8 engine derived from the 450 S racing car – notably the Mexico four-seater Coupé and Ghibli two-seater Coupé. What Maserati now needed was a 2+2 Sports Coupé capable of responding to the Ferrari 365 GT. Hence the Indy, which had a slightly longer wheelbase than the Ghibli.

The Indy was produced by Vignale as a monocoque, with an overall design similar to the Ghibli but with a wider, higher and lighter interior. Back seats could be used as necessary. The boot door incorporated the rear window to facilitate access. Air-conditioning, electrically-controlled tinted windows, power steering, an adjustable steering-wheel and a smooth engine underlined its vocation as a large, fast road-car. It was first offered with a 4.2-litre V8; then, in 1970 (as an option), with a 4.7-litre engine yielding 290bhp (DIN), whose performances almost matched the Ghibli's; then (on request) with the 4.9-litre in 1973. Maserati produced 1,136 Indy's in all. Our car is an Indy 4.7 from 1972, with power steering, manual five-speed gear-box, air-conditioning, sun-roof (rare), tinted windows, Becker radio and 'America' dashboard. It is of Swiss origin, with red bodywork and beige leather interior, in excellent overall condition, and comes with Belgian registration papers.



156

Carte grise française
French title
Châssis n°
ZFFGJ34B000080706
Moteur n° 16151

€ 230 000 / 260 000

 Vidéo online
www.artcurial.com/lmc2010

- ✓ Certifiée Ferrari
- ✓ Délivrée neuve en France
- ✓ 3^e main
- ✓ Dossier factures
dont courroies en 2009

- ✓ Ferrari certified
- ✓ Delivered new in France
- ✓ 3 owners from new
- ✓ File of invoices, belts
changed in 2009

1989 Ferrari F40

La célébration des quarante ans de Ferrari restera marqué par la présentation très attendue d'une routière conçue comme une voiture de course précisément désignée F40. Enzo Ferrari lui-même en fit les honneurs à la presse le 21 juillet 1987. Cette extraordinaire machine était le résultat d'une étude longue et complexe qui avait concerné l'optimisation de tous les éléments constitutifs : châssis, carrosserie, mécanique, suspensions, freins, systèmes aérodynamique, etc, en vue de créer une berlinette homologuée pour la route, mais capable de performances dignes d'une pure machine de compétition. De plus, il fallait répliquer avec élégance au défi de la Porsche 959, monstre technologique qui avait placé la barre très haut.

Le point de départ choisi fut la 288 GTO, étudiée pour courir en Rallye Groupe B, machine superbe dont la carrière fut ruinée par l'interdiction de ces voitures surpuissantes en 1986. Mais les recherches sur le potentiel du moteur V8 issu du 308 Dino avaient montré que les possibilités étaient loin d'être épuisées. L'usine avait obtenu 650 ch avec moins de trois litres. La F40 de production en aurait certes moins, mais suffisamment pour la route.

Prévue pour être produite à 400 exemplaires, la F40 finit par dépasser les 1 100 unités sous la pression d'une demande exacerbée. Et alléchée par les spécifications du modèle de « série » : 478 ch obtenus d'un V8 en alliage de trois litres à 4 ACT et injection, suralimenté par deux turbos et deux échangeurs, boîte manuelle à cinq rapports et différentiel autobloquant, châssis spécial en acier renforcé par des panneaux en carbone-Kevlar, carrosserie en composites, correction d'assiette en fonction de la vitesse, aérodynamique très étudiée donnant une portance proche de zéro, etc. Les performances furent à la hauteur : 324 km/h de vitesse maximale et le kilomètre départ arrêté en moins de 21 secondes. Difficile de faire mieux en 1987.

Celebrations for Ferrari's 40th anniversary were marked by the eagerly awaited unveiling of a road-car designed as a racing car, simply styled the F40. Enzo Ferrari himself presented the car to the press on 21 July 1987. This extraordinary machine was the result of long and complex study, concerning the optimization of all its components: chassis, bodywork, mechanics, suspension, brakes, aerodynamics system, etc., with a view to creating a berlinette certified for the road but capable of performances worthy of a racing car. Not forgetting the need for an elegant response to the Porsche 959, a monster of technology that had set very high standards.

The chosen point of departure was the 288 GTO, intended to take part in Rally Group B, a superb machine whose career was ruined when these super-powered cars were banned in 1986. But the research on the V8 engine, derived from the 308 Dino, had shown its potential to be far from exhausted.

The factory had obtained 650bhp with under 3 litres; the production F40 would admittedly have less, but ample for the road. 400 cars were planned, but 1,100 F40s were eventually sold under the pressure of soaring demand and excitement at the 'series' model's specifications: 478bhp obtained from an alloy 3-litre V8 injection engine, boosted by two turbos and two exchangers, a five-speed manual gear-box with locked differential, special steel chassis reinforced by Carbon-Kevlar panels, composite bodywork, load-levelling according to speed, advanced aerodynamics, etc. And with performance to match: a top speed of over 200mph, and 1 kilometre from a standing start in under 21 seconds. In 1987 one could hardly do better!





Après une flambée spéculative au tournant des années 1990, les F40 retrouvèrent des cotes plus raisonnables pour revenir comme celle-ci dans les mains de vrais amateurs de Ferrari qui savent les apprécier à leur juste valeur et les conserver. Elles sont donc rares sur le marché, surtout en version production.

La F40 présentée a été vendue neuve le 11 juin 1989 par Charles Pozzi SA, concessionnaire à Paris, à Mme Brigitte Céret de Villefranche-sur-Mer, qui n'en profita que sur quelques milliers de kilomètres. Reprise en 1995 par Pozzi, elle est achetée par M. Marcel Verfaillie le 18 mai 1995, puis au propriétaire actuel en mars 2008. Non catalysée, elle a été régulièrement entretenue par le concessionnaire Pozzi. Elle vient avec tout son dossier de factures (complet), et la facture de changement des réservoirs en 2002.

En 2007, l'embrayage a été changé. Une grosse facture en 2009 émise par les excellents Ateliers des Côteaux signale le changement d'une paire de pignons et des courroies. Elle a aujourd'hui 67 000 km d'origine, très bien entretenue par ses trois propriétaires successifs et toujours entre des mains expertes. Le propriétaire la vend parce qu'il n'a plus autant l'occasion d'en profiter qu'auparavant. Mais s'agit-il encore d'une automobile, sinon d'un mythe, le dernier chef-d'œuvre d'Enzo Ferrari, dont les performances nous ont subjugués lors du tournage de la vidéo.



After a speculative boom at the turn of the '90s, the F40s returned to a more reasonable price-levels, ensuring that many – like this one – have ended up in the hands of true Ferrari connoisseurs who know how to appreciate and look after them. They are therefore rare on the market, above in all in their production version.

The F40 offered here was sold new on 11 June 1989 by Paris dealers Charles Pozzi SA to Mme Brigitte Céret of Villefranche-sur-Mer, who only enjoyed it for a few thousand miles. Pozzi bought it back in 1995, then sold it to Mr Marcel Verfaillie on 18 May 1995; it was acquired by the current owner in March 2008.

It comes with its full file of invoices, and the invoice for changing the tanks in 2002. The clutch was replaced in 2007. There is also a hefty 2009 invoice from the excellent Ateliers des Côteaux for replacing the belts and a pair of pinions. Pozzi have overseen regular maintenance and the car, which now has 41,900 miles on the clock, has been excellently cared for by three successive owners. The current owner is selling because he no longer has the opportunity to drive it as often as before. But are we talking about a car... or a myth? – Enzo Ferrari's final masterpiece, whose performances during filming we found astonishing.





157

Titre de circulation belge
Belgian registration
Châssis n° 0827 GT
Moteur n° 0827 GT

€ 250 000 / 280 000

- ✓ Châssis/ moteur matching numbers de 250 Boano
- ✓ Carrosserie aluminium
- ✓ Superbe réalisation, très détaillée

- ✓ Chassis/ engine matching from a 250 Boano
- ✓ Alloy body
- ✓ Superbly built in details

Fabriquée avec châssis et moteur matching d'une Boano / Built from a matching numbers Boano

1957 Ferrari 250 GT Réplique Tour de France

Le développement du moteur V12 Colombo chez Ferrari à partir de 1947 conduisit à la création de voitures de route sportives susceptibles avec peu de modifications à l'époque de disputer des épreuves d'endurance et des rallyes au plus haut niveau. La version trois litres de ce moteur très réussi, encore appelée 250 (sa cylindrée unitaire) équipa de 1954 à 1964 plusieurs types de voitures de sport et de route, les premières bénéficiant constamment des enseignements recueillis avec les secondes.

L'histoire de la 250 de route s'ouvre donc avec la 250 GT de 1954 sur le châssis tubulaire désormais bien défini de 2,60 d'empattement qui sera désigné « châssis long » quand apparaîtra en 1959 le châssis court plus spécialement destiné aux berlinettes compétition. Ces GT de plus en plus raffinées, qui conservent néanmoins leur caractère de voitures de sport, attirent une clientèle nouvelle d'amateurs non pratiquants de la compétition auxquels la marque doit l'expansion de sa production. En 1956, Pinin Farina devenu le styliste et le carrossier attitré de Ferrari, propose un nouveau style de coupé épuré, plus tendu, d'un bel équilibre, dont le succès va justifier une production en série confiée à la Carrosserie Mario Boano.

C'est à partir d'un de ces coupés Boano (dont certains carrossés en aluminium furent engagés au Tour de France et à la Mille Miglia) qu'a été réalisée dans les années 1990 cette réplique d'une berlinette type Tour de France 1957. Sur un châssis conforme au type d'origine, la carrosserie a été construite en aluminium sur le modèle de celle des berlinettes compétition « châssis long » 1957-1958 (14 louveres, tableau de bord conforme au modèle). Rouge avec intérieur beige, cette berlinette a participé à de nombreuses épreuves historiques. (À noter que le carter moteur a été ressoudé et que l'acquéreur devra remplacer le pare-brise fendu.)

Ferrari 250 GT Tdf 57 Chassis n° 0827 GT Engine n° 0827 GT replica of Tour de France 1957 Development of the Colombo V12 engine at Ferrari, which began in 1947, led to the creation of sporting road cars which, with a few modifications, were able to take part in rallies and endurance events at the highest level. The 3-litre version of this successful engine, still known as the 250 (its unit capacity), was used for several types of sports car and roadster between 1954 and 1964 – the former benefiting constantly from information obtained through the latter.

The history of the 250 road car goes back, therefore, to the 250 GT of 1954, with its well-defined tubular chassis and 2.60m wheelbase known (which would become known as a 'long chassis' when a shorter chassis, destined for berlinette competition cars, was introduced in 1959). Despite retaining their racing character, these increasingly refined GTs attracted new clients who were not necessarily set on the idea of competition, and to whom Ferrari owed its upsurge in production. In 1956 Pinin Farina, Ferrari's official stylist and coachbuilder, introducing a new type of pure, crisply designed, perfectly balanced coupé whose success prompted serial production (assigned to Carrosserie Mario Boano).

One of these Boano coupés (some of which, with aluminium bodywork, took part in the Tour de France and Mille Miglia) served as the basis for this 1990s replica of a Tour de France 1957 berlinette. Its aluminium body was constructed on a chassis conform to the original type – modelled on that of the 'long chassis' racing berlinettes from 1957-58. Our berlinette, which is red with a beige interior, has taken part in various historic events. (Please note: the engine sump has been re-welded and the cracked windscreen needs replacing.)





