

AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS

Dimanche 27 octobre 2019 - 15h et 16h

7 Rond-Point
des Champs-Élysées
75008 Paris



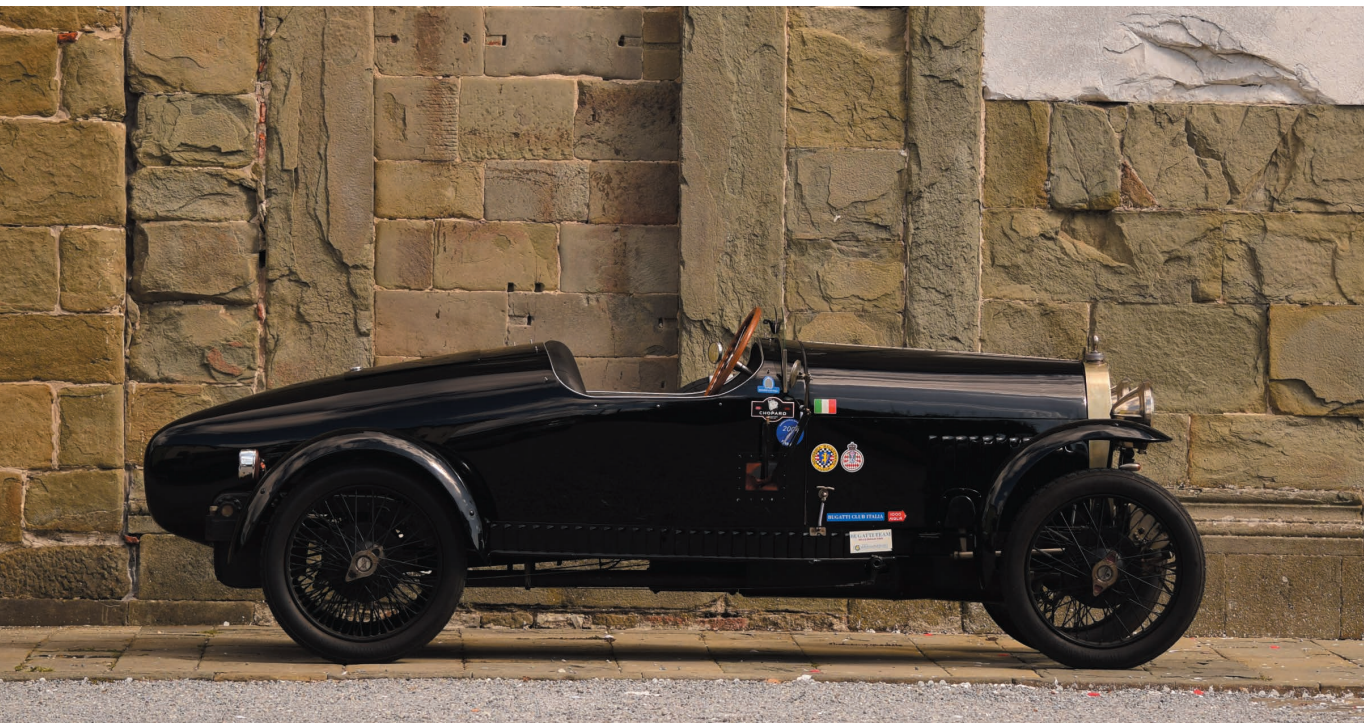
ARTCURIAL
// *Motorcars*



AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS

Dimanche 27 octobre 2019 - 15h et 16h

7 Rond-Point
des Champs-Élysées
75008 Paris



AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS

vente n°3974

VENTE *AUCTION*

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

Dimanche 27 octobre 2019

15h - Motocyclettes de collection
16h - Automobiles de collection

Sunday 27 October 2019

3pm - Motorcycles
4pm - Motorcars

INFORMATIONS / *ENQUIRIES*

Tél. +33 (0)1 42 99 20 73
motorcars@artcurial.com

Commissaire-Priseur / Auctioneer

Hervé Poulain

Catalogue en ligne
Online catalogue
www.artcurial.com/motorcars

Spécialistes / *Specialists*

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

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

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

Benjamin Arnaud
Tél. : +33 (0)1 58 56 38 11
Mobile : +33 (0)6 13 55 05 29
barnaud@artcurial.com

Arnaud Faucon
Tél. : +33 (0)1 58 56 38 15
Mobile : +33 (0)6 33 71 56 80
afaucon@artcurial.com

Consultants

Frédéric Stoesser
Tél. : +33 (0)1 42 99 16 38
fredstoesser@gmail.com

Niklas Hannah
nhannah@artcurial.com

Relations clients, administration *Client services, administration*

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

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

Sandra Fournet
Administrateur junior
Junior administrator
Tél. : +33 (0)1 58 56 38 14
sfournet@artcurial.com

Comptabilité / *Accounting*

Tél. : +33 (0)1 42 99 20 71
salesaccount@artcurial.com

Ordres d'achat / *Bids office*

Tél. : +33 (0)1 42 99 20 51
Fax : +33 (0)1 42 99 20 60
bids@artcurial.com

LIVRAISON & STOCKAGE / *DELIVERY & STORAGE*

Les véhicules seront rapatriés le soir de la vente dans un stockage sécurisé pour la somme de 300 € HT par voiture et 180 € HT par moto et pourront être enlevés à partir du lundi 28 octobre 2019 après règlement intégral. Les frais de stockage sont gratuits jusqu'au lundi 28 octobre 2019 inclus et s'élèvent ensuite à 35 € HT par jour et par voiture, et 20 € HT par jour et par moto. Règlement des frais de stockage sur place par chèque, en espèces, CB ou préalablement par virement.

The vehicles will be transported on the evening of the sale to a secure warehouse for €300 + VAT per car and € 180 + VAT per motorbike and can be collected from there from Monday 28 October 2019 after full payment. Storage cost is offered free of charge until and including Monday 28 October 2019 and will then be charged at €35 + VAT per day, per car, and €20 + VAT per day, per motorbike. Payment of storage fees can be made by cheque, cash or credit card on collection or beforehand by bank transfer.

DIVERS / *DIVERS*

Les voitures françaises de plus de 75 ans et d'un montant supérieur à 50 000 € nécessitent l'obtention d'un passeport d'exportation en cas de sortie hors territoire français et une licence d'exportation en cas de sortie hors territoire européen. Ces formalités sont soumises à des délais (maximum trois mois pour les passeports et un mois supplémentaire pour les licences). L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions et ceci dès l'adjudication prononcée.

French cars that are more than 75 years old and costing over €50,000 require an export passport in order to be taken out of France and an export license in order to leave European territory. This is subject to certain conditions and may take some time (passport maximum three months, license maximum one extra month). The buyer is responsible for insuring his purchases immediately after the sale.

ARTCURIAL

Live Bid

Assistez en direct aux ventes aux enchères d'Artcurial et enchérissez comme si vous y étiez, c'est ce que vous offre le service Artcurial Live Bid. Pour s'inscrire : www.artcurial.com



EXPOSITIONS PUBLIQUES *PUBLIC VIEWING*

Garage privé Artcurial
Entrée par le 59, Avenue Montaigne
75008 Paris

*Artcurial's private garage
Entrance at 59, Avenue Montaigne
75008 Paris*

Samedi 26 octobre 2019
11h-18h

Dimanche 27 octobre 2019
11h-15h

*Saturday 26 October 2019
11am-6pm*

*Sunday 27 October 2019
11am-3pm*

VENTES *AUCTIONS*

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

Dimanche 27 octobre 2019
15h - Motocyclettes de collection
16h - Automobiles de collection

*Sunday 27 October 2019
3pm - Motorcycles
4pm - Motorcars*

INDEX *Importante collection européenne de motocyclettes* - 15h

A-D

2007 APE CALESSINO EDIZIONE LIMITATA	135
1967 BENELLI SPORT LEONCINO 125	103
1961 BIANCHI TONALE 175	132
1973 BMW R 50/5	137
1967 BMW R 69	120
1985 BMW R100 CS	109
1982 BMW R100 RS	114
1941 BMW R12	111
1954 BMW R25/3	107
1941 BMW R50	108
1983 BMW R65	113
1963 BMW R69 S	123
1973 BMW R75/5	122
1984 BMW R80 GS PARIS-DAKAR	124
1974 BMW R90/S	110
1965 BSA A 65	130
1942 DKW NZ 350	119

H-L

1973 HONDA DAX ST70	143
1976 HONDA GL GOLDWING	115
1954 LAMBRETTA 125 LD	101
1952 LAMBRETTA TIPO D 125	102
1951 LAMBRETTA TIPO D 125	133

M

1989 MOTO GUZZI 1000GT	116
2000 MOTO GUZZI 1100 CALIFORNIA SPÉCIAL	118
1972 MOTO GUZZI 850 GT	125
1972 MOTO GUZZI 850 GT	106
1974 MOTO GUZZI 850 GT CALIFORNIA	126
1982 MOTO GUZZI CALIFORNIA II	117
MOTO GUZZI CARDELLINO	140
1952 MOTO GUZZI FALCONE 500	128
1952 MOTO GUZZI FALCONE SPORT	104
1955 MOTO GUZZI GALETTO 192	138
1977 MOTO GUZZI GS NIBBIO 50	139
1976 MOTO GUZZI NUOVA FALCONE	105
1976 MOTO GUZZI NUOVA FALCONE 500	127
1974 MOTO GUZZI NUOVA FALCONE 500	134
1961 MOTOM 48 SPORT	142