158

Carte grise belge
Belgian carte grise
Châssis n° 100 012 12002101

€ 60 000 / 80 000

- ✓ Livrée neuve en France
- ✓ Peinture complète après décapage total
- ✓ Intérieur en état exceptionnel d'origine
- ✓ The must des limousines Mercedes

- ✓ Delivered new in France
- ✓ Exceptional original interior
- ✓ The must of Mercedes

Délivrée neuve en France / Delivered new in France

1972 Mercedes-Benz 600 Limousine

La présentation au Salon de Francfort 1963 de l'impressionnante Mercedes 600 déclencha deux types de réactions : d'une part, une reconnaissance sans réserve de ses avancées techniques et de sa parfaite adéquation à son rôle de voiture de représentation et d'autre part, des critiques de la sobriété, voire de la raideur de son style. On fit bien sûr le rapprochement avec la 770 « Grosser » d'avant guerre, mais la comparaison devait s'arrêter là. La 600 réunissait tout ce que la technologie automobile du début des années 1960 pouvait offrir de plus élaboré, dont un moteur V8 à injection de 6,3 litres donnant 250 ch (DIN) et un couple de 51 m/kg capable de propulser cette voiture de 2 500 kg à plus de 200 km/h et de l'accélérer de 0 à 100 km/h en 10 secondes grâce à une boîte automatique parfaitement étudiée. Son comportement dynamique très sain et son équilibre en faisaient aussi une grande routière dont la corpulence et l'opulence ne laissaient par deviner l'efficacité.

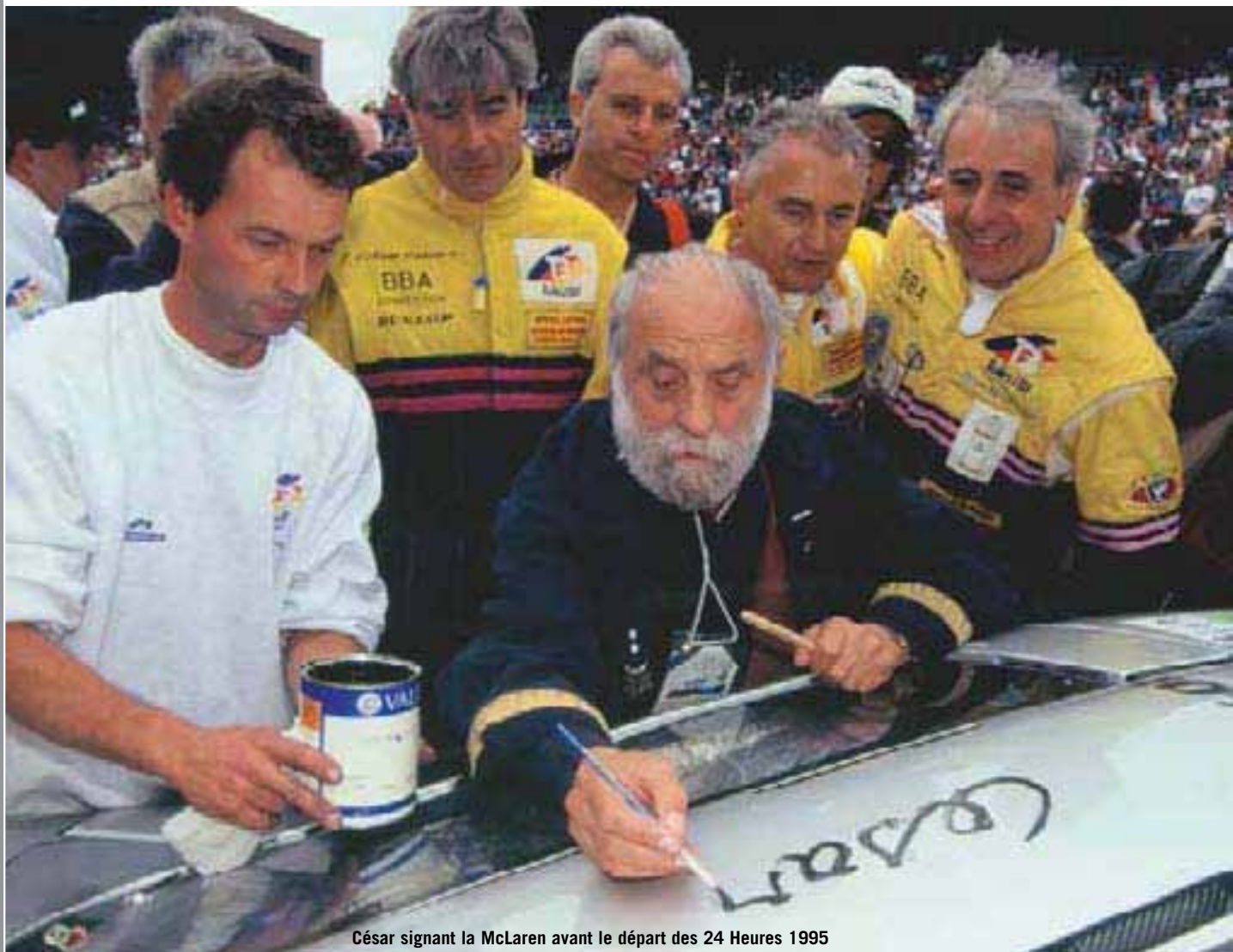
La voiture présentée, livrée neuve en France (avec accoudoir central avant comme le précise la fiche de commande) aurait été la propriété d'un grand palace parisien qui véhiculait à son bord ses plus importants clients. Avec 57 988 km au compteur, elle devint en 2002 la propriété d'un collectionneur belge, qui fit faire une peinture complète après décapage total et qui fit réviser les systèmes hydrauliques et le tableau de bord (dossier photographique). Acquise par le propriétaire actuel le 21 décembre 2006, elle affichait alors 61 424 km, elle a actuellement un peu plus de 64 000 km. Un autoradio/GPS Becker Mexico moderne a été installé pour l'agrément et la commodité. Avec un intérieur en cuir rouge orné d'une noble patine, elle se présente en très bel état général, accompagnée d'un titre de circulation belge et de sa pochette avec le manuel d'utilisateur.



The presentation of the impressive Mercedes 600 at the Frankfurt Motor Show in 1963 prompted two sorts of reaction: unstinting admiration for its technical advance and perfect suitability for its rôle as an official car; and criticism of its sober, if not stiff appearance. Comparisons were naturally made with the pre-war 770 Grosser. Yet the 600 embodied early '60s automobile technology at its most sophisticated, with a V8 6.3-litre engine yielding 250bhp (DIN) and a torque of 51m/kg, capable of sending this 2500kg car to over 125mph, with 0-60mph acceleration inside 10 seconds thanks to a perfectly designed automatic gear-box.

Our car, delivered new in France (with central front arm-rest as specified on the order form), belonged to a leading Paris hotel who used it for their leading clients. In 2002, with some 26,240 miles on the clock, it became the property of a Belgian collector, who ordered a complete re-spray after the bodywork had been stripped down, and had the hydraulic systems and dashboard repaired (photographs provided). It was acquired by its current owner on 21 December 2006, and has now done just over 40,000 miles. A modern Becker Mexico car radio/GPS system has been fitted for pleasure and convenience. The car has a red leather interior with a noble patina, is in very fine overall condition, and comes with its Belgian registration document and wallet containing the user's manual.





César signant la McLaren avant le départ des 24 Heures 1995

159

N° de série : 005
Moteur type BMW Motor
sport S 70/3 GTR



Vidéo online
www.artcurial.com/lmc2010

1995 McLaren F1 GTR BMW, Art Car par César

- ✓ Voiture faisant partie du Panthéon des Art Cars
- ✓ Peinte par César, un des plus emblématique artiste du XX^e siècle
- ✓ Une des 7 premières McLaren GTR, les plus belles et les plus pures
- ✓ Historique

- ✓ One of the cars accessing to the Art Cars Pantheon
- ✓ Painted by César, the most important artist of the Pop Art
- ✓ One of 7 first McLaren GTR, the most beautiful and unique
- ✓ Historic and unique opportunity



24 HEURES DU MANS 1995



LE CONCEPT DES ART CARS

Dans le contexte autophobe du premier choc pétrolier, le commissaire-priseur Hervé Poulain, « fou de beauté et de vitesse », imagina de participer aux 24 Heures du Mans 1975 d'une manière inédite en faisant peindre un bolide par un artiste de renommée internationale.

Son ambition relevait des Beaux Arts et s'appuyait sur la noblesse du support aux formes musclées dessinées par le vent, la dramaturgie de la course, ainsi que la stature de l'artiste sollicité.

Hervé Poulain voulait reprendre l'idée ancienne et toujours avortée d'associer l'Art et l'Industrie, et offrir un cadeau original au public de la plus prestigieuse course du monde. En effet ce légendaire circuit se prêtait aux métaphores et aux catharsis. Comme jadis à Olympie, mais chaque année et durant le cycle d'un jour et d'une nuit, le cœur du monde y battait !

Ainsi naquit le concept des Artcars développé avec le concours de BMW Motorsport et de son directeur Jochen Neerpasch.

Successivement, Alexandre Calder (1975), Frank Stella (1976), Roy Lichtenstein (1977), et Andy Warhol (1979) peignirent les BMW qu'Hervé Poulain engageait aux 24 Heures du Mans, jusqu'à ce que la firme bavaroise renonce à l'Endurance au profit de la Formule 1. Plus tard, le commissaire-priseur raviva son concept et participa au Mans avec une Venturi 600 LM décorée par Arman (1994), la McLaren F1 GTR châssis n°5 peinte par César (1995) et une Porsche GT2 embellie par Wolinski (1998).

Cette année BMW et Hervé Poulain se sont retrouvés pour dévoiler le 30 Mai 2010 au Musée d'Art Moderne/Centre Beaubourg, la dernière Art Car engagée aux 24 Heures le 10 Juillet et décorée par l'artiste-star américain Jeff Koons.

LE POP ART

Au début des sixties, en réaction contre l'abstraction dominante, la culture pop, puisant son inspiration dans la réalité quotidienne de la société de consommation en plein essor, embrasa les deux côtés de l'Atlantique. En schématisant, les artistes américains célébraient cette civilisation et Lichtenstein, Warhol,

Rauschenberg, Jasper Jones, Rosenquist, Wesselman, aspiraient à tirer profit de ses avantages, alors qu'à Paris, les artistes réunis autour de la *Figuration Narrative* (Erro, Adami, Rancillac, Télémaque, Klasen, Monory ...) et les *Nouveaux Réalistes* en dénonçaient les contradictions et les abus.

En 1960 le célèbre critique d'art français Pierre Restany avait créé le mouvement des *Nouveaux Réalistes* en réunissant une petite douzaine d'artistes qui s'approprièrent et recyclaient la production industrielle : les accumulations de détritus domestiques d'Arman, l'animation des ferrailles de Tinguely, les arrachages d'affiches de Hains, Villeglé, Rotella, les emballages de Christo, le vide et le bleu de Yves Klein, les nanas de Niki de Saint-Phalle, les reliefs de repas piégés de Spoerri.

Le plus populaire de la bande fut et demeure César, « le premier dans toute l'histoire de la sculpture à s'être servi d'une machine-outil pour réaliser une œuvre d'art ».

THE CONCEPT OF ART CARS

In the car-unfriendly context of the first oil crisis, auctioneer Hervé Poulain – a man 'mad about speed and beauty' – came up with the utterly novel idea of taking part in the 1975 Le Mans 24 Hours in a racing car painted by an internationally famous artist.

His vision encompassed the nobility of a racing car as an artistic support, with its powerful, wind-defined forms; the drama of motor racing; and the stature of the artist concerned.

Poulain aimed to take up the time-honoured, yet hitherto abortive, idea of associating Art and Industry – and offer an original gift to spectators at the world's most prestigious car race. The legendary Le Mans circuit lends itself perfectly to metaphor and catharsis; as once on Mount Olympus, the heart of the world beats here – every year for a day and a night.

With the backing of BMW Motorsport and its Competitions Director Jochen Neerpasch, the ArtCar concept was born.

Alexander Calder (1975), Frank Stella (1976), Roy Lichtenstein (1977) and Andy Warhol (1979) painted the first BMWs to be driven by Hervé Poulain at Le Mans, before the German carmakers abandoned endurance races in favour of Formula 1. Poulain later revived the concept, driving a Venturi 600 LM decorated by Arman at Le Mans in 1994; the McLaren F1 GTR Chassis n°5, painted by César, in 1995; and a Porsche GT2 painted by Wolinski in 1998.

This year BMW and Hervé Poulain are teaming up again, unveiling the latest ArtCar – painted by star American artist Jeff Koons – at the Pompidou Centre on May 30. The car will be competing in the 2010 Le Mans Classic on July 10/11.

THE POP ART

In reaction to the dominance of abstract art, pop culture – inspired by the everyday reality of the booming Consumer Society – caught the imagination on both sides of the Atlantic in the early 1960s.

American artists such as Lichtenstein, Warhol, Rauschenberg, Jasper Jones, Rosenquist and Wesselman tended to celebrate the new way of life; but artists in Paris – whether belonging to the Figuration Narrative (Erro, Adami, Rancillac, Télémaque, Klasen, Monory) or Nouveaux Réalistes movements – were more prone to denounce its contradictions and abuses.

In 1960 the celebrated French art critic Pierre Restany created the Nouveaux Réalistes movement, uniting a number of artists who appropriated and recycled industrial products – including Arman's accumulations of household waste; Tinguely's animated iron contraptions; the torn posters beloved of Hains, Villeglé and Rotella; Christo's packaging; Yves Klein's blue; Niki de Saint-Phalle's Nanas; and Spoerri's reliefs of meal remains.

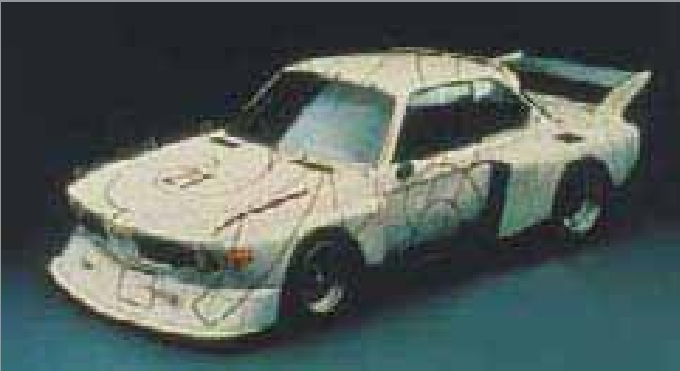
The most popular member of the group was and remains César, 'the first man in the history of art and sculpture to use a machine-tool to produce a work of art.'



1975 BMW 3.0L CSL peinte par Alexander Calder



1976 BMW 320 bi-turbos peinte par Roy Lichtenstein



1977 BMW 3.5L bi-turbo peinte par Franck Stella



1979 BMW M1 peinte par Andy Warhol



LE CHAR DE CÉSAR

C'est au Salon de mai 1960 que César exposa des balles parallélépipédiques compactes constituées de voitures passées à la presse. Au prix d'un beau scandale, ce fils de Rodin et de Giacometti, cet aîné de John Chamberlain, ce frère de Germaine Richier et de Louise Bourgeois continuait l'histoire de la sculpture par d'autres moyens et inventait un langage sans antécédents et sans descendance possible, les *Compressions*.

On a dit que le choix de l'automobile n'était pas innocent et qu'il avait voulu régler son compte à l'objet culte de la « société de consommation » et ses déviances, pollutions, déchets, accidents, asphyxie des rues ...

Il a toujours prétendu qu'il n'avait été inspiré que par des considérations esthétiques : la polychromie des tôles froissées. Il ajoutait que de toute façon il n'avait aucun argent à l'époque pour tirer des bronzes et à plus forte raison pour travailler le marbre...

Quoiqu'il en soit, sa réputation internationale était déjà affirmée puisque une salle entière lui avait été consacrée à la Biennale de Venise en 1955, une dizaine d'années avant que Rauschenberg n'y reçoive son Prix ! 35 ans après le geste iconoclaste de la première Compression, 10 ans après les Compressions « en plaque » de la série des Championnes du monde commandées par Peugeot Sport, et quelques mois après qu'il eut représenté une fois encore son pays à la 46^e Biennale de Venise en montrant un entassement de Compressions de 7m40 de haut titré « 520 Tonnes », César acheva sa réflexion sur l'automobile avec la Art Car McLaren F1 GTR BMW dont Hervé Poulain était l'un des pilotes.

Or, en 1982, notre commissaire-priseur ayant fait ses premiers adieux à la compétition avait confié à César l'ensemble de ses trophées, l'un formé par les coupes qu'il avait glanées en rallye et l'autre par celles conquises au Mans. César lui avait rendu deux Compressions étincelantes en lui disant: « J'ai compressé ta vanité et augmenté ta gloire. ». Et en effet, les Compressions de César sont à nos mentalités contemporaines ce que furent les *Vanités* en peinture à l'homme du XVII^e siècle : une réflexion sur l'insignifiance des richesses et la précarité des passions.

Se souvenant des coupes du Mans compressées, le sculpteur enveloppa l'auto de leur empreinte en trompe l'œil: « C'est plutôt une armure pour te protéger..., c'est la mémoire estampillée des Riches Heures que tu as vécues au Mans » Quant arriva la parade précédant le départ, César se joignit aux trois pilotes et reçut un triomphe d'empereur romain !

« Maury-Larivière prend le départ et s'arrête au bout d'une demi-heure pour cause d'une boîte de vitesse déréglée. Il repart à 17h08. En fin de journée, la pluie rattrape la meute. Maury et Marc Sourd cravachent toute la nuit et reviennent à mi-course de la 44^e place à la 17^e . Le hasard veut que je sois au volant le dimanche matin au moment où la télévision commence sa retransmission. La Venturi de Gounon m'attaque aux abords de la passerelle Dunlop. Apeurées, mes quatre roues perdent leur adhérence sur le mouillé et m'embarquent dans une figure de danseur d'étoile. Ce n'est pas ma vie qui défile sur l'écran de mon front, mais en gros plan, les têtes catastrophées de l'équipe. Je tape les freins. La McLaren semble stabiliser sa pirouette à contre-sens de la piste. Je soulage. Elle dessine un second salto, je bloque de nouveau les roues et me retrouve dans le bon sens du ruban de bitume. Avec une part de chance, j'ai réalisé une manœuvre à montrer dans les écoles de pilotage. Le soulagement l'emporte sur la vanité, celui d'avoir évité de « compresser » la précieuse McLaren de plus d'un million de dollar... sans compter la peinture ! Sous la tente de l'écurie, nous fêtons notre 13^e place et l'équipe me charrie de ma « figure libre » retransmise en direct sur les écrans »

Hervé Poulain (1995)



CESAR'S CHARIOT

César caused a sensation by exhibiting solid blocks of compressed cars at the Salon de Mai in 1960. An heir to Rodin and Giacometti, forerunner of John Chamberlain and soul-mate of Germaine Richier and Louise Bourgeois, César built on the ensuing scandal to pursue the history of sculpture by other means. With his Compressions, he invented a language without precedent or possible lineage.

His choice of cars was considered far from innocent – as if he were getting his own back on the cult object of the Consumer Society and its pollution, waste, accidents and traffic-jams. César, however, always claimed he was inspired solely by the aesthetics of crushed coloured metal – and that, at the time, he didn't have the money to cast bronzes, let alone carve marble ...

His international reputation, however, was already established, as a whole room had been devoted to his work at the 1956 Venice Biennale – eight years before Rauschenberg received his Gran Premio there!

Thirty-five years after the iconoclastic gesture of his first compression, 10 years after his Peugeot compression Les Championnes, and just months after again representing France at the 46th Venice Biennale with a mountainous 24ft-high compression weighing 520 tonnes, César's automobile odyssey drew to a conclusion with the painting of the McLaren F1 GTR BMW ArtCar, whose drivers included Hervé Poulain.

Back in 1982, after making an initial farewell to competition, auctioneer Poulain had given César all the trophies he had won for rally-driving and at Le Mans. César transformed them into two gleaming compressions, saying: 'I have compressed your vanity but increased your glory.' And, indeed, César's compressions are to our contemporary mentalities what Vanity paintings were to men of the 17th century: a reflection on the insignificance of riches and the precarious nature of passion.

César's made a trompe l'œil print of these compressions when designing his ArtCar, explaining: 'It's rather like protective armour – in memory of the Riches Heures you've enjoyed at Le Mans.' César duly received a Roman triumph when he joined the three drivers at the pre-race parade!

Maury-Larivière was behind the wheel at the start, but pulled up after half-an-hour because of gear-box trouble. He set off again at 5.08pm. As evening drew in, the rains came down. Maury and Marc Sourd battled through the night, climbing from 44th to 17th by halfway. I happened to be at the wheel on the Sunday morning, just as television coverage was starting. Gounon's Venturi attacked me as we approached the Dunlop footbridge. In panic, my four wheels skidded on the wet surface and embarked me on some sort of ballet solo. It wasn't my life that flashed before the eyes, but a close-up of my horrified team-mates! I hit the brakes. The McLaren seemed to stabilize, pirouetting back-to-front on the track. Whew! The car made a second salto and I again blocked the wheels, now finding myself facing in the right direction. Not without luck, I had performed a manœuvre worthy of driving school. Relief was stronger than vanity – relief at avoiding the 'compression' of my precious \$1 million McLaren (not counting the paintwork)... Back in the stalls, we fêted our 13th place and the team joked about my free-skating routine shown live on TV...

Hervé Poulain (1995)



“Le Pouce” César,1965, Musée Cantini Marseille



Hommage à Eiffel, César, Fondation Cartier



Première compression, César, 1962, Musée National Art Moderne, Centre Pompidou



Compression des trophées, César, gagnés par Hervé Poulain aux 24 Heures du Mans dont l'image a été reproduite sur la McLaren de la vente



LA VOITURE

En 1992 apparut dans l'univers de la course automobile un personnage séduisant et inventif, Stéphane Ratel, qui convainquit la marque française Venturi de construire un modèle de 400 CV à destination de représentants de la Jet Set internationale appelés à participer au 'Gentleman Drivers Trophy'. Devant le succès du concept Pro-Am qui réunissait des équipages composés d'un professionnel et d'amateurs, Stéphane lança en 1995 en compagnie de Jürgen Barth et de Patrick Peter un championnat GT dénommé des initiales des initiateurs : BPR.

Dans le même temps McLaren Cars Ltd, créé en 1989 pour perpétuer les rêves de Bruce McLaren, mit en chantier la voiture de route extrême.

Gordon Murray, momentanément en réserve de la Formule 1, et Peter Stevens réalisèrent un chef d'œuvre d'esthétisme animé d'un magnifique moteur BMW grâce aux bonnes relations que l'ingénieur entretenait avec la firme de Munich pour avoir collaboré à la victoire de Nelson Piquet aux Championnats du Monde de Formule 1.

La Supercar fut présentée en première mondiale en lever de rideau du Grand Prix de Monaco 1992. L'aménagement intérieur était original avec un poste de pilotage central, les passagers prenant place de part et d'autre légèrement en retrait.

Les performances étaient si ahurissantes, 360 km/h !, que Ron Dennis et Gordon Murray accueillirent la proposition de clients privilégiés qui consistait à construire une version course dite GTR en vue de participer au nouveau Trophée BPR et pourquoi pas aux 24 Heures du Mans.

THE CAR

In 1992 the inventive, charismatic Stéphane Ratel appeared in the world of motor racing, convincing French makers Venturi to build a 400hp model for members of the international jet-set keen to take part in the Gentlemen Drivers Trophy. This Pro-Am concept, involving amateur/ professional teams, was so successful that, along with Jürgen Barth and Patrick Peter, Ratel launched the BPR Global GT Series (named after the initials of its founders' surnames) in 1995.

At the same time, McLaren Cars Ltd, created in 1989 to perpetuate the dreams of Bruce McLaren, began producing the road car of the future.

Gordon Murray (on temporary leave from Formula 1) and Peter Stevens designed an aesthetic masterpiece powered by a magnificent BMW engine – thanks to the good relations the engineer enjoyed with the Munich firm after collaborating in Nelson Piquet's Formula 1 championship victory.

Chassis number 5 was acquired by Jean-Luc Maury-Larivière – an industrialist from south-west France, defending the colours of his tile-making company TBF – who had taken part in the Venturi Trophy in 1992, 1993 and 1994, and in the 1994 Le Mans 24 Hours, behind the wheel of a Venturi 500 LM.