N-Z

1962 NORTON 250 JUBILEE	131
1978 VESPA BOXER 2	141
1983 YAMAHA XJ 900	136
1934 ZÜNDAPP K 800	121
1937 ZÜNDAPP K 800 SIDE-CAR	129
1939 ZÜNDAPP KS 600	112

INDEX *Automobiles de collection* - 16h

A-B

1992 Alfa Romeo 155 Q4	233
1992 Alfa Romeo 164 V6 3.0 12V	234
1971 Alfa Romeo 2000 GT Veloce	206
2004 Aston Martin V12 Vanquish	241
1967 Austin Healey 3000 BJ8 MKIII	271
1966 Austin Mini Mk I De Luxe	269
2006 Bentley Azure	240
1974 BMW 2002 Turbo	258
1975 BMW 3.0 CS	224
1924 Bugatti Type 23 Biplane sport	221

C-D

1960 Cadillac Série 62 Cabriolet	230
1962 Chevrolet Corvair 900	223
1971 Chevrolet Corvette Stingray LT 1	211
1982 Citroën CX Fourgon Tissier	274
1972 Citroën DS 21 ie Automatique	270
1937 Delahaye 135M Biplane course	217

F

1959 Facel Vega HK 500	222
1961 Ferrari 250 GTE Série 1	229
1976 Ferrari 308 GTB Vetroresina	236
1975 Ferrari 365 GT4/2+2	266
1973 Ferrari 365 GTC/4	238
1984 Ferrari 400i	235
1999 Ferrari 456 M GT	267
2000 Ferrari 456M GTA	237
2005 Ferrari F430 F1	213

1988 Ferrari Testarossa	243
1953 Fiat OttoVu Tipo 106	244
1968 Ford Mustang Cabriolet	254
1950 Gilera Nettuno Sport 250 cm ³	202
1954 Gilera Saturno 500 cm ³	203

H-L

1970 Honda S800 Coupé MK II	216
1948 Jaguar Mk IV 3.5L Cabriolet	272
1970 Jaguar Type E 4.2L coupé 2+2	273
1969 Jaguar Type E 4.2L Roadster Série 2	242
1966 Jaguar Type E Roadster 4.2L Série 1	231
2002 Lamborghini Murciélago	212
1972 Lancia Fulvia 1.3S Série 2	205
1974 Leyland Innocenti Mini Cooper 1300	268

M

1972 Maserati Bora 4,7L	214
1955 Matchless G80 500cm ³	204
1970 Mazda Cosmo Sport Série 2	215
1966 Mercedes-Benz 220 SE Cabriolet	225
1960 Mercedes-Benz 220 SE Cabriolet	260
1958 Mercedes-Benz 220S Berline	232
1970 Mercedes-Benz 280 SE 3,5L coupé	226
1970 Mercedes-Benz 280 SE 3,5L coupé	247
1986 Mercedes-Benz 300 SL avec Hard-top	245
1992 Mercedes-Benz 500E	246
2006 Mercedes-Benz SLR McLaren coupé	249
1957 Messerschmitt KR200 Cabriolet	261
1935 MG PB Roadster	220
1958 Moto Guzzi Aironi 250 cm ³	201

P

1954 Peugeot 203 coupé	218
1985 Peugeot 205 GTI 1.6L	259
1980 Porsche 911 "backdating"	251
1974 Porsche 911 2,7L S Targa	208
1970 Porsche 911 2.2 E	265
1970 Porsche 911 2.2L S Targa	264
1986 Porsche 911 Carrera 3,2L	250
1989 Porsche 911 Speedster 3.2L	248
1986 Porsche 911 Turbo 3.3 L	209
1981 Porsche 928 S	207
1992 Porsche 964 Carrera RS	262
1995 Porsche 993 RS	263
2004 Porsche 996 GT3 RS	252
2008 Porsche 997 GT3 Cup	253

R-V

1981 Renault 5 Turbo	257
1969 Renault 8 Gordini R1135	256
1991 Rolls-Royce Silver Spur II	239
1999 Shelby Series 1	255
1950 SIMCA 8 Sport Cabriolet Facel	219
1975 Volkswagen Coccinelle 1303	228
1966 Volkswagen Combi "21 fenêtres"	227
1957 Volkswagen Combi "23 fenêtres"	210

Importante collection européenne de motocyclettes

Important European motorcycles collection

lots 101 à 143

La collection que nous avons l'honneur de présenter est particulièrement touchante. En effet, l'ensemble des motos réunies, reflètent la passion d'un homme pour différentes marques et générations de deux-roues. Aussi bien celles qui l'ont fait rêver enfant, dans les années 1940 et 1950, que celles qu'il a aimées utiliser à l'époque comme les BMW et les Guzzi. On peut souligner, pour la grande majorité des modèles, l'état d'origine et le faible kilométrage des machines proposées qui ne pourront que ravir les collectionneurs exigeants.

Nous informons les acheteurs que l'ensemble de la collection est constituée de motos qui sont pour la plupart restées statiques dans un musée privé depuis des années. Elles sont donc vendues strictement en l'état, à redémarrer et/ou à restaurer.

Nous invitons vivement tous les acheteurs potentiels à consulter le dossier de chaque moto et de se renseigner sur les formalités d'immatriculation dans le pays de destination.

We are very proud to present this very moving collection. All the motorcycles reflect a man's passion for different brands and generations of two-wheelers. The ones that made him dream as a child in the 1940s and 1950s, as well as those he enjoyed riding, such as the BMWs and Guzzis. The original condition and low mileage of most of the motorcycles of the collection will certainly catch the attention of demanding collectors.

We inform buyers that the entire collection consists of motorcycles that were, for the most part, left unused for years in a private museum. They are therefore sold as they are and are to be restored and/or recommissioned.

We advise all potential buyers to check the file of each motorcycle to obtain all information regarding the registration process in their countries.



1954 LAMBRETТА 125 LD

Titre de circulation
italien
Italian title

Cadre n° 125D101708

3.000 - 4.000 €

Sans réserve
No reserve



Le fameux LD, la version carénée de la Lambretta type D avec son tablier et ses ailes rebondies représente plus que tout autre l'archétype du scooter italien des années 50. Concurrent du Vespa de Piaggio, sa tenue de route est meilleure et la fiabilité sans failles de son monocylindre 125 deux temps est bien établie. Le succès est tel qu'il sera fabriqué en Allemagne, en Espagne, en Inde et même en France, près de Troyes. Voilà une belle occasion de revivre les vacances romaines du temps de la Dolce Vita. L'exemplaire de la collection a été restauré avec soin en Italie il y a une dizaine d'années.

The famous LD, the Lambretta type D with its restored deck and wings, represents more than any other the symbol of 1950s Italian scooters. Competitor of Piaggio Vespa, its handling is better and its reliability doesn't have any flaws, thanks to the well-rounded 125 cc two-stroke single cylinder. The success is such that it will be manufactured in Germany, Spain, India and even France, near Troyes. This is a great opportunity to relive Roman holidays at the time of the Dolce Vita. This example was carefully restored in Italy about 10 years ago.

1952 LAMBRETТА TIPO D 125

Titre de circulation
italien
Italian title

Cadre n° 07705

Moteur n° 102474

3.000 - 4.000 €

Sans réserve
No reserve



Innocenti dessine son premier scooter en 1947. Il est produit près de Milan dans l'usine de Lambrate qui donnera son nom à la marque, Lambretta. Le modèle D que nous proposons possède un cadre mono tube à section ronde qui remplace le modèle à section carrée. Le moteur est toujours le mono 125 cm³ deux temps qui propulse l'ensemble à 70 km/h. Les trois vitesses sont désormais commandées par poignée tournante. L'habillage est réduit à l'essentiel : un plancher et deux garde-boues. Bien suffisant pour s'amuser au guidon de ce joli modèle qui a été certifié par l'ASI. Sa restauration ancienne est de qualité.

Innocenti designed its first scooter in 1947. It was produced near Milan at the Lambrate factory which will give its name to the brand, Lambretta. This particular D model has a mono tube frame with round section, replacing the model with square section. The engine is still a 125cc two-stroke mono, which propels this machine to 70 km/h. Its three gears are now controlled by a revolving handle. Fittings are reduced to the essentials: the flooring and two mudguards. Good enough to have fun on the handlebars of this beautiful model that has been certified by ASI. It previously had a quality restoration.

1967 BENELLI SPORT LEONCINO 125

Titre de circulation
italien
Italian title

Cadre n° NL55900

1.000 - 2.000 €

Sans réserve
No reserve



Après la seconde guerre mondiale pendant laquelle l'usine fut complètement détruite, les six frères Benelli se remirent au travail et développèrent le Leoncino 125. Classique petite sportive de l'Italie du début des années cinquante, ce Leoncino 125 est motorisé par un petit monocylindre deux temps. Ce modèle fit naître l'entreprise, aussi bien sur le plan commercial que sportif, lorsque Benelli remporta le premier « Motogiro », en 1953, avec Leopoldo Tartarini.

Restauré il y a quelques années ce Leoncino, à l'allure sportive, était immatriculé à Rome. Equipé de ses accessoires, tels la pompe à vélo, et l'échappement Silentium il est adorable.

When the factory was completely destroyed after the Second World War, the six Benelli brothers went back to work and developed the Leoncino 125. As a classic small Italian sports machine from the early 1950s, this Leoncino 125 is powered by a small two-stroke single cylinder. This model revived the organisation, both commercially and competitively, when Benelli won the first "Motogiro" in 1953 with Leopoldo Tartarini.