Irrespective of its history and track record, this McLaren is of especial note as a member of the ArtCar Pantheon: it was decorated for the 1995 Le Mans 24 Hours by one of the most famous members of the Pop Art movement – the sculptor César.





Une première série de sept voitures (châssis de 1 à 7), fut ainsi développée pour la saison 1995 :

- Châssis 1 : Voiture de développement. Propriété de Mc Laren Cars, vainqueur aux 24 heures du Mans de mars 1995 pilotée par Dalmas / Lehto / Sekiya. Aujourd'hui propriété de McLaren Cars.
- Châssis 2 : Engagé par GTC Motorsport, couleur *Gulf Oil* piloté par Belm / Sala.
- Châssis 3 : Vendu à Thomas Bscher. Engagé par West Competition (David Price Racing), couleurs *Cigarettes West* piloté par Bscher / Nielsen.
- Châssis 4 : Vendu à Lindsey Owen Jones. Engagé par GTC Motosport, couleurs *Gulf Oil*, piloté par Owen Jones / Raphanel.
- Châssis 5 : Vendu à Jean-Luc Maury-Larivière. Engagé par BBA Competition (Team Noel Del Bello) aux couleurs des *Tuiles TBF*.
- Châssis 6 : Vendu à la famille Al Fayed. Engagé par Rack One Racing (David Price Racing), couleurs *Magasin Londonien Harrods* piloté par Grouillard / Wallace / Bell
- Châssis 7 : Vendu à Mr Picard. Engagé par le Jacadi Racing, couleurs *Elf 2 Jacadi*, piloté par Giroix / Grouillard / Deletraz

A first series of seven cars (chassis numbers 1 to 7) were built for the 1995 season:

- Chassis 1: prototype, owned by McLaren Cars, winner of the Le Mans 24 Hours in March 1995 (driven by Dalmas/ Lehto/ Sekiya); now property of McLaren Cars*
- Chassis 2: driven by Belm/ Sala for GTC Motorsport, sponsored by Gulf Oil*
- Chassis 3: sold to Thomas Bscher, driven by Bscher/ Nielsen for West Competition (David Price Racing), sponsored by Cigarettes West*
- Chassis 4: sold to Lindsey Owen-Jones, driven by Owen-Jones/ Raphanel for GTC Motorsport, sponsored by Gulf Oil*
- Chassis 5: sold to industrialist Jean-Luc Maury-Larivière, entered by BBA Competition (Team Noel Del Bello), sponsored by Tuiles TBF*
- Chassis 6: sold to the Al Fayed family, driven by Grouillard/ Wallace/ Bell for Rack One Racing (David Price Racing), sponsored by Harrods*
- Chassis 7: sold to Mr Picard, driven by Giroix/ Grouillard/ Deletraz for Jacadi Racing, sponsored by Elf 2 Jacadi*



S du virage Dunlop devant Nielsen - © Daniel Melieux





Le châssis numéro 5 fut acquis par un industriel du Sud-Ouest, Jean-Luc Maury-Laribière, défendant les couleurs de son entreprise de tuiles, TBF, lequel avait découvert la course grâce au Trophée Venturi 1992, 1993, 1994, et le Mans 1994 sur une Venturi 500 LM.

Indépendamment de son palmarès et de son histoire, cette McLaren s'enorgueillit d'être entrée dans le Panthéon des Art Cars, puisque, à l'occasion des 24 du Mans 1995, elle fut décorée par l'un des plus célèbres des artistes du mouvement Pop Art, le sculpteur César.

PALMARES MCLAREN F1 GTR Châssis n° 5

1995	
<u>Paul Ricard:</u>	5°, Fabre/ Maury Laribière/ Lecuyer
<u>Monza:</u>	8°, Fabre/ Maury Laribière/ Lecuyer
<u>Paris-Monthéry:</u>	Abandon (3° temps aux essais), Sourd/ Maury Laribière/ Lecuyer
<u>Susuka:</u>	11°, Maury Laribière/ Libert/ Harada
<u>Le Mans:</u>	13°, Sourd/ Maury Laribière/ Poulain

1996	
<u>Paul Ricard:</u>	10°, Sourd/ Maury Laribière/ Hugenholtz
<u>Monza:</u>	Abandon, Sourd/ Maury Laribière/ Hugenholtz
<u>Jarama:</u>	22°, Maury Laribière/ Hugenholtz/ Camp
<u>Silverstone:</u>	16°, Maury Laribière/ Hugenholtz/ Vosse
<u>Nürburgring:</u>	11°, Maury Laribière/ Hugenholtz
<u>Anderstorp:</u>	Abandon (11° temps aux essais) Clerico/ Maury Laribière
<u>Susuka:</u>	Abandon (14° temps aux essais) Clerico/ Maury Laribière/ Libert
<u>SPA:</u>	21°, Maury Laribière/ Libert/ Hugenholtz
<u>Nogaro:</u>	Abandon (10° temps aux essais) Grouillard/ Maury Laribière

1997	
<u>Hockenheim:</u>	14°, Thévenin/ Maury Laribière
<u>Nürburgring:</u>	17°, Maury Laribière/ Velay
<u>SPA:</u>	22°, Maury Laribière/ Velay/ Chauvin
<u>Susuka:</u>	Abandon, Maury Laribière/ Harada/ Yoshikawa

Selon l'esprit initial du Championnat BPR, la voiture fut conduite par des gentlemen qui requrent, selon les courses, le renfort d'un pilote professionnel: Pascal Fabre (F1), Emmanuel Clerico (F3000), Olivier Grouillard (F1), Marc Sourd (Champion de France Supertourisme). Aux 24 Heures 1996, Maury-Laribière était épaulé par un vainqueur d'Indianapolis, Arie Luyendijk, et un vainqueur du Mans, Stanley Dickens. Malheureusement une légère sortie de route ayant ouvert le train-avant empêcha la belle McLaren de se qualifier. Plus tard, la voiture fut cédée à un autre homme d'affaires, issu du Trophée Lamborghini 1997. Cet amateur ne participa à aucune course avec N° 5, mais l'entretint méticuleusement en état de marche afin de rouler sur circuit, selon son bon plaisir. Comme les amateurs exigeants, nous considérons que les 7 premières GTR construites pour la saison BPR 1995, sont les plus belles et les plus pures, car elles reflètent, sans correction et appendice, le génie de Gordon Murray.



César en compagnie de Jean Todt dans les stands avant le départ.

The Supercar was unveiled to the public for the first time during the curtain-raiser to the 1992 Monaco Grand Prix. The original interior had a central steering-wheel with passenger seats set slightly back to either side.

Performances were so impressive – with a top speed of 225mph – that Ron Dennis and Gordon Murray welcomed the idea of targeting selected high-end clients: hence the construction of a GTR racing version, geared for the new BPR championship and ultimately the Le Mans 24 Hours.

McLAREN F1 GTR Chassis n° 5 – RESULTS

1995	
<u>Paul Ricard:</u>	5° – Fabre/ Maury-Laribière/ Lecuyer
<u>Monza:</u>	8° – Fabre/ Maury-Laribière/ Lecuyer
<u>Paris-Monthéry:</u>	Abandoned (3° fastest in practice), Sourd/ Maury-Laribière/ Lecuyer
<u>Susuka:</u>	11° – Maury-Laribière/ Libert/ Harada
<u>Le Mans:</u>	13° – Sourd/ Maury-Laribière/ Poulain

1996	
<u>Paul Ricard:</u>	10° – Sourd/ Maury-Laribière/ Hugenholtz
<u>Monza:</u>	Abandoned – Sourd/ Maury-Laribière/ Hugenholtz
<u>Jarama:</u>	22° – Maury-Laribière/ Hugenholtz/ Camp
<u>Silverstone:</u>	16° – Maury-Laribière/ Hugenholtz/ Vosse
<u>Nürburgring:</u>	11° – Maury-Laribière/ Hugenholtz
<u>Anderstorp:</u>	Abandoned (11'h fastest in practice) – Clerico/ Maury-Laribière
<u>Susuka:</u>	Abandoned (14° fastest in practice) – Clerico/ Maury-Laribière/ Libert
<u>Spa:</u>	21° – Maury-Laribière/ Libert/ Hugenholtz
<u>Nogaro:</u>	Abandoned (10° fastest in practice) – Grouillard/ Maury-Laribière

1997	
<u>Hockenheim:</u>	14° – Thévenin/ Maury-Laribière
<u>Nürburgring:</u>	17° – Maury-Laribière/ Velay
<u>SPA:</u>	22° – Maury-Laribière/ Velay/ Chauvin
<u>Susuka:</u>	Abandoned – Maury-Laribière/ Harada/ Yoshikawa

In line with the initial spirit of the BPR Championship, the car was driven by amateurs assisted by a professional, who varied according to the type of race: Pascal Fabre (F1), Emmanuel Clerico (F3000), Olivier Grouillard (F1), Marc Sourd (French Supertouring Champion). At the Le Mans 24 Hours in 1996, Maury-Laribière teamed up with former Indy 500 Champion Arie Luyendyk and Le Mans 24 Hours winner Stanley Dickens. Sadly the splendid McLaren failed to qualify after sustaining damage during practice. Later the car was sold to a businessman who had taken part in the 1997 Lamborghini Trophy. He did not enter the N°5 for any races, but meticulously maintained it so he could drive it at circuits whenever he felt like it. Like many demanding connoisseurs, we believe that the first seven GTRs, built for the BPR 1995 season, remain the finest and purest – reflecting Gordon Murray's creative genius without correction or addition.



Hervé Poulain lors de la Parade.





INDEX

MODÈLE	N° LOT	ANNÉE	MODÈLE	N° LOT	ANNÉE
Abarth 750 Coupé Zagato Sestrière	152	1959	Ford Shelby GT 500 Fastback Coupé	149	1967
Abarth 850 Grand Sport Spider Riviera	154	1959	Harley Davidson FX Dyna	130	2002
AC Cobra 289 MKII	113	1964	Jaguar MKII 3,8L	142	1962
Alfa Romeo 6C 1750 3e serie Turismo	151	1929	Lamborghini 400GT 2+2 Superleggera	114	1967
Alfa Romeo GT 1300 Junior	131	1969	Lamborghini Countach 25th Anniversary	112	1989
Alpine A110 1300	101	1976	Lamborghini P400 Miura SV	110	1972
Alpine A110 1300 préparé groupe 4	144	1971	Lancia Delta HF 4WD Groupe A	147	1986
Alpine A110 1600 Groupe IV usine	125	1971	Maserati Ghibli 4,7L Coupé	148	1968
Aston Martin DB4 Série 1	128	1960	Maserati 5000 GT Coupé Allemano	153	1964
Aston Martin DB6 Superleggera	109	1966	Maserati Indy 4,7L	103	1973
Aston Martin DBS Vantage LHD	141	1969	Maserati Indy 4,7L	155	1972
Austin Mini Cooper S	119	1964	Maserati Khamsin	138	1975
Bentley S1	105	1957	McLaren F1 César	159	1994
Bentley Speed six 6,5L Tourer Le Mans	134	1930	Mercedes 190 SL	137	1957
BMW 3.0L CSL	104	1973	Mercedes 220 SE Cabriolet	124	1960
Cadillac Series 61 Coupé	150	1950	Mercedes Benz 280 SE 3,5 L coupé	132	1970
Chevrolet Corvette C2	121	1965	Mercedes Benz 300 S Cabriolet	123	1952
Delahaye 135 M Cabriolet Chapron	143	1937	Mercedes Benz 300 SEL 6,3L	126	1972
Dino 246 GTS	111	1975	Mercedes Benz 300 SL Roadster	136	1962
Dino 308 GT4	107	1977	Mercedes Benz 600 Limousine	158	1972
Facel Véga Excellence Série 2	122	1962	Packard Eight 745 Deluxe Roadster	146	1930
Facel Véga HKII	106	1962	Panhard type CD Coupé Le Mans	133	1962
Ferrari 250 GT Réplique Tour de France	157	1957	Peugeot 205 Turbo 16	139	1984
Ferrari 275 GTB/4 Berlinetta	115	1967	Porsche 356 Carrera 2/GS 2000	120	1962
Ferrari 308 GTB Polyester	108	1976	Porsche 911 (964) Carrera 2 RS NGT	145	1992
Ferrari 330 GT Coupé 2+2	140	1965	Porsche 911 Carrera RS 2,7L	127	1973
Ferrari 365 GT 2+2	102	1968	Porsche 935	129	1978
Ferrari 365 GT 2+2	135	1968	Porsche 959	116	1988
Ferrari F40	156	1989	Sovra LM 2 Buggy	117	1972
			Speedster Replica par Vintage Speedster	118	2008

CONDITIONS GÉNÉRALES D’ACHAT

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

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

1 - Le bien mis en vente

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

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

c) Les indications données par **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** sur l'existence d'une restauration, d'un accident ou d'un incident affectant le lot, sont exprimées pour faciliter son inspection par l'acquéreur potentiel et restent soumises à son appréciation personnelle ou à celle de son expert.

L'absence d'indication d'une restauration d'un accident ou d'un incident dans le catalogue, les rapports, les étiquettes ou verbalement, n'implique nullement qu'un bien soit exempt de tout défaut présent, passé ou réparé.

Inversement la mention de quelque défaut n'implique pas l'absence de tous autres défauts.

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

2 - La vente

a) en vue d'une bonne organisation des ventes, les acquéreurs potentiels sont invités à se faire connaître auprès d'**Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan**, avant la vente, afin de permettre l'enregistrement de leurs données personnelles.

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan se réserve de demander à tout acquéreur potentiel de justifier de son identité ainsi que de ses références bancaires.

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan se réserve d'interdire l'accès à la salle de vente de tout acquéreur potentiel pour justes motifs.

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

c) Le mode normal pour enchérir consiste à être présent dans la salle de vente. Toutefois **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** pourra accepter gracieusement de recevoir des enchères par téléphone d'un acquéreur potentiel qui se sera manifesté avant la vente.

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan ne pourra engager sa responsabilité notamment si la liaison téléphonique n'est pas établie, est établie tardivement, ou en cas d'erreur ou d'omissions relatives à la réception des enchères par téléphone.

A toutes fins utiles, **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** se réserve d'enregistrer les communications téléphoniques durant la vente. Les enregistrements seront conservés jusqu'au règlement du prix, sauf contestation.

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

Si **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** reçoit plusieurs ordres pour des montants d'enchères identiques, c'est l'ordre le plus ancien qui sera préféré.

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan ne pourra engager sa responsabilité notamment en cas d'erreur ou d'omission d'exécution de l'ordre écrit.

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

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

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

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

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan se réserve de refuser toute enchère, d'organiser les enchères de la façon la plus appropriée, de déplacer certains lots lors de la vente, de retirer tout lot de la vente, de réunir ou de séparer des lots. En cas de contestation **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** se réserve de désigner l'adjudicataire, de poursuivre la vente ou de l'annuler, ou encore de remettre le lot en vente.

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

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

L'adjudicataire ne pourra obtenir la livraison du lot qu'après règlement de l'intégralité du prix.

En cas de remise d'un chèque ordinaire, seul l'encaissement du chèque vaudra règlement.

3 - L'exécution de la vente

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

Automobile

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

• **De 1 à 150 000 euros : 15 % + TVA au taux en vigueur**

• **Au-delà de 150 000 euros : 10 % + TVA au taux en vigueur**

Automobilias

23 % + TVA au taux en vigueur

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

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

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

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

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

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

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

h) - L'enlèvement des véhicules devra être réalisé le lundi 12 juillet 2010 après règlement intégral. Passé ce délai, ils demeureront aux frais, risques et périls de leur propriétaire.

i) - Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs avant le lundi 12 juillet 2010 seront rapatriés dans un parking sécurisé en région parisienne pour la somme de 190 € HT par véhicule. Les frais de stockage sont gratuits jusqu'au dimanche 18 juillet 2010 et s'élèvent ensuite à 20 € HT par jour.

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

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

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.

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

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

1) Lots en provenance hors CEE : (indiqués par un ☉)

Aux commissions et taxes indiquées ci-dessus, il convient d'ajouter la TVA à l'import, (5,5 % du prix d'adjudication).

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

Un adjudicataire CEE justifiant d'un n° de TVA Intracommunautaire sera dispensé d'acquitter la TVA sur les commissions.

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

L'adjudicataire pourra s'acquitter par les moyens suivants :

- en espèces : jusqu'à 3 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants français, **jusqu'à 7 600 euros frais et taxes compris** pour les ressortissants étrangers sur présentation de leurs papiers d'identité.

- par chèque ou virement bancaire.

- par carte de crédit : VISA, MASTERCARD ou AMEX (en cas de règlement par carte American Express, une commission supplémentaire de 2,40 % correspondant aux frais d'encaissement sera perçue).

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

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

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

c) Il appartiendra à l'adjudicataire de faire assurer le lot dès l'adjudication.

Il ne pourra recourir contre **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan**, dans l'hypothèse où par suite du vol, de la perte ou de la dégradation de son lot, après l'adjudication, l'indemnisation qu'il recevra de l'assureur de **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** serait avérée insuffisante.

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

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

En outre, **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** se réserve de réclamer à l'adjudicataire défaillant, à son choix :

- des intérêts au taux légal majoré de cinq points,
- le remboursement des coûts supplémentaires engendrés par sa défaillance,
- le paiement de la différence entre le prix d'adjudication initial et le prix d'adjudication sur folle enchère s'il est inférieur, ainsi que les coûts générés par les nouvelles enchères.

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

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan se réserve d'exclure de ses ventes futures, tout adjudicataire qui aura été défaillant ou qui n'aura pas respecté les présentes conditions générales d'achat.

e) Les achats qui n'auront pas été retirés dans les septs jours de la vente (samedi, dimanche et jours fériés compris), pourront être transportés dans un lieu de conservation aux frais de l'adjudicataire défaillant qui devra régler le coût correspondant pour pouvoir retirer le lot, en sus du prix, des frais et des taxes.

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

4 - Les incidents de la vente

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

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

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

5 - Préemption de l'État français

L'Etat français dispose d'un droit de préemption des œuvres vendues conformément aux textes en vigueur.

L'exercice de ce droit intervient immédiatement après le coup de marteau, le représentant de l'Etat manifestant alors la volonté de ce dernier de se substituer au dernier enchérisseur, et devant confirmer la préemption dans les 15 jours.

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan ne pourra être tenu pour responsable des conditions de la préemption par l'Etat français.

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 légale lui permettant de reproduire dans son catalogue les œuvres mises en vente, alors même que le droit de reproduction ne serait pas tombé dans le domaine public.

Toute reproduction du catalogue de **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** peut donc constituer une reproduction illicite d'une œuvre exposant son auteur à des poursuites en contrefaçon par le titulaire des droits sur l'œuvre.

La vente d'une œuvre n'emporte pas au profit de son propriétaire le droit de reproduction et de représentation de l'œuvre.

BANQUE PARTENAIRE :



Code Banque	Code Guichet	Numéro de Compte	Clé RIB
14978	00100	01229470004	34
Identifiant international de compte bancaire		IBAN/International Bank Account Number	
FR76	1497	8001 0001	2294 7000 434

CONDITIONS OF PURCHASE

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

1 - Goods for auction

a) The prospective buyers are invited to examine any goods in which they may be interested, before the auction takes place, and notably during the exhibitions.
Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan is at disposal of the prospective buyers to provide them with reports about the conditions of lots.
b) Description of the lots resulting from the catalogue, the reports, the labels and the verbal statements or announcements are only the expression by **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** of their perception of the lot, but cannot constitute the proof of a fact.

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

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

2 - The sale

a) In order to assure the proper organisation of the sales, prospective buyers are invited to make themselves known to **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** before the sale, so as to have their personal identity data recorded.
Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan reserves the right to ask any prospective buyer to justify his identity as well as his bank references.
Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan reserves the right to refuse admission to the auction sales premises to any prospective buyer for legitimate reasons.
b) Any person who is a bidder undertakes to pay personally and immediately the hammer price increased by the costs to be born by the buyer and any and all taxes or fees/expenses which could be due.
Any bidder is deemed acting on his own behalf except when prior notification, accepted by **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan**, is given that he acts as an agent on behalf of a third party.

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

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

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

Should **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** receive several instructions to bid for the same amounts, it is the instruction to bid first received which will be given preference.

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan will bear no liability/responsibility in case of mistakes or omission of performance of the written order.

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

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

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

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan reserves the right to refuse any bid, to organise the bidding in such manner as may be the most appropriate, to move some lots in the course of the sale, to withdraw any lot in the course of the sale, to combine or to divide some lots in the course of the sale.
In case of challenge or dispute, **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** reserves the right to designate the successful bidder, to continue the bidding or to cancel it, or to put the lot back up for bidding.

g) Subject to the decision of the person conducting the bidding for **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan**, the successful bidder will be the bidder would will have made the highest bid provided the final bid is equal to or higher than the reserve price if such a reserve price has been stipulated.
The hammer stroke will mark the acceptance of the highest bid and the pronouncing of the word "adjudgé" or any equivalent will amount to the conclusion of the purchase contract between the seller and the last bidder taken in consideration.
No lot will be delivered to the buyer until full payment has been made.
In case of payment by an ordinary draft/check, payment will be deemed made only when the check will have been cashed.

3 - The performance of the sale

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

Classic cars

In addition to the lot's hammer price, the buyer will have to pay the following costs per lot and by degressive brackes:

- From 1 to 150 000 euros: 15% + current VAT
- Over 150 000 euros: 10% + current VAT

Automobilia

23% + current VAT

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

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

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

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

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

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

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

h) - The removal of vehicles must absolutely take place by Monday 12th July 2010, at the latest.

i) - Cars that have not been collected by Monday 12th July will be shipped to a secured storage place next to Paris at the cost of 190 € + VAT per vehicle at the risks of their owner. The storage cost is offered until Sunday 18th July 2010 and will then be invoiced 20 € + VAT per day.

Cars will not be released until storage charges haves been paid.

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

8 - Severability

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

9 - Law and Jurisdiction

These Conditions of purchase are governed by French law exclusively.
Any dispute relating to their existence, their validity and their binding effect on any bidder or buyer shall be submitted to the exclusive jurisdiction of the Courts of France.

1) Lots from outside the EEC : (identified by an ☺)

In addition to the commissions and taxes indicated above, an additional import VAT will be charged (5,5% of the hammer price, 19,6% for jewelry).

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

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

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

- in cash: up to 3 000 euros, costs and taxes included, for French citizen, **up to 7 600 euros, costs and taxes included**, for foreign citizen on presentation of their identity papers.

- By cheque or bank transfer.

- By credit card: VISA, MASTERCARD or AMEX (in case of payment by AMEX, a 2,40% additional commission corresponding to cashing costs will be collected)".

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

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

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

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

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

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

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

- interest at the legal rate increased by five points,
- the reimbursement of additional costs generated by the buyer's default,
- the payment of the difference between the initial hammer price and the price of sale after "procédure de folle enchère" if it is inferior as well as the costs generated by the new auction.

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan also reserves the right to set off any amount **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** may owe the defaulting buyer with the amounts to be paid by the defaulting buyer.

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan reserves the right to exclude from any future auction, any bidder who has been a defaulting buyer or who has not fulfilled these general conditions of purchase.

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

4 - The incidents of the sale

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

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

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

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

5 - Pre-emption of the French state

The French state is entitled to use a right of pre-emption on works of art, pursuant to the rules of law in force.

The use of this right comes immediately after the hammer stroke, the representative of the French state expressing then the intention of the State to substitute for the last bidder, provided he confirms the pre-emption decision within fifteen days.

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

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's** catalogue may therefore constitute an illegal reproduction of a work which may lead its perpetrator to be prosecuted for counterfeiting by the holder of copyright on the work.