Restored a few years ago, this sporty Leoncino was registered in Rome. It is a lovely bike, fitted with accessories such as the bike pump and Silentium exhaust.

1952 MOTO GUZZI FALCONE SPORT

Titre de circulation
italien

Italian title

Cadre n° 31496

Moteur n° 98785

6.000 - 10.000 €

Sans réserve

No reserve

La Moto Guzzi Falcone dérive de la GTV et pousse un peu plus loin le concept de la machine sportive. La Falcone reprend beaucoup de pièces de Dondolino dont elle utilise également la boîte de vitesse à quatre rapports. Capable de 135 km/h, il est facile de la transformer en une machine beaucoup plus rapide en montant arbre à cames, piston et carburateur de la Dondolino. Plutôt racée grâce à un joli réservoir, son cadre plus bas et le guidon plat, cette Moto Guzzi Falcone Sport est prête à vous emmener sur les routes d'un « Milano-Tarente ». Fait incroyable, elle possède encore son libretto de mai 1952 lorsqu'elle fut immatriculée à Rome sous le numéro 68806. Elle a été restaurée avec grand soin en Italie, et notre collectionneur y était particulièrement attaché.



The Moto Guzzi Falcone takes its inspiration from the GTV and builds on the concept of the sports machine. The Falcone has numerous parts from the Dondolino including the four-speed transmission. With a top speed of 135 km/h, it can be easily transformed into a much faster machine by equipping it with the camshaft, piston and carburetor of the Dondolino. Rather sophisticated thanks to a nice tank, a lower frame and flat handlebars, this Moto Guzzi Falcone Sport is ready to take you on the roads of a "Milano-Tarente". It still has its libretto dating back to May 1952 when it was registered in Rome under number 68806. It was restored with great care in Italy, and our collector was particularly fond of it.

1976 MOTO GUZZI NUOVA FALCONE

Titre de circulation
italien
Italian title

Cadre n° AF38GB

4.000 - 6.000 €

Sans réserve
No reserve



Le monocylindre horizontal de la Nuova Falcone ne conserve que les côtes et la disposition particulière du moteur de la version précédente. Ce nouveau moteur bénéficie d'une culasse en aluminium. Alimenté par un carburateur Dell'Orto de $\varnothing$ 28 mm, il développe 26 ch et entraîne la Nuova Falcone à près de 130 km/h.

Cette version est équipée comme pouvait l'être les montures des Carabinieri et de la Polizia di Stato, avec son large parebrise monté sur la tête de fourche et ses pare-jambes protégeant des intempéries. Elle se présente dans un séduisant état de conservation. Affichant 3 339 km au compteur, on s'imagine parcourir les routes envouté par le son du double échappement Lafranconi.

The horizontal single cylinder of the Nuova Falcone only retains the sides and the particular engine layout of the previous version. This new engine features an aluminum cylinder head. Powered by a 28mm diameter Dell'Orto carburetor, the Nuova Falcone develops 26 hp and can reach almost 130 km/h. As it could be with the Carabinieri and Polizia di Stato, this version is fitted with its large windscreen mounted on the fairing and weatherproof leg-guards. It is in a lovely well-preserved condition. With only a mileage of 3,339 km, one can imagine riding on the road captivated by the sound of its Lafranconi double exhaust.

1972 MOTO GUZZI 850 GT

Titre de circulation
italien
Italian title

Cadre n° VP11689

5.000 - 6.000 €

Sans réserve
No reserve



Présentée au Salon de Milan 1971, la Moto Guzzi 850 GT est équipée du moteur de la V7 Spécial dont la course a été augmentée. Le v-twin de 844 cm³ développe 51 ch à 6 000 tr/mn et reçoit une boîte à cinq rapports. Avec ses airs de mamma italiana, la Moto Guzzi 850 GT - et sa cousine la 850 GT California aux airs d'Harley Davidson - aura une carrière placide jusqu'en 1974. Elle sera ensuite remplacée par la 850 T aux lignes plus modernes. Cette version 1972, était précédemment la propriété de la société Fratelli Ferrari Automobili à Milan qui ont un homonyme illustre. La 850 présente une charmante patine. Elle affiche 13 239 km au compteur et semble être encore en peinture d'origine.

Introduced at the 1971 Milan Motor Show, the Moto Guzzi 850 GT is fitted with a V7 Special engine with a stroke that has been increased. The 844 cc V-twin develops 51 hp at 6,000 rpm and has a five-speed gearbox. Much like an Italian mama, the Moto Guzzi 850 GT - and its cousin the 850 GT California with its Harley Davidson look - had a fairly quiet career until 1974. It will then be replaced by the 850 T with more modern lines. This 1972 version was previously owned by the Fratello Ferrari Automobili company in Milan, which has a famous namesake. The 850 features a lovely patina. It has a mileage of 13,239 km and seems to be still in its original paint.

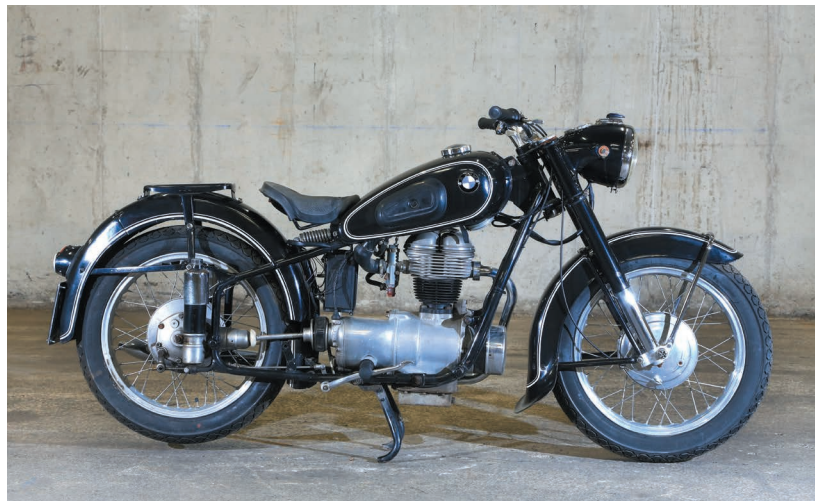
1954 BMW R25/3

Titre de circulation
italien
Italian title

Cadre n° 307319

3.000 - 5.000 €

Sans réserve
No reserve



Evolution des monocylindres produits par BMW avant-guerre, la R25/3 est équipée d'un monocylindre de 247 cm³ développant 13 ch, d'une boîte à quatre rapports et, comme toute BMW qui se respecte, d'une transmission par arbre et cardan. Avec une fourche télescopique, une suspension arrière coulissante, une selle monoplace suspendue et un réservoir de bonne capacité, cette ultime version de la BMW R23 est capable d'abattre confortablement les kilomètres.

Arborant une jolie restauration ancienne effectué en Allemagne, elle était alors immatriculée KE-04097, cette moto concentre toute la noblesse de BMW. Importée en Italie en 2009 par notre collectionneur, elle fut certifiée par l'ASI sous le numéro 6997.

Evolution of single cylinders produced by BMW before the war, the R25/3 is fitted with a 247 cc single-cylinder developing 13 hp, a four-speed gearbox and a transmission by shaft and cardan. With a telescopic fork, a sliding rear suspension, a suspended single seater and a tank with good capacity, this ultimate BMW R23 version is more than capable of covering a lot of miles. Having previously carried out a beautiful restoration in Germany, it was then registered KE-04097, this bike combines all the nobility of BMW. Imported in Italy in 2009 by our collector, it was certified by ASI (number 6997).

1968 BMW R50

Titre de circulation
italien

Italian title

Cadre n° 645881

5.000 - 7.000 €

Sans réserve

No reserve



Fabriquée par BMW de 1955 à 1960, la R50 nous renvoie aux images de la police de la route dans un film noir ou de motards du Tour de France. Avec son flat-twin de 494 cm³ de cylindrée qui développait une puissance de 26 chevaux, la R50 tient plus du percheron que de pur-sang (ce rôle revenait à la splendide R69 S). Ce modèle qui a été restauré avec soin en Italie se présente dans un bel état général. Il a l'avantage d'une grande fiabilité tout en gardant les lignes iconiques des BMW des années 1950.

Manufactured by BMW from 1955 to 1960, the R50 brings us back to the era of road police in a dark movie or bikers of the Tour de France. With its flat-twin 494 cc developing 26 hp, the R50 is more of a Percheron than a thoroughbred (this role was taken by the splendid R69 S). This model has been carefully restored in Italy and is in good condition. It has the advantage of great reliability while keeping iconic lines of 1950s BMWs.

1985 BMW R100 CS

Titre de circulation
italien
Italian title

Cadre n° 6136726

Moteur n° 6136726

5.000 - 1.000 €

Sans réserve
No reserve



Alors que la K100, le nouveau fer de lance de la marque bavaroise, est propulsé par un quatre cylindres à plat refroidi par eau, BMW propose toujours une version de son classique flat-twin. La R100 CS est destinée aux BMistes qui préfèrent la tradition et l'efficacité aux nouvelles technologies pas toujours utiles sur la route. Produite à un peu plus de 4 000 exemplaires entre 1980 et 1984, cette R100 CS dans sa robe rouge métal est l'ultime évolution de la routière à moteur boxer des années soixante-dix. Lorsque l'on apprécie le superbe état d'origine de l'exemplaire présenté, on peut considérer que les 963 km au compteur sont réels. Elle est une opportunité superbe de rouler sur une machine quasi neuve, efficace et délicieusement décalée.