The sale of a work of art does not transfer to its buyer any reproduction or representation rights thereof.

BANQUE PARTENAIRE :



Code Banque	Code Guichet	Numéro de Compte	Clé RIB
14978	00100	01229470004	34
Identifiant international de compte bancaire		IBAN/International Bank Account Number	
FR76	1497	8001 0001	2294 7000 434

PAPIER A EN-TETE DE LA BANQUE

Artcurial Motorcars
7, Rond-Point des Champs Elysées
75008 Paris, France
Tel : +33(0)1 42 99 20 56
Fax : +33(0)1 42 99 16 39

Objet: _____
(nom de l'enchérisseur)

Messieurs,

Nous vous informons par la présente que _____ honorera etgarantira de
(nom de la banque)
manière irrévocable le paiement de tout chèque émis par notre client _____
(nom du client)
à hauteur de _____ sur le compte numéro _____
(montant garanti) (numéro de compte du client)

Il ne sera fait opposition à aucun chèque.

La présente lettre de garantie ne concernera que les chèques émis à l'ordre d'Artcurial pour
des achats effectués à la vente aux enchères « Sport & GT's au Mans Classic » du 9 juillet
2010.

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

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

(Signature du client)

BANK LETTERHEAD

Artcurial Motorcars
7, Rond-Point des Champs Elysées
75008 Paris, France
Tel : +33(0)1 42 99 20 56
Fax : +33(0)1 42 99 16 39

Re : _____
(bidder's name)

Dear Sirs:

This letter serves as your notification that _____ will irrevocably
(bank name)
honor and guarantee payment of any cheques written by our customer _____
(customer's name)
up to the amount of _____ and drawn on account number _____
(amount guaranteed) (customer's account number)

No stop payments will be issued.

This Letter of Guarantee will apply only to cheques made payable to Artcurial for purchases
made at the Le Mans Classic auction held on July 9th, 2010.

Yours sincerely,

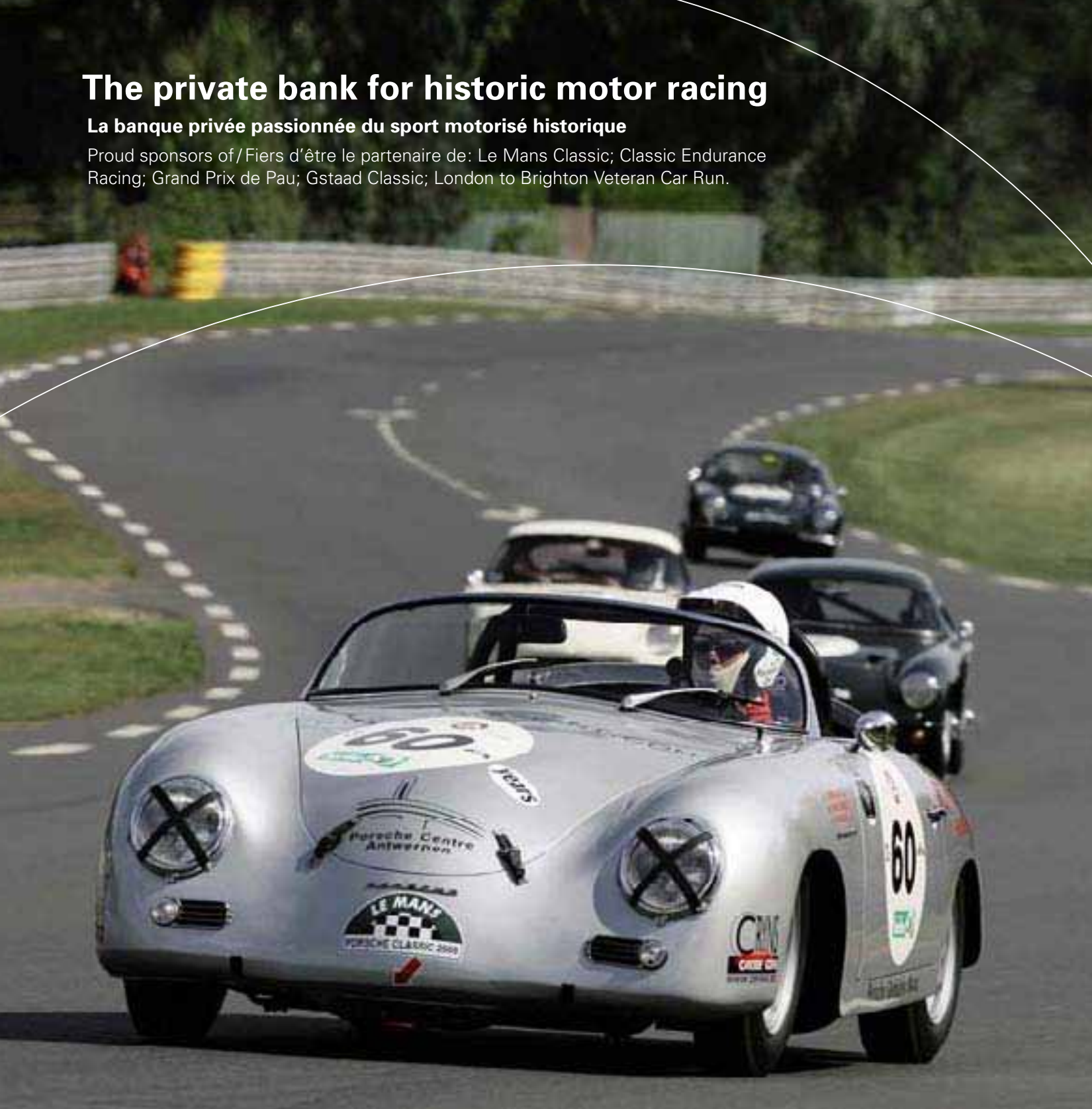
(Bank Officer's Signature, Title and Phone Number)

(Customer's Signature)

The private bank for historic motor racing

La banque privée passionnée du sport motorisé historique

Proud sponsors of / Fiers d'être le partenaire de: Le Mans Classic; Classic Endurance Racing; Grand Prix de Pau; Gstaad Classic; London to Brighton Veteran Car Run.



Practitioners of the craft of private banking

Les praticiens de l'art du private banking



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

RICHARD MILLE

A RACING MACHINE ON THE WRIST



CALIBRE RM 021

"AÉRODYNE"
MOUVEMENT TOURBILLON
À REMONTAGE MANUEL

Platine en titane et aluminure de titane
orthorhombique alvéolée
avec âme en nanofibres de carbone
Réserve de marche : environ 70 heures
Indicateur de couple
Indicateur de réserve de marche
Sélecteur de fonctions
Balancier à inertie variable
Barillet à rotation rapide
(un tour en 6 heures au lieu de 7.5 heures)
Denture du barillet et du pignon
de grande moyenne à profil de développante
Cliquet de barillet à recul progressif
Mécanisme de mise à l'heure situé côté fond et modulaire
Courbe du spirale optimisée
Système amélioré de mise à l'heure (arrière du mouvement)
Couvercle de barillet fermé par des vis excentriques
Pont de centre en Arcap rigidifié
Vis spline en titane grade 5 pour les ponts et le boîtier