While the K100, the new spearhead from the Bavarian brand, is powered by a water-cooled flat four-cylinder, BMW still offers a version of its classic flat-twin. The R100 CS is aimed at BMW enthusiasts who prefer tradition and efficiency as opposed to new technologies not always useful on the road. Produced at just over 4,000 units between 1980 and 1984, This red metal R100 CS is the ultimate road bike evolution of the 1970s powered with a boxer engine. We can consider the mileage of 963 km on the odometer to be genuine, especially after witnessing the superb original condition of this bike. It is an amazing opportunity to ride on an almost-new, efficient and deliciously quirky machine like this one.

1974 BMW R90/S

Titre de circulation
italien
Italian title

Cadre n° 4074325

10.000 - 20.000 €

Sans réserve
No reserve



La R90/S, la version sportive, développe 67 ch grâce à un taux de compression plus élevé et à une paire de carburateurs Dell'Orto de Ø 38 mm. La R90 S, qui dépasse les 200 km/h, bénéficie également d'un petit carénage tête de fourche et d'une selle à dossier (dessinée par le français Paul Bracq). Réalisée à la main la R90 S modifiera profondément l'image de marque de BMW et connaîtra un immense succès.

Notre exemplaire arbore la belle livrée des premiers modèles dans un dégradé de gris et noir avec des liserés dorés. Comme en atteste son libretto d'origine, il fut vendu neuf à Rome en juillet 1974 et, à la suite d'une erreur administrative à l'époque, la moto y est dénommée 90/6 ce qui sera facilement modifiable. Il se présente dans un très bel état d'origine, n'affichant que 7 159 km au compteur, a priori son kilométrage d'origine tant il est bien préservé.

The sporty R90/S version produces 67 hp thanks to a higher compression ratio and a pair of Dell'Orto 38 mm diameter carburetors. Reaching over 200 km/h, the R90 S also has a small front fairing design and a backrest seat (designed by the French Paul Bracq). Made by hand, the R90 S will profoundly change the image of BMW and will be a huge success.

Our example has the beautiful livery of the first models in a grey and black gradient with golden borders. As stated in its original libretto, it was sold new in Rome in July 1974 and, following an administrative error at the time, the bike is registered as 90/6 which will be easy to modify. It is in a very good original condition, with 7,159 km on the odometer which seems to be the original mileage according to its well-preserved state.

1941 BMW R12

Titre de circulation
italien
Italian title

Cadre n° 36438
Moteur n° 0774 1

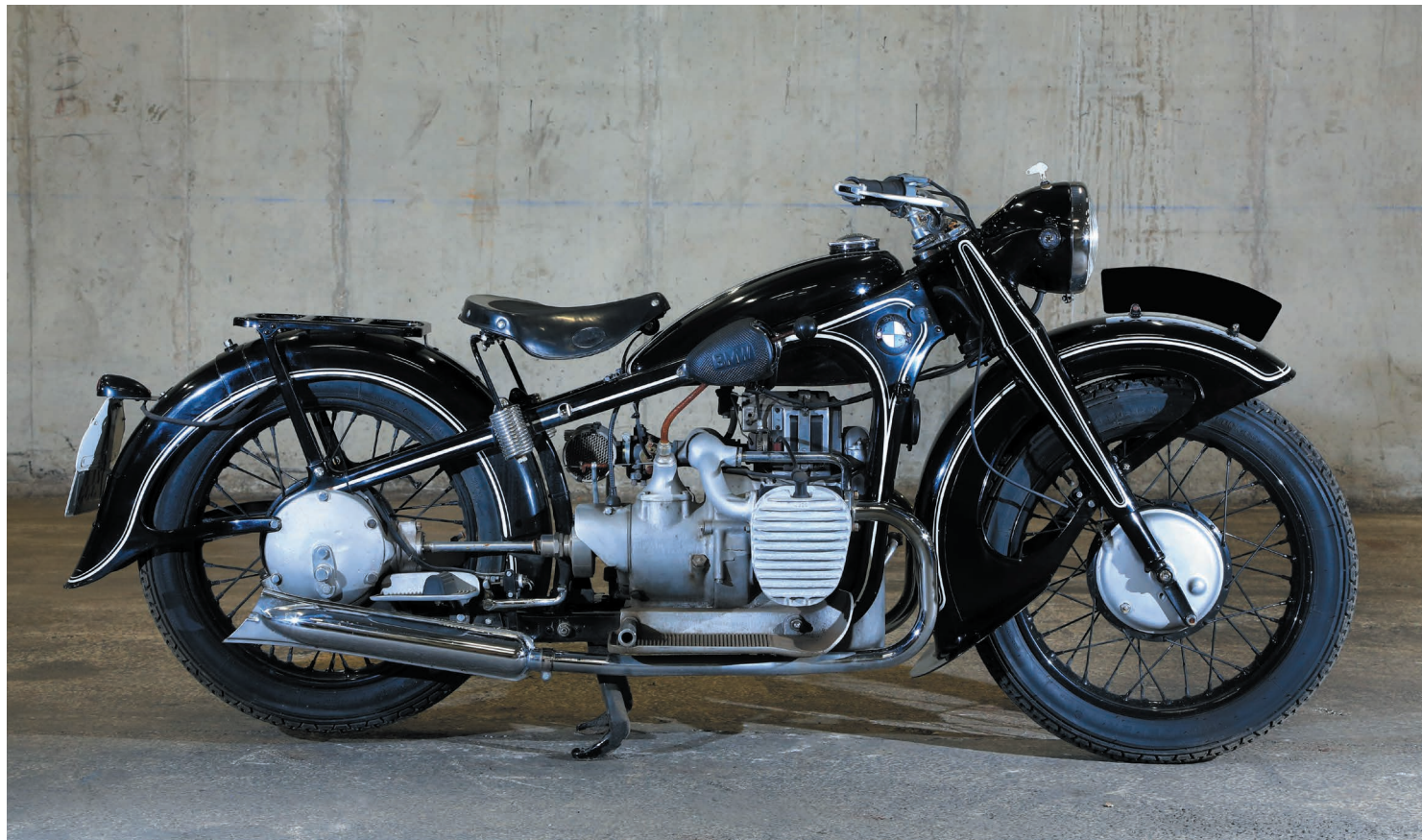
20.000 - 25.000 €

Connue pour être la première machine à être équipée d'une fourche télescopique, la R12 était aussi dépourvue de suspension arrière mais cela ne freina en rien son succès. La R12 était propulsée par un flat-twin de 750 cm³ à soupapes latérales qui développait 18 ch dans sa version à simple carburateur Sum et 20 ch dans la version à double carburateur Amal. La R12 se distinguait par son sculptural garde-boue avant qu'on pourrait qualifier de néo-gothique. Le reste de la machine est conforme au sérieux des BMW de l'époque : noire avec des filets blancs peints à la main, transmission acatène et une aptitude à être attelée, elle était la première moto BMW à disposer d'une boîte 4 vitesses.

La R12 que nous présentons est superbe, grâce à une restauration allemande de qualité, réalisée il y a une quinzaine d'années. Equipée d'un simple carburateur Sum il s'agit d'une version 18 ch. Notre collectionneur l'a conservée méticuleusement considérant que c'était l'une des plus belles motos de la collection, elle fut enregistrée auprès de l'ASI en 2007. C'est ce qui explique que le compteur Weigel affiche seulement 6 kilomètres, probablement la distance parcourue depuis la restauration de cette emblématique BMW d'avant-guerre.

Famous for being the first machine to be fitted with a telescopic fork, the R12 had no rear suspension although this didn't hinder its success. The R12 was powered by a flat-twin 750cc engine with side valves that produced 18 bhp in the single Sum carburettor version and 20 bhp in the Amal twin-carb version. The R12 was identifiable by its sculptural front mudguard that could be described as neo-gothic. Otherwise, the machine conformed to BMW series of the time: black with hand-painted white stripes, chainless transmission and suitability to take a sidecar, it was the first BMW bike to have a four-speed gearbox.

The R12 on offer is superb, having benefitted from a high quality restoration in Germany some 15 years ago. Equipped with a single Sum carburettor, this is an 18 bhp version. Our collector has preserved the bike meticulously, this being one of the most beautiful machines in his collection. This explains why the Weigel odometer displays just 6km, likely to be the distance this iconic pre-war BMW has travelled since its restoration.



1939 ZÜNDAPP KS 600

Titre de circulation
italien
Italian title

Moteur n° 502862

20.000 - 25.000 €

Produite de 1938 à 1941, la Zündapp KS 600 est très proche de sa grande sœur, la K 800. Avec son cadre et sa fourche en tôle emboutie munie d'un amortisseur de direction et sa transmission secondaire par arbre et cardan, elle en reprend l'architecture et se pose ainsi en concurrente directe des BMW. La KS 600 est d'autant plus proche des BMW que son moteur de 597 cm³ est un bicylindre. Il développe une vingtaine de chevaux ce qui lui permet de dépasser les 100 km/h. Elle justifie ainsi le KS de son nom, abréviation de Kardan Sport. La transmission primaire fait toujours appel à cinq chaînes duplex et la boîte offre quatre rapports. Le carburateur unique est un Amal britannique. Les 15 litres de son réservoir lui autorisent une autonomie de près de 300 kilomètres. Bien que son moteur soit moins sophistiqué que le quatre cylindres de la K 800, elle n'en reste pas moins une moto tout aussi recherchée surtout lorsqu'elle se présente dans un si bel état.

Cette belle KS 600 fut acquise par notre collectionneur en 2002, il tomba sous le charme de la restauration de cette moto qui avait été effectuée précédemment en Allemagne et son état cosmétique général est très attrayant. Elle fut inscrite auprès du registre de l'ASI en 2002 et immatriculée en 2002 en Italie en utilisant son numéro de moteur. En effet le numéro de cadre est bien présent mais difficilement lisible. Dans sa teinte noire rehaussée de rouge allié à son réservoir chromé, cette Zündapp mérite toute l'attention des collectionneurs les plus exigeants.

Produced between 1938 and 1941, the Zündapp KS 600 is very similar to its big sister, the K 800. With pressed steel frame and fork equipped with steering damper and secondary cardan shaft transmission, this machine shared the KS 800's architecture and provided direct competition for BMW. In fact, the KS 600 was closer to the BMW machines with its 597cc twin-engine. This engine developed some 20hp giving a top speed of over 100 km/h and justifying the KS of its name (Kardan Sport). The primary transmission relied on the use of five duplex chains and a four-speed gearbox. It has a single British Amal carburettor, and the 15-litre fuel tank allows the bike to cover nearly 300 kilometres. Although the engine is less sophisticated than the 4-cylinder KS 800, it remains a highly sought-after machine particularly when presented in such lovely condition.

This superb KS 600 was acquired in 2002 by our collector, won over by the restoration it had had in Germany, and by its overall cosmetic condition. The bike was added to the ASI register in 2002 and road registered in Italy the same year, under its engine number. The frame number is present but difficult to read. Presented in black with red highlights, and a chrome tank, this Zündapp deserves the close attention of the most demanding collectors.



1983 BMW R65

Titre de circulation
italien
Italian title

Cadre n° 6319761

3.000 - 5.000 €

Sans réserve
No reserve



Au début des années 80, les marques européennes ont du mal à résister aux attaques multiples des Japonais. Sur le créneau des moyennes cylindrées, la BMW R65 jouait la carte de l'esprit « BMW » avec un flat-twin, un cardan et de bonnes qualités routières. En 1982, la R65 bénéficiait d'un lifting plutôt réussi. La R65 ne connaîtra pas un succès énorme, sans doute à cause d'un prix de vente élevé par rapport à ses concurrentes japonaises directes. Ce modèle, dans un très bel état de conservation, a probablement parcouru 2 500 km d'origine, comme l'indique le compteur. Il fut importé en Italie en 1982 avant d'y être immatriculé pour la première fois en 1983. C'est une occasion parfaite de redécouvrir les qualités de cette « petite » BMW utilisable au quotidien.

In the early 1980s, European brands are struggling against multiple attacks from the Japanese. In the market of medium-sized engines, the BMW R65 played its "BMW" spirit card with a flat-twin, a cardan and good riding qualities. In 1982, the R65 enjoyed a rather successful facelift. The R65 will not become a huge success, probably because of a high price tag compared to its direct Japanese competitors. This model is in very good condition and has probably covered the 2,500 original kilometers stated on its odometer. It was imported to Italy in 1982 before being registered for the first time in 1983. This is the perfect occasion to rediscover the qualities of this "small" BMW which can be used in everyday life.

1982 BMW R100 RS

Titre de circulation
italien
Italian title

Cadre n° 6391192

8.000 - 12.000 €

Sans réserve
No reserve



À la fin des années soixante-dix, BMW s'attache à peaufiner les qualités de ses machines dont la cylindrée croît au fil des années. Dévoilée en 1976, la R100 RS est la première machine de série à être équipée d'un carénage intégral. Étudié en soufflerie, ce carénage fort bien fini et équipé d'un véritable tableau de bord fait de la BMW R100 RS la GT idéale. Rapide et confortable, la R100 RS redore le blason de la marque pour quelques années et préparera, en quelque sorte, l'arrivée de la K100. Avec seulement 1 052 km au compteur, ce modèle de 1982 est dans un très bel état de conservation ce qui nous fait croire que son kilométrage est d'origine.

At the end of the 1970s and since the engine capacity has grown over the years, BMW strives to refine the quality of its machines. Unveiled in 1976, the R100 RS is the first standard machine to be fitted with full fairing. Analysed in a wind tunnel, this well-finished fairing equipped with a real dashboard makes the BMW R100 RS the ideal GT. Fast and comfortable, the R100 RS enhances the brand's reputation for a few years and will somehow prepare the arrival of the K100. With only 1,052km on the clock, this 1982 model is in very good condition and makes us believe that the mileage is genuine.

1976 HONDA GL GOLDWING

Titre de circulation
italien
Italian title

Cadre n° GL 2002267

3.000 - 4.000 €

Sans réserve
No reserve



Lorsqu'en 1976 Honda se décide à concurrencer BMW et Guzzi sur le segment des grandes routières, la marque dévoile la Goldwing. Jamais, depuis la CB750 de 1969 une moto n'avait présenté autant de nouveautés. Son quatre cylindres à plat d'inspiration automobile dont la distribution est animée par des courroies crantées développe 80 ch. La transmission fait appel à un cardan et, pour abaisser le centre de gravité, le réservoir est sous la selle. Superbe autoroutière, la Gold que nous proposons affiche 34 000 km au compteur. Immatriculée dans la province de Venise, la moto est extérieurement en bel état d'origine, la selle étant légèrement déchirée. Sobre dans sa belle teinte noire c'est un exemplaire bien préservé.

When Honda decided in 1976 to compete against BMW and Guzzi on the grand touring segment, they launched the Goldwing. Since the CB750 in 1969, no other bikes had ever presented so much novelty. Animated by toothed belts and inspired from the automobile, its flat four-cylinder engine produces 80 hp. The transmission calls upon a cardan and the tank is underneath the seat in order to lower the centre of gravity. The Gold we are offering has 34,000 km on the clock and is superb on the motorway. Registered in the Venice province, this is in beautiful original condition externally, with the seat being slightly torn. This is a well-preserved example and sober in its lovely black colour.

1989 MOTO GUZZI 1000GT

Titre de circulation
italien
Italian title

Cadre n° 32838

Moteur n° VT024176

4.000 - 5.000 €

Sans réserve
No reserve



Dans la gamme Moto Guzzi, la 1000GT a pris place entre la sportive 1000S et la grande routière California. Aujourd'hui, on parlerait de roadster mais, à la fin des années 80, par la faute de ce positionnement, cette moto n'a pas vraiment su trouver sa clientèle. Sa rareté et son état en font donc de nos jours un modèle désirable. Cela d'autant plus que ses qualités routières, le couple du gros twin de 949 cm³ qui développe 65 ch, sa boîte cinq vitesses et l'agrément du cardan restent bien d'actualité. Cette moto fut vendue neuve à Rome par le concessionnaire Pivetta. Elle est dans un très bel état d'origine, qui paraît être tout à fait conforme au kilométrage indiqué au compteur affichant seulement 2 054 kms.

Within the Moto Guzzi collection, the 1000GT was positioned between the sporty 1000S and the great California road version. We would normally call it a roadster in today's world but, back in the 1980s and due to this specific positioning, this bike didn't manage to find its own niche. Its rarity and condition consequently make it a desirable model today. This is also valid in terms of riding qualities: the torque of the big 949cc twin engine that produces 65 hp, its five-speed gearbox and the gimballing remain relevant to date. This bike was sold new in Rome by the Pivetta dealership. It is in a very good original condition which seems to indicate that the low mileage of 2,054 km on the odometer is genuine.

1982 MOTO GUZZI CALIFORNIA II

Titre de circulation
italien
Italian title

Cadre n°
DGM505520M VT*11898

5.000 - 8.000 €

Sans réserve
No reserve



La California II succède en 1981 à la California. L'évolution est sensible puisque c'est le moteur de la Le Mans III, la sportive de la marque, qui équipe désormais celle qui, supplantant Harley, a fait le bonheur de la police de Los Angeles. Le bloc est un bicylindre en V de 948 cm³ qui développe désormais 66 ch et la transmission fait appel à un ensemble arbre et cardan. Confortable, tenant bien la route, la Moto Guzzi California II offre à son pilote et à son passager des qualités routières bien supérieures à celles de ces concurrentes.

Vendue neuve à Rome et affichant 2 313 km au compteur, la moto se présente dans un bon état d'origine, possédant encore des accessoires tels que les valises invitant à un voyage au long cours.

The California II succeeded to the California in 1981. This was a sensitive evolution since it is the engine of the Le Mans III (the brand's sporting version), of which superseded Harley, that is now fitted in this one and making the happiness of the Los Angeles police. This is a 948cc V-twin cylinder now producing 66 hp and a transmission using a shaft and cardan configuration. Comfortable and with good road handling, the Moto Guzzi California II offers its rider and passenger riding qualities far superior to those of its competitors. Sold new in Rome and with a mileage of 2,313 km, this bike is in good original condition and still includes accessories such as suitcases, which are perfect for a long road trip.

2000 MOTO GUZZI 1100 CALIFORNIA SPÉCIAL

Titre de circulation
italien
Italian title

Cadre n°
ZGUKDB2KDWM130193

4.000 - 6.000 €

Sans réserve
No reserve



En 1997, la Guzzi California devient California EV. Le twin développe désormais 73 ch. Avec son excellente tenue de route et son freinage intégral, elle permet de tracer sa route en toute tranquillité. Moto Guzzi décide alors de suivre la mode du custom, déshabille la EV, et pare la moto de nombreuses pièces chromées. La California Spécial est née. Les ambitions routières cèdent la place au plaisir de cruiser gentiment et de se faire admirer au guidon d'une moto sortant réellement de l'ordinaire. Vendue neuve dans la région de Ravenne, et affichant 11 640 km au compteur, la moto est impressionnante avec son ensemble d'accessoires lui conférant une prestance sur la route hors du commun.