A partir de 311 000 €

* LA PERFORMANCE MÉCANIQUE POUSSÉE À L'EXTRÊME



Main Sponsor



Grand Prix d'Horlogerie
de Genève

Prix de la Montre Sport - 2009



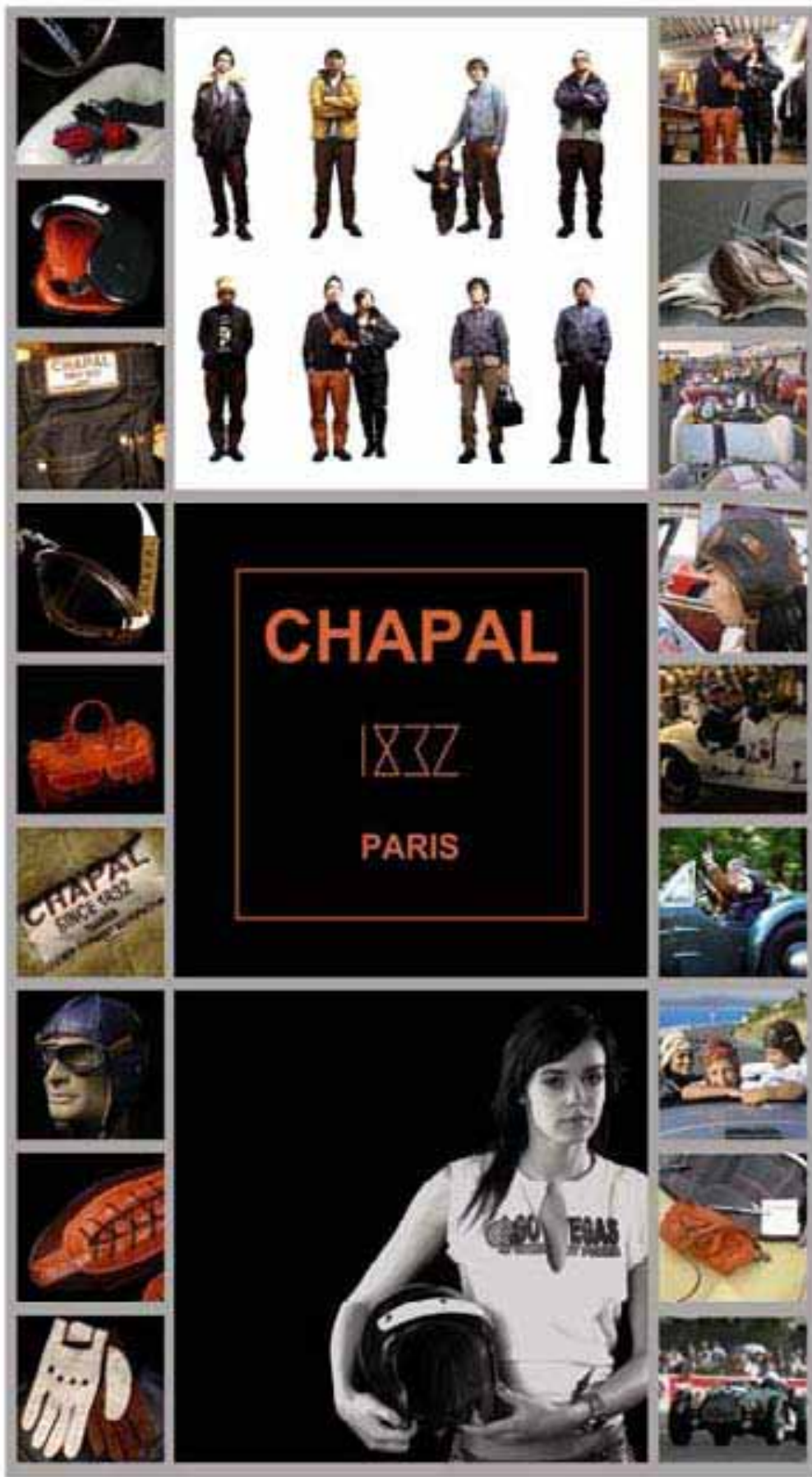
GPdH Asia

Best ladies watch 2009

BOUTIQUE RICHARD MILLE 2 PLACE VENDÔME PARIS

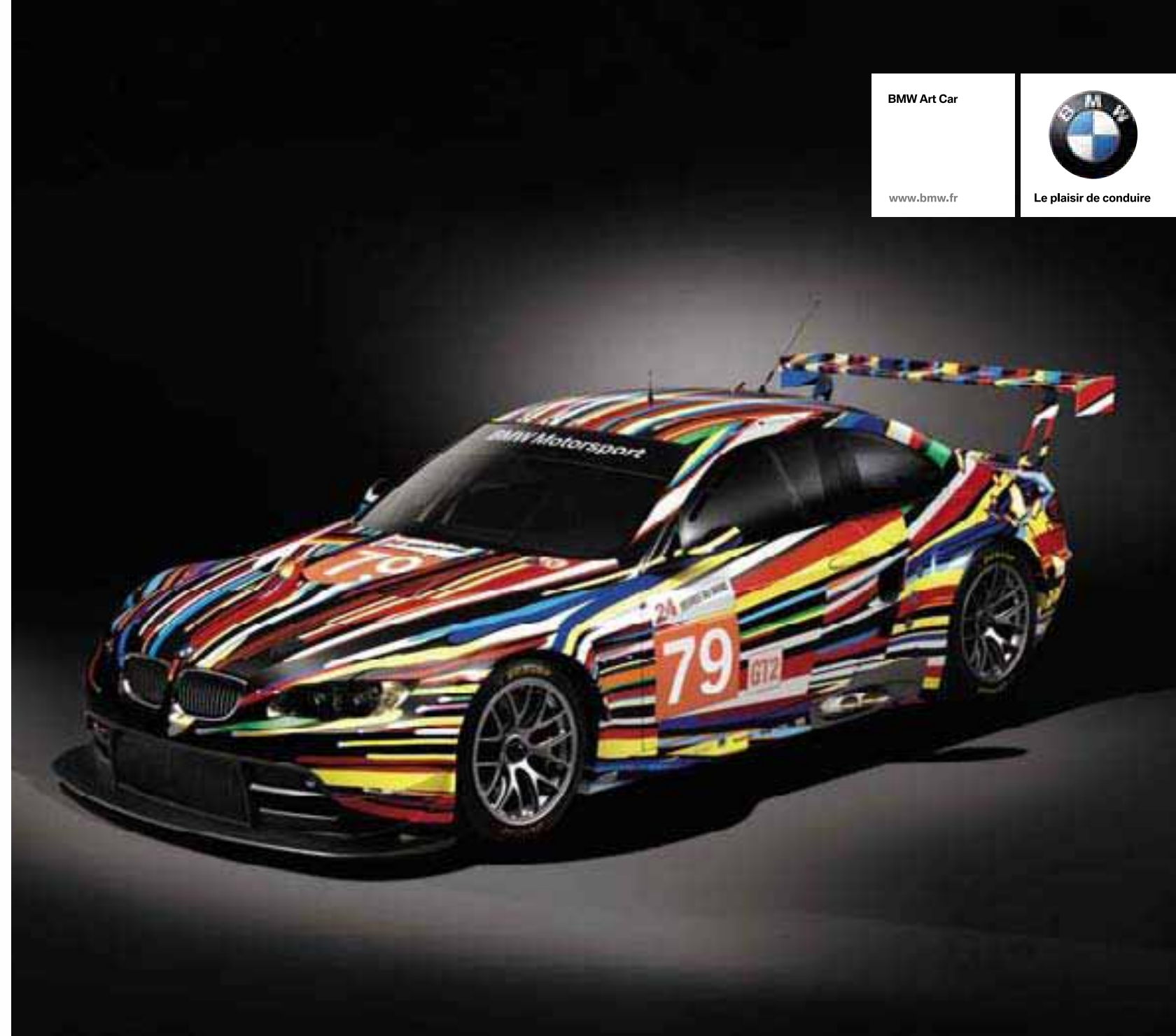
CHRONOPASSION Paris DOUX Courchevel - Saint-Tropez DUBAIL Paris ZEGG ET CERLATI Monaco

www.richardmille.com



showroom jean francois bardinon - Paris 1er - rue de rivoli
informations 06 16 11 56 60 laurence

chapal@chapal.fr



LA JOIE EST UN MOUVEMENT ARTISTIQUE.

BMW vous présente la 17^{ème} BMW Art Car réalisée par Jeff Koons. L'Art Car est un courant artistique qui unit, depuis 1975, BMW et un grand nombre d'artistes prestigieux et reconnus pour leur talent avant-gardiste. Pour cette BMW Art Car, Jeff Koons a souhaité des couleurs vibrantes et éclatantes créant ainsi une impression de mouvement. Retrouvez l'exposition des premières BMW Art Cars au Mans Classic les 9, 10 et 11 juillet.

17^{ème} BMW ART CAR PAR JEFF KOONS.

REGENT'S PARK GUILT-FREE SNACKS FOR A HAPPY SNACKING



www.regentspark.fr

Distribué par Fresh Food Village - www.freshfoodvillage.com

Profitez des
bienfaits de la
nature.



noix et amande séchées



graines de courge
confites de chocolat



mélange de fruits séchés
et de graines

En portion de 25g
pour du plaisir
sans culpabilité.

En vente chez Dailly Monop', dans les sandwicheries. Liste des points de vente disponible sur www.regentspark.fr

Pour votre santé, pratiquez une activité physique régulière. www.mangerbouger.com

Protégée, sublimée...
Belle à croquer !

Pour en savoir plus
sur le traitement longue durée
rendez-vous sur
www.protech.mc

ProTech[®]
MONTE-CARLO
www.protech.mc



Partenaire officiel de TESLA MOTORS Teslamotors.com

GAMME GRAND PUBLIC DISPONIBLE CHEZ NORAUTO, DANS LES CENTRES PROTECH ET BOUTIQUES SPÉCIALISÉES

INTERSECTION

LE STYLE
EN MOUVEMENT



AUTO, MOTO, BATEAU, AVION, VÉLO, MODE, ART ET DESIGN



EN KIOSQUE
LE 10/07/2010

PERNOD S.A. CAPITAL 40 000 000 EUROS - 120, AVENUE DU MARÉCHAL FOCH - 94015 CRÉTIL CEDEX - 302 208 301 RCS CRÉTIL.
*DEPUIS 1827, L'HISTOIRE DE G.H. MUMM S'EST ÉCRITE COMME UNE RÉUSSITE UNIQUE AUTOUR D'HOMMES ET DE PRODUITS D'EXCEPTION.

WWW.MUMM.COM

SERVI FRAIS, AU BAR DU SALTIR PAVILION, GREAT SALT LAKE, UTAH, USA

L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ, À CONSOMMER AVEC MODÉRATION.

CHAMPAGNE
MAISON FONDÉE EN 1827
G.H. MUMM
À REIMS - FRANCE

HISTOIRE D'EXCEPTION*



ARTCURIAL
BRIEST - POULAIN - F.TAJAN



UNE HISTOIRE D'HOMME III

MARDI 29 JUIN 2010 À 14H – HÔTEL MARCEL DASSAULT

MALLES • BAGAGES • SACS DE VOYAGE (VUITTON ET GOYARD DONT UN ENSEMBLE DE PIÈCES UNIQUES) • ACCESSOIRES • MAROQUINERIE • BOUTONS DE MANCHETTES • MONTRES
STYLOS • CAVES À CIGARES • OBJETS RARES ET INSOLITES PARFOIS EN ÉDITION LIMITÉE • ESTAMPES • SCULPTURES • AFFICHES • «STREET ART» • JOUETS & COLLECTOR
(BAPE KITS, NIGO) • BRONZES ET OBJETS SUR LE SPORT • AMERICAN 40'S-50'S-60'S (JUKE BOX, FLIPPER, MACHINE À SOUS ...) • VESPA • FIAT 500 • MINI CHOPPER DEUX PLACES

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

SALON RETRO MOBILE

AUTO • MOTO • PASSION

VENDREDI 4 FÉVRIER 2011

Importante Vente aux enchères
Automobiles et Motos Classiques
par

ARTCURIAL
MOTORCARS

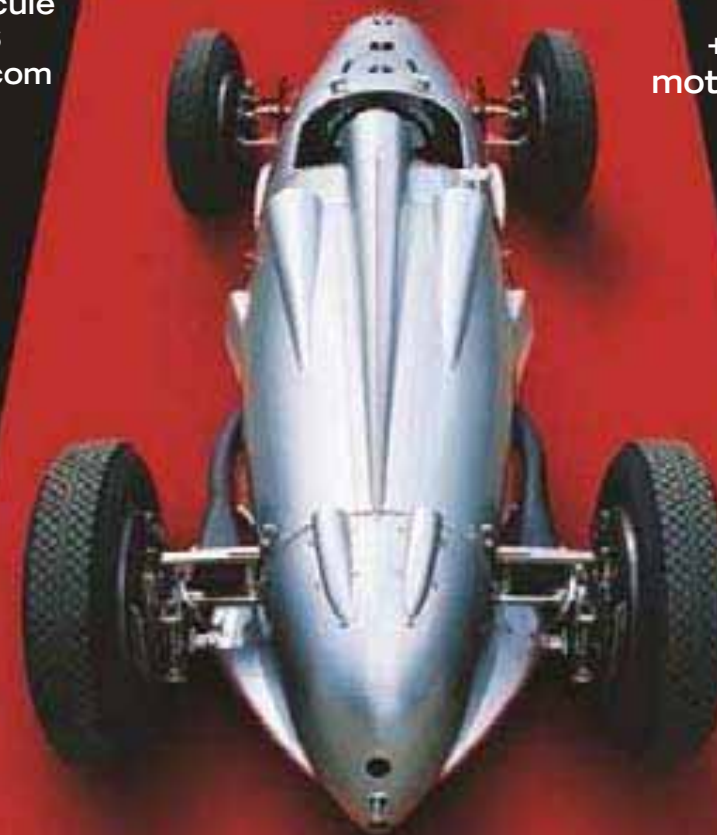
Pour inscrire un véhicule
+33 (0)1 42 99 20 56
motorcars@artcurial.com

FRIDAY 4 FEBRUARY 2011

Important Auction of
Classic Cars and Motorcycles
by

ARTCURIAL
MOTORCARS

Entries are invited
+33 (0)1 42 99 20 56
motorcars@artcurial.com



2 - 6 février 2011
Paris Porte de Versailles
www.retromobile.com



GRANDS VINS ET SPIRITUEUX

PLUS DE 25 000 BOUTEILLES VENDUES CHAQUE ANNÉE, DEPUIS 20 ANS

MARDI 7 ET MERCREDI 8 JUILLET 2010 À 14H30 – HÔTEL MARCEL DASSAULT
7, Rond-Point des Champs-Élysées – Paris VIII^e

VENTES EN PRÉPARATION OCTOBRE ET DÉCEMBRE 2010

Estimations gratuites et confidentielles de votre cave en vue de vente
Experts : Laurie Matheson et Luc Dabadie, +33 (0)1 42 99 20 33/34, vins@artcurial.com
www.artcurial.com

Rendez-vous à Monte Carlo...

Artcurial Briest – Poulain – F.Tajan

organise chaque été sa vente

de joaillerie et horlogerie de prestige :

Importants Bijoux et Horlogerie de Collection

*La vente se déroulera les 20 et 21 juillet 2010
à l'Hôtel Hermitage.*

*Pour plus de renseignements, contactez Julie Valade :
01 42 99 16 41, jvalade@artcurial.com*



INFORMATIONS IMPORTANTES
LIVRAISON DES VEHICULES

L'enlèvement des véhicules devra être réalisé avant le lundi 12 juillet 2010 à 14h,
dans la tente Artcurial Motorcars, après règlement intégral.

Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs avant le lundi 12 juillet 2010
seront rapatriés dans un parking sécurisé en région parisienne
pour la somme de 190 € HT par véhicule (transports effectués par Prevost Transports).

Les frais de stockage sont gratuits jusqu'au dimanche 18 juillet 2010
et s'élèvent ensuite à 20 € HT par jour.

*The removal of vehicles must absolutely take place
by Monday 12th July 2010 2 PM at the latest.*

*Cars that have not been collected by Monday 12th July will be shipped to a secured
storage place next to Paris at the cost of € 190 + VAT per vehicle at the risks
of their owner (by Prevost Transport).*

*The storage cost is offered until Sunday 18th July 2010
and will then be invoiced € 20 + VAT per day.*

TRANSPORTEURS RECOMMANDÉS

PREVOST TRANSPORTS
16 CHEMIN DES CARROUGES
93140 BONDY
TEL 01.48.12.29.99
FAX 01.49.35.19.59
contact@prevost-transports.com

RECOMMENDED TRANSPORTER

POLYGON TRANSPORT
Unit 2H
Marchwood Industrial Park
Normandy Way
Marchwood, Southampton
Hants SO40 3PB
TEL +44 (0)2380 871 555
FAX +44 (0)2380 862 111
gill@polygon-transport.com

ORDRE D'ACHAT
ABSENTEE BID FORM

SPORT ET GTs
AU MANS CLASSIC

VENDREDI 9 JUILLET 2010 À 17H
FRIDAY 9 JULY 2010 - 5PM

Tente Artcurial
Circuit des 24 Heures - Le Mans

- ☐ **Ordre d'achat / Absentee Bid**
☐ **Ligne téléphonique / Telephone Bid**

TELEPHONE / PHONE

Références bancaires obligatoires à nous communiquer :
Required bank reference:

CARTE DE CREDIT VISA / CREDIT CARD NUMBERS

EXPIRE FIN / EXPIRATION DATE

NOM/NAME	
PRÉNOM/ FIRST NAME	
ADRESSE ADRESS	
TELEPHONE PHONE	BUREAU / OFFICE
	DOMICILE / HOME
FAX	
MAIL	

Après avoir pris connaissance des conditions de vente décrites dans le cata-
logue, je déclare les accepter et vous prie d'acquérir pour mon compte per-
sonnel aux limites indiquées en euros, les lots que j'ai désignés ci-dessous.
(Les limites ne comprenant pas les frais légaux).

*I have read the conditions of sale and the guide to buyers printed in this
catalogue and agree to abide by them. I grant your permission to purchase
on my behalf the following items within the limits indicated in euros.
(These limits do not include buyer's premium and taxes).*

LOT N°	DESCRIPTION DU LOT / LOT DESCRIPTION	LIMITE EN EUROS MAXIMUM EUROS PRICE
		€
		€
		€
		€
		€
		€
		€
		€
		€
		€
		€
		€
		€
		€
		€

Les ordres d'achat doivent impérativement nous parvenir au moins 24
heures avant la vente.
*To allow time for processing, absentee bids should be received at least 24
hours before the sale begins.*

A renvoyer / Please mail to : Artcurial Briest-Poulain-F.Tajan
7, Rond-Point des Champs-Élysées - 75008 Paris
Fax : + 33 (0) 1 42 99 20 60 - email : bids@artcurial.com

Date :
Signature obligatoire : Required signature:



MAISON DE VENTE AUX ENCHÈRES HÔTEL MARCEL DASSAULT

7, Rond-Point des Champs-Élysées, 75008 Paris
+33 (0) 1 42 99 20 20
contact@artcurial.com
www.artcurial.com
SAS au capital de 1 797 000
Agrément n° 2001-005

ASSOCIÉS

Francis Briest, Co-Président

Hervé Poulain

François Tajan, Co-Président

DIRECTEURS ASSOCIÉS

Violaine de La Brosse-Ferrand

Martin Guesnet

Fabien Naudan

ADMINISTRATION ET GESTION

Direction

Nicolas Orlowski

Secrétaire général

Axelle Givaudan

Relation clients

Marie Sanna-Legrand

+33 (0)1 42 99 20 33

Marketing, Communication et Activités Culturelles

Emmanuel Berard

+ 33 (0)1 42 99 20 42

Abonnements catalogues

Géraldine de Mortemart, +33 (0)1 42 99 20 43

Direction comptable et administrative

Joséphine Dubois

+33 (0)1 42 99 16 26

Gestion

Isabelle Chênais

+33 (0)1 42 99 20 27

Ordres d'achat, enchères par téléphone

Marianne Balse

+33 (0)1 42 99 20 51

Comptabilité des ventes

Sandrine Abdelli

+33 (0)1 42 99 20 06

Marion Carteirac

+33 (0)1 42 99 20 44

Nicole Frerejean

+33 (0)1 42 99 20 45

Comptabilité générale

Marion Bégat

+33 (0)1 42 99 16 36

Virginie Boisseau

+33 (0)1 42 99 20 29

Mouna Sekour

+33 (0)1 42 99 20 50

Gestion des stocks

Stock - Hôtel Marcel Dassault :

Vincent Mauriol, Lal Sellhanadi

+33 (0)1 42 99 20 46

Stock - Ponthieu :

Claud Pereira

+33 (0)1 42 25 64 70

Stock - Gennevilliers :

Philippe Da Silva

+33 (0)6 31 57 51 63

Transport et douane

Géraldine Papin

+33 (0)1 42 99 16 57

CONSEILLER SCIENTIFIQUE ET CULTUREL

Serge Lemoine

COMMISSAIRES-PRISEURS HABILITÉS

Francis Briest, François Tajan, Hervé Poulain,

Isabelle Boudot de La Motte, Isabelle Bresset

Stéphane Aubert, Arnaud Oliveux, Matthieu Fournier

AFFILIÉ À

«International Auctioneers»



MAISONS DE VENTES ASSOCIÉES

ARTCURIAL

TOULOUSE - JACQUES RIVET

Jacques Rivet, Président, commissaire-priseur

contact : Valérie Vedovato

8, rue Fermat. 31000 Toulouse

+33 (0)5 62 88 65 66, j-rivet@wanadoo.fr

ARTCURIAL

DEAUVILLE

James Fattori, commissaire-priseur

32, avenue Hocquart de Turtot. 14800 Deauville

+33 (0)2 31 81 81 00

contact@artcurial-deauville.com

ARTCURIAL HOLDING SA

Président Directeur Général

Nicolas Orlowski

Vice Président

Francis Briest

Membres du conseil

Nicole Dassault, Michel Pastor,

Francis Briest, Nicolas Orlowski,

Hervé Poulain, Daniel Janicot

Comité de développement

Président : Laurent Dassault

Membres :

S.A. la princesse Zahra Aga Khan,

Francis Briest, Guillaume Dard, Daniel Janicot,

Serge Lemoine, Delphine Pastor, Michel Pastor,

Bruno Pavlovsky, Hervé Poulain, François Tajan

HÔTEL MARCEL DASSAULT

Comité culturel et membres d'honneur :

Pierre Assouline, Laurent Dassault,

Francis Briest, Léonard Gianadda,

Hervé Poulain, Daniel Janicot, Yves Rouart,

Nathalie Zaquin-Boulakia

DÉPARTEMENTS D'ART

ART MODERNE

Violaine de La Brosse-Ferrand

directeur associé, +33 (0)1 42 99 20 32

Bruno Jaubert, spécialiste

+33 (0)1 42 99 20 35

Nadine Nieszawer, consultant pour les œuvres de

l'École de Paris, 1905-1939

contacts : Tatiana Ruiz Sanz

+33 (0)1 42 99 20 34

Jessica Cavaleiro

+33 (0)1 42 99 20 08

Priscilla Spitzer, catalogueur

+33 (0)1 42 99 20 65

Constance Boscher

recherche et authentification

+33 (0)1 42 99 20 37

ÉCOLES ÉTRANGÈRES DE LA FIN DU XIX^E SIÈCLE

Olivier Berman, spécialiste

+33 (0)1 42 99 20 67

contact : Tatiana Ruiz Sanz

+33 (0)1 42 99 20 34

ART CONTEMPORAIN

Martin Guesnet, directeur associé

+33 (0)1 42 99 20 31

Hugues Sébilleau, Arnaud Oliveux, spécialistes

+33 (0)1 42 99 16 35 / 28

Gioia Sardagna Ferrari, spécialiste Italie

+33 (0)1 42 99 20 36

Harold Wilmotte, spécialiste junior

+33 (0)1 42 99 16 24

contacts : Sophie Cariguel

+33 (0)1 42 99 20 04

Véronique-Alexandrine Hussain

+33 (0)1 42 99 16 13

Florence Latieule, catalogueur

+33 (0)1 42 99 20 38

PHOTOGRAPHIE

contact : Cyril Pigot

+33 (0)1 42 99 16 56

ART TRIBAL

Bernard de Grunne, expert

contact : Florence Latieule

+33 (0)1 42 99 20 38

ESTAMPES, LIVRES ILLUSTRÉS ET MULTIPLES

Isabelle Milsztein, spécialiste

+33 (0)1 42 99 20 25

contact : Alexandra Cozon

+33 (0)1 42 99 20 52

LIVRES ET MANUSCRITS

Olivier Devers, spécialiste livres modernes

+33 (0)1 42 99 16 12

contact : Benoît Puttemans, spécialiste junior

+33 (0)1 42 99 16 49

BIJOUX

Ardavan Ghavami, consultant international

+33 (0)1 42 99 16 30

Thierry Stetten, expert

Julie Valade, spécialiste

+33 (0)1 42 99 16 41

contact : Alexandra Cozon

+33 (0)1 42 99 20 52

MONTRES

Romain Réa, expert

contact : Julie Valade

+33 (0)1 42 99 16 41

CURIOSITÉS, CÉRAMIQUES ET HAUTE ÉPOQUE

Robert Montagut, expert

contact : Isabelle Boudot de La Motte

+33 (0)1 42 99 20 12

ARCHÉOLOGIE

Daniel Lebeurrier, expert

contact : Sophie Peyrache

+33 (0)1 42 99 20 41

SOUVENIRS HISTORIQUES ET ARMES ANCIENNES

Bernard Bruel, expert

contact : Sophie Peyrache

+33 (0)1 42 99 20 41

MOBILIER, OBJETS D'ART DU XVII^E ET XIX^E SIÈCLE

Isabelle Bresset, spécialiste

Céramiques : **Cyrille Froissart**, expert

Orfèvrerie : **Cabinet Déchaut-Stetten**, expert

Art d'Asie : **Thierry Portier**, expert

contact : Sophie Peyrache

+33 (0)1 42 99 20 41

TABLEAUX ET DESSINS ANCIENS ET DU XIX^E SIÈCLE

Dessins anciens : **Bruno et Patrick de Bayser**, experts

Estampes anciennes : **Alexandre Cahen**, expert

Sculptures : **Alexandre Lacroix**, expert

Tableaux anciens :

Gérard Auguier, Cabinet Turquin, experts

Matthieu Fournier, spécialiste

+33 (0)1 42 99 20 26

contact : Elisabeth Bastier

+33 (0)1 42 99 20 53

TABLEAUX ORIENTALISTES

Olivier Berman, spécialiste

+33 (0)1 42 99 20 67

ART DÉCO

Félix Marcilhac, expert

contacts : Sabrina Dolla, spécialiste junior

+33 (0)1 42 99 16 40

Cécile Tajan, recherche et documentation

+33 (0)1 42 99 16 40

DESIGN

Fabien Naudan, directeur associé

+33 (0)1 42 99 20 19

Harold Wilmotte, spécialiste junior

+33 (0)1 42 99 16 24

contact : Alma Barthélémy

+33 (0)1 42 99 20 48

MOTORCARS AUTOMOBILES DE COLLECTION

Matthieu Lamoure, spécialiste

+33 (0)1 42 99 16 31

Pierre Novikoff, spécialiste

+33 (0)1 42 99 16 32

Frédéric Støesser, consultant

+33 (0)1 42 99 16 38

Automobilia : **Estelle Perry**

contact : Iris Hummel, administratrice

+33 (0)1 42 99 20 56

VINS ET SPIRITUEUX

Laurie Matheson, Luc Dabadie, experts

+33 (0)1 42 99 16 33 / 34

vins@artcurial.com

BANDES DESSINÉES

Éric Leroy, expert

+33 (0)1 42 99 20 17

contact : Lucas Hureau

+33 (0)1 42 99 20 11

HERMÈS VINTAGE

Cyril Pigot, spécialiste

+33 (0)1 42 99 16 56

VENTES GÉNÉRALISTES

Isabelle Boudot de La Motte, spécialiste

+33 (0)1 42 99 20 12

contacts : Juliette Leroy

+33 (0)1 42 99 20 16

Élisabeth Telliez

+33 (0)1 42 99 16 59

DÉPARTEMENT INVENTAIRES

Stéphane Aubert, spécialiste

+33 (0)1 42 99 20 14

Jean Chevallier, consultant

contact : Éléonore Latté

+33 (0)1 42 99 16 55

HISTORIENNE DE L'ART

Marie-Caroline Sainsaulieu

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