In 1997, the Guzzi California became California EV. The twin is now developing 73 hp. With its excellent handling and full braking, it enables the rider to enjoy his journey with peace of mind. Moto Guzzi then decides to follow the custom trend, by stripping off the EV and implementing many chrome parts. The California Special was born. Road ambitions gave way to the pleasure of cruising nicely and being admired at the wheel of this extraordinary bike. Sold new in the Ravenna region and having a mileage of 11,640 km, this bike is impressive thanks to its set of accessories which make it stand out from the crowd.

1942 DKW NZ 350

Titre de circulation
italien
Italian title

Cadre n° 610620

6.000 - 10.000 €

Sans réserve
No reserve



Succédant aux SB 200 et SB 350, les DKW NZ 250 et NZ 350 sont présentées en 1938. Ces machines se caractérisent par un cadre en tôle emboutie soudée. La DKW NZ possède également une transmission à quatre rapports commandés au pied, au lieu de trois vitesses commandées à la main préalablement. L'allure du bloc moteur-boîte 2 temps, avec son carter gauche ovoïde, signera longtemps les productions ultérieures de l'usine sous la marque MZ. Robuste et fiable, la NZ deviendra la moto des unités de reconnaissance et agents de liaison de la Wehrmacht et plus de 57.000 unités furent produites de 1938 à 1945.

Following the SB 200 and SB 350, the DKW NZ 250 and NZ 350 are introduced in 1938. These machines are characterized by a welded metal-sheet frame. The DKW NZ also has a four-speed foot-operated transmission instead of the previous three hand-controlled gears. The look of the 2-stroke engine block with its egg-shaped left crankcase will be the long term foundation for the factory's future productions under the MZ brand. Robust and reliable, the NZ will become the motorcycle of choice for Wehrmacht's reconnaissance units and liaison agents. Over 57,000 units were produced between 1938 and 1945.

120

1967 BMW R 69

Titre de circulation
italien
Italian title

Cadre n° 652986

10.000 - 15.000 €

Sans réserve
No reserve



De 1955 à 1969, BMW produisit plus de 15 000 exemplaires de la gamme R69 au sommet de laquelle trônait la R 69s. Le bicylindre de 600 cm³ de la R69 développait 36 ch à 6800 tr/m. Grâce à sa fourche Earles et aux points d'attache sur le cadre la R 69 était la monture favorite des side caristes. Assurément l'une des meilleures motos de l'époque, celle que nous vous proposons est équipée d'un très rare réservoir Hoske de 25 litres. Dans un bel état général d'origine, cette moto une fois révisée permettra d'aller jusqu'au bout du monde. Elle présente l'avantage d'un look flatteur et d'une fiabilité à toute épreuve.

From 1955 to 1969, BMW produced over 15,000 units of the R69 series, with the R69s at the top of the range. The 600cc twin engine from the R69 produced 36 hp at 6,800 rpm. The R69 was the favourite frame for side operators, thanks to its Earles fork and two attachment points on the frame. Certainly known as one of the best motorcycles at the time, this specific one is fitted with a rare Hoske 25-litre tank. Once serviced, this bike in beautiful original condition will give the opportunity to go to the end of the world. Plus, it has a flattering look and unfailing reliability.

1934 ZÜNDAPP K 800

Titre de circulation
italien
Italian title

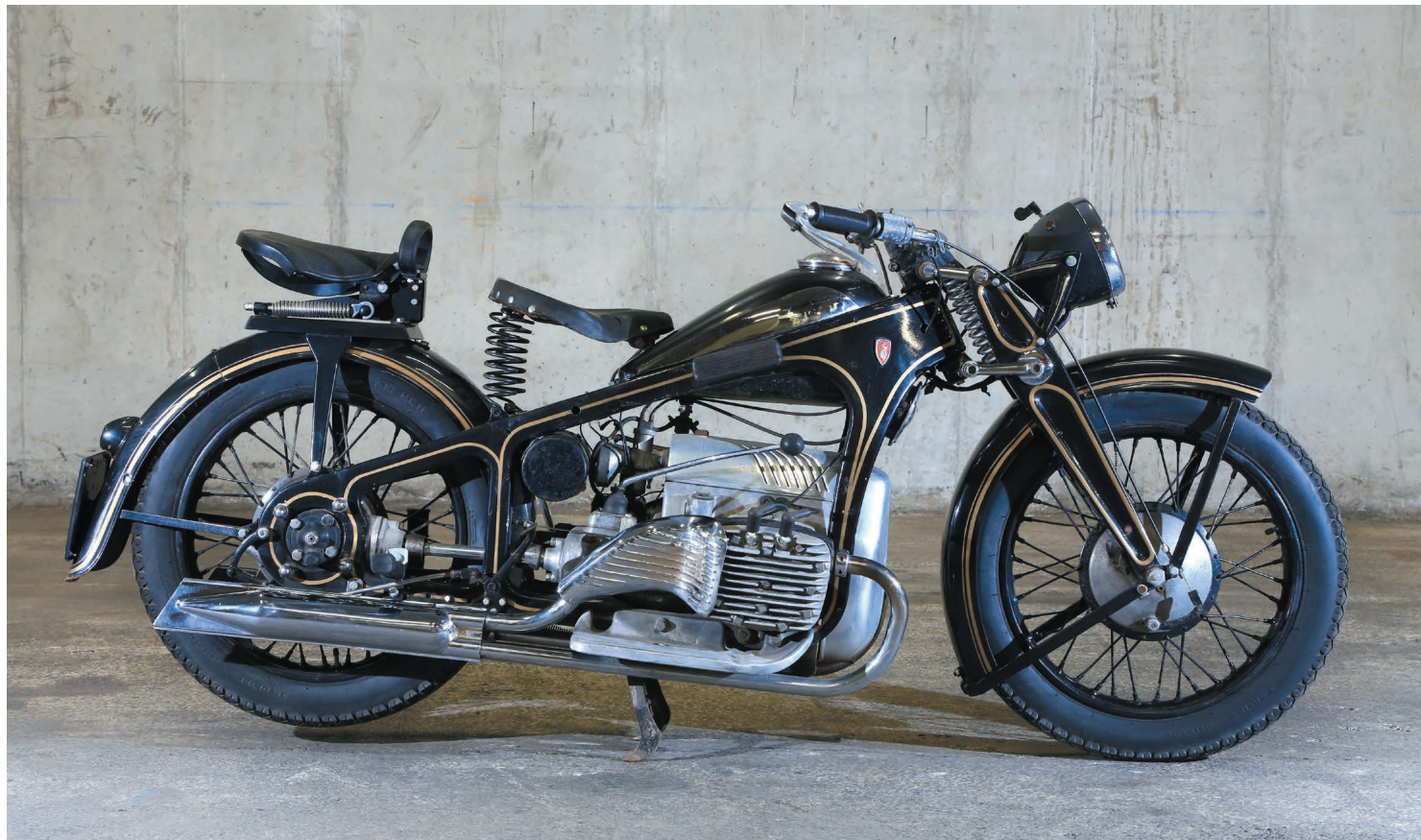
Cadre n° 140608
Moteur n° CZM1635SA

20.000 - 25.000 €

Après la Première Guerre mondiale au cours de laquelle la firme fabriquait des machines-outils et de l'armement, Zündapp se spécialise en 1921 dans la production de motos. La série K est dévoilée en 1933, première incursion de la marque dans le domaine des grosses cylindrées. Les Zündapp sont désormais les concurrentes directes des BMW et proposent à leurs clients la même architecture : cadre et fourche en tôle emboutie, moteur à plat et transmission par arbre et cardan. Mais, ce qui donne son caractère exceptionnel à la K 800, c'est le moteur qui est ici un quatre cylindres à plat. Il faudra attendre quarante ans pour voir la Honda Goldwing proposer la même architecture. Alimenté par un unique carburateur de 22 mm, il développe 26 ch. La boîte est intégrée au carter moteur et, contrairement aux BMW, la transmission primaire fait appel à des chaînes duplex. Les quatre vitesses se passent à l'aide d'un levier, placé sur le côté du réservoir. La K 800 fut produite jusqu'à la veille de la Seconde Guerre mondiale à près de 7 000 exemplaires dont bien peu ont survécu au conflit. Elle est donc l'une des motos les plus recherchées de cette époque. La K800 de la collection affiche 27 681 km au compteur. Elle fut restaurée en Allemagne dans les années 1990 ce qui lui confère avec le temps une véritable patine. Elle fut importée au début des années 2000 en Italie. En 2005 elle fut certifiée auprès de l'ASI sous le numéro 2889. Elle est un des fleurons de la collection depuis 2008. Elle constitue une pièce de choix pour les amateurs de motos allemandes d'avant-guerre.

Zündapp began to specialise in the production of motorcycles in 1921, having manufactured machine tools and armaments during the First World War. The K series, unveiled in 1933, was the marque's first foray into big-engined machines. The Zündapp bikes provided direct competition to BMW, offering clients the same architecture: frame and fork in pressed steel, flat-four engine and cardan shaft transmission. It was the flat-four engine that made the K 800 exceptional. It would be another forty years before the Honda Goldwing offered the same architecture. Fed by a single 22mm carburettor, the engine produced 26 bhp. The gearbox is integrated into the crankcase, and, unlike the BMW, the transmission uses duplex chains. The four gears are operated by a lever on the side of the fuel tank. The K 800 was produced until just before the Second World War, with close to 7,000 examples built of which few survived the conflict, making it one of the most sought after machines from this period.

The K800 in the collection has 27 681 km on the odometer. It was restored in Germany during the 1990s and has retained a lovely patina today. The bike was imported into Italy at the start of the 2000s. In 2005 it was given ASI certification with the number 2889. This K 800 has been one of the stars of the collection since 2008. It is a choice piece for all enthusiasts of pre-war German motorcycles.



1973 BMW R75/5

Titre de circulation
italien

Italian title

Cadre n° 2980777

8.000 - 10.000 €

Sans réserve

No reserve



La BMW R75/5 est le fleuron de la toute nouvelle Série 5, présentée fin 1969. BMW se devait de réagir face à la déferlante japonaise et la Série 5 a été étudiée selon un cahier des charges moderne. Avec un grand réservoir, des suspensions souples, une bonne aptitude au duo, la R75/5 se positionne comme une routière moderne et efficace. Première 750 cm³ depuis les R71 (1938-1941) et la R 75 militaire, la R75/5 allait connaître un formidable succès : elle sera produite à 38 370 exemplaires jusqu'à 1973, représentant plus de la moitié de toutes les séries 5 produites. Notre exemplaire qui a été restauré en Italie avec soin affiche 37 310 km au compteur.

Launched in 1969, the BMW R75/5 is the flagship of the all-new 5 Series. BMW had to react to the Japanese rapid growth and the Series 5 was examined carefully according to modern specifications. With a large tank, flexible suspensions, good duo ability, the R75/5 is positioned as a modern and efficient road bike. Known as the first 750 cc since the R71 (1938-1941) and the R75 military, the R75/5 was to become a great success. 38,370 examples are produced until 1973, representing more than half of all the Series 5 produced. Restored in Italy, this bike has a mileage of 37,310 km.

1963 BMW R69 S

Titre de circulation
italien
Italian title

Cadre n° 1816934

Moteur n° 1816934

15.000 - 20.000 €

Sans réserve
No reserve



Apparue en 1960, la R69 S est l'incarnation de la moto sportive allemande, opposée aux twins britanniques dans des débats passionnés aux zincs des bars d'Alsia comme sur la route. La BMW R69 S reprend l'architecture traditionnelle de la marque avec un bicylindre à plat de 600 cm³ et une transmission par arbre et cardan. Avec sa fourche Earles, ses suspensions arrière coulissantes et sa robe noire, la R69 S est plus austère et moins amusante que ses concurrentes britanniques, mais elle se rattrape en termes d'efficacité et de fiabilité.

Donnée pour 42 ch et 175 km/h, la R 69 S se distingue de la R60 par son sigle sur le garde-boue arrière, un amortisseur de direction hydraulique, des couvre-culasse à deux ailettes au lieu de six, un bossage sur l'avant du carter moteur et quelques autres spécificités. La R69 S de la collection a été restaurée en Italie et se présente dans un état correct.

First introduced in 1960, the R69 S is the embodiment of the German sports bike, as opposed to the British twin engines in all the passionate debates between bikers. The BMW R69 S is based on the brand's traditional architecture with a 600 cc flat twin cylinder and a transmission by shaft and cardan. With its Earles fork, a sliding rear suspension, and black livery, the R69 S is more austere and less fun than its British competitors, but it is catching up in terms of efficiency and reliability.

The R 69 S differed from the R60 by its acronym on the rear mudguard, a hydraulic steering damper, valve covers with two fins instead of six, a boss on the front of the crankcase and some other details. The R69 S, from the collection, was restored in Italy and is in a decent state.

1984 BMW R80 GS PARIS-DAKAR

Titre de circulation
italien
Italian title

Cadre n° 6281120

12.000 - 15.000 €

Sans réserve
No reserve

Apparue en mai 1980, la BMW R 80 G/S (pour « Gelände/Strasse », soit « tout-terrain et route ») est la machine qui révolutionna le monde des trail-bikes. La R 80 G/S dépasse les monocylindres japonais en termes de performances et de capacités routières. BMW va aussi chercher la gloire au Paris-Dakar, une épreuve qui fascine les foules à ce moment-là. Les victoires de Hubert Auriol (1981 et 83) et celles de Gaston Rahier (1984 et 85) redonnent ses lettres de noblesse au flat-twin. BMW profite de cet engouement pour sortir une version « Paris-Dakar » équipée notamment d'un gros réservoir de 32L et de nombreuses pièces spécifiques. Affichant seulement 937 km au compteur qui sont très probablement d'origine, cette R 80 G/S « Paris-Dakar » à peine rodée est une rare opportunité de se replonger dans la folie des années 80. Moto particulièrement fiable et agréable à utiliser, il devient aujourd'hui impossible de trouver un exemplaire dans un si bel état d'origine.



Launched in May 1980, the BMW R80 G/S (for “Gelände / Strasse” as in “off-road and road use”) is the machine that revolutionized the world of trail-bikes. The R80 G/S goes beyond the Japanese single-cylinder in terms of performance and road capabilities. BMW will also seek glory at the Paris-Dakar, an event that fascinates a lot of people at the time. Hubert Auriol’s victories (1981 and 1983) and those of Gaston Rahier (1984 and 1985) gives back the flat-twin its noble reputation. BMW takes advantage of this craze to launch the “Paris-Dakar” version, equipped in particular with a large 32 liter tank and numerous specific parts. With a mileage of only 937 km which are most likely to be original, this barely used R80 G/S “Paris-Dakar” is a rare opportunity to dive back into the madness of the 1980s. As a particularly reliable and pleasant motorcycle to use, it becomes impossible to find an example in such a beautiful original condition today.



1972 MOTO GUZZI 850 GT

Titre de circulation
italien
Italian title

Cadre n° 12798

4.000 - 6.000 €

Sans réserve
No reserve



Présentée au Salon de Milan 1971, la Moto Guzzi 850 GT est équipée du moteur de la V7 Spécial dont la course a été augmentée. Le V-twin de 844 cm³ développe 51 ch à 6 000 tr/mn et reçoit une boîte à cinq rapports. Avec ses airs de mamma italiana, la Moto Guzzi 850 GT - et sa cousine la 850 GT California aux airs d'Harley Davidson - aura une carrière placide jusqu'en 1974. Dans sa belle teinte Rosso Rubino d'époque, notre 850 GT se présente dans un état d'origine sympathique. Comme nous l'apprend son libretto d'origine cette moto a été immatriculée à Rome en juillet 1952. Affichant 22 085 km au compteur, cette parente de la V7 Special constitue une opportunité intéressante de rouler avec une belle GT d'origine.

The Moto Guzzi 850 GT, launched at the Milan Motor Show in 1971, is equipped with a V7 Special engine with a stroke that has been increased. The 844 cc V-twin develops 51 hp at 6,000 rpm and features a five-speed gearbox. Much like an Italian mamma, the Moto Guzzi 850 GT – and its cousin the 850 GT California with a Harley Davidson style – had a serene career until 1974. In its beautiful vintage Rosso Rubino colour, our 850 GT is in good original condition. According to its original libretto, this motorbike was registered in Rome in July 1952. With 22,085 km on the clock, this relative of the V7 Special constitutes a nice opportunity to ride a beautiful original GT.

1974 MOTO GUZZI 850 GT CALIFORNIA

Titre de circulation
italien
Italian title

Cadre n° VPI 11343

4.000 - 6.000 €

Sans réserve
No reserve



La « Calif » est un des best-seller de la gamme Moto Guzzi. Née en 1971, la V 850 GT California reprend les éléments qui font le charme des Harley Davidson Electra Glide : un pare-brise, un large guidon, une immense selle, de larges repose-pieds, des gardes-boue enveloppants et des sacoches confèrent à cette italienne une allure de belle américaine. La California trouvera sa juste place entre les Harley Davidson trop chères et les customs japonais trop frileux. Notre moto est équipée d'un double disque à l'avant pour rendre le freinage plus efficace. Dans cette version California elle dispose des valises rigides, de différents accessoires chromés rendant son look inimitable. La selle sera à remplacer. Affichant 10 973 km au compteur, c'est un classique à la fois sûr et agréable à piloter.

The "Calif" is one of the best-sellers of the Moto Guzzi range. Launched in 1971, the V 850 GT California incorporates elements from the Harley Davidson Electra Glide that has all its appeal: a windshield, wide handlebars, a huge seat, wide footrests, wraparound mudguards and panniers give this Italian a stunning American look. The California ended up finding its rightful place between overpriced Harley Davidson motorbikes and gun-shy Japanese custom models. Our motorbike is equipped with double discs at the front for more efficient braking. This California version features rigid cases and a multitude of chrome-plated accessories giving it a unique feel. The seat must be replaced. With 10,973km on the clock, it is a classic that is both safe and fun to ride.

1976 MOTO GUZZI NUOVA FALCONE 500

Titre de circulation
italien

Italian title

Cadre n° 196B

3.000 - 5.000 €

Sans réserve

No reserve



Produite jusqu'en 1976, la Moto Guzzi Nuovo Falcone 500 disparaîtra du catalogue de la marque de Mandello del Lario. L'époque n'est plus aux machines utilitaires sans souci. Il faut également avouer que les bonnes fées ne s'étaient pas penchées sur son berceau : avec une esthétique vieillotte et un poids élevé, elle ne faisait pas rêver les amateurs de monocylindres qui lorgnaient du côté de la toute nouvelle Yamaha 500 XT, présentée à Las Vegas en octobre 1975. Cette version bleue marine qui rappelle les couleurs de l'armée italienne est très bien préservée avec ses accessoires de protection comme les pare-jambes. Elle ne compte que 1 055 km au compteur, ce qui pourrait être son kilométrage d'origine. Il est temps de retrouver le charme de ce moteur rempli de caractère !

Manufactured until 1976, the Moto Guzzi Nuovo Falcone 500 will make its last appearance in the catalog of the Mandello Del Lario brand. This era was no longer about reliable utilitarian machines. It is also with no denial that the good fairies were no longer giving their blessings when it comes to this model. Being old fashioned and heavy in weight, it wasn't making single-cylinder enthusiasts dream and instead, they were eyeing more towards the new Yamaha 500 XT launched in Las Vegas in October 1975. Reminding us of the Italian army colour, this navy blue version is very well preserved, including its protective accessories such as the leg guards. It only has 1,055 km on the odometer, which seems to be its original mileage. It's time to rediscover the charm of this engine full of character.

1952 MOTO GUZZI FALCONE 500

Sans titre de
circulation

Unregistered

Cadre n° FAG28

Moteur n° FAD 49

5.000 - 7.000 €

Sans réserve

No reserve



Lorsqu'en 1950 Moto Guzzi présente la Falcone, son monocylindre de 500 cm³ de 23 ch poursuit une tradition mécanique qui remonte aux années 20. Il se caractérise par son confort de conduite, son couple et surtout son volant d'inertie extérieur rouge et chromé qui lui vaut le surnom de « coupe jambon ». La Falcone a équipé sans discontinuer la police et la gendarmerie italiennes jusque dans les années 70 ce qui en dit long sur sa robustesse. Cette Guzzi est un véritable monument de l'histoire de la moto classique. Comme la Falcone sport de la collection, notre exemplaire a été restauré avec soin en Italie et se présente en bel état.

When Moto Guzzi introduced the Falcone in 1950, its 23hp 500 cc single-cylinder engine follows a mechanical tradition that dates back to the 1920s. It's characterized by its riding comfort, its torque and above all its external red and chromed flywheel, hence why the nickname "coupe jambon". The Falcone has continuously equipped the Italian police until 1970s, which says a lot about its robustness. This Guzzi is a true testimonial in the history of the classic motorcycle. Like the Falcone Sport of this collection, our example has been carefully restored in Italy and is now in beautiful condition.

1937 ZÜNDAPP K 800 SIDE-CAR

Titre de circulation
allemand
German title

Cadre n° 193720

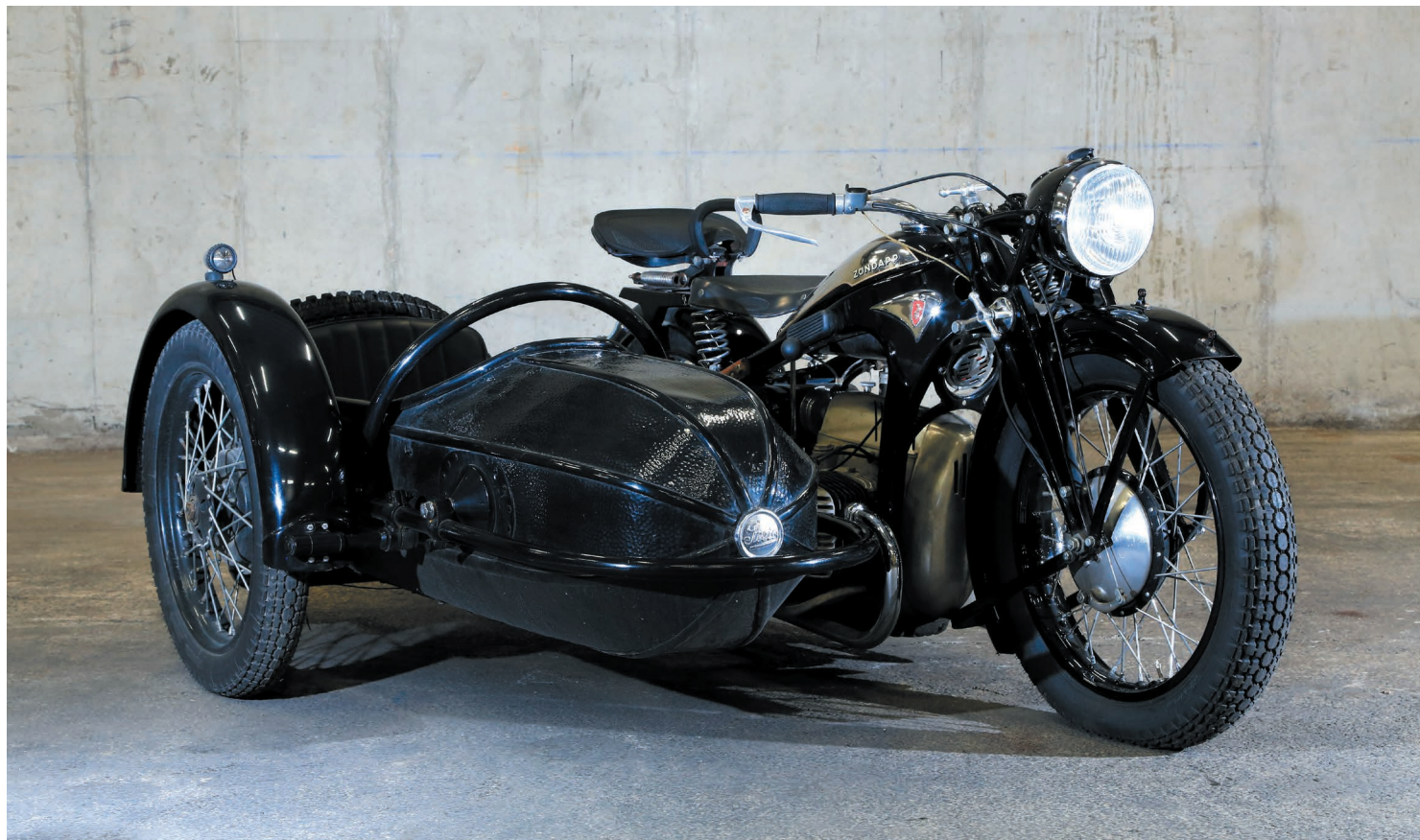
30.000 - 35.000 €

La série K est dévoilée en 1933, première incursion de la marque dans le domaine des grosses cylindrées. Les Zündapp sont désormais les concurrentes directes des BMW et proposent à leurs clients la même architecture : cadre et fourche en tôle emboutie, moteur à plat et transmission par arbre et cardan. Mais, ce qui donne son caractère exceptionnel à la K 800, c'est que, précédant ainsi la Honda Goldwing de près de quarante ans, le moteur est ici un quatre cylindres. Alimenté par un unique carburateur de 22 mm, il développe 26 ch. Son couple élevé lui permet de reprendre sur un filet de gaz dès les plus bas régimes et de tracter sans problèmes un side-car. La boîte est intégrée au carter moteur et, contrairement aux BMW, la transmission primaire fait appel à des chaînes duplex. La K 800 fut produite jusqu'à la veille de la seconde guerre mondiale à près de 7000 exemplaires dont bien peu ont survécu au conflit. Elle est donc l'une des motos les plus recherchées de cette époque.

Le Side car Zündapp K800 de la collection est dans un très bel état. La restauration menée en Allemagne il y a une dizaine d'années par son précédent propriétaire, un collectionneur bavarois, est de grande qualité. Comme il se doit, le panier est un Steib tôle peint dans la même couleur noire que la moto.

The K series was unveiled in 1933, the marque's first foray into the production of big-engined machines. The Zündapp bikes provided direct competition to BMW, offering clients the same architecture : frame and fork in pressed steel, flat-four engine and cardan shaft transmission. It was the flat-four engine that made the K 800 exceptional, some forty years before the Honda Goldwing appeared. Fed by a single 22mm carburettor, the engine produced 26 bhp. Its high torque enabled the use of light throttle in the lowest gears, making it suitable for pull a side-car without any problems. The gearbox is integrated into the crankcase, and, unlike the BMW, the primary transmission uses duplex chains. The K 800 was produced until just before the Second World War, with close to 7,000 examples built of which few survived the conflict, making it one of the most sought after machines from this period.

The Side car Zündapp K800 in the collection is in superb condition. The restoration carried out in Germany some ten years ago by a previous owner, a Bavarian collector, was to an extremely high standard. As is correct, the metal sidecar is a Steib, painted black, the same colour as the bike.



1965 BSA A 65

Titre de circulation
anglais

British title

Cadre n° A50B7221

Moteur n° A65A 421

2.500 - 3.500 €

Sans réserve

No reserve



La Birmingham Small Arms, pilier historique de l'industrie motocycliste britannique, présente la A65 en 1962. Son vertical twin de 654 cm³ développe 54 ch. Pour la première fois, la boîte de vitesse est intégrée dans le carter moteur, limitant ainsi les fuites d'huile. La moto était rapide (160 km/h), tenait bien la route et n'était pas plus fragile que ses concurrentes. Mais comme on le sait, le Japon allait bouleverser le marché, précipitant les belles anglaises au rayon des souvenirs désirables.

Affichant 40 224 Miles au compteur cette BSA a été restaurée dans les années 1990 en Angleterre. Dans son élégante robe bleue elle est emblématique de la moto anglaise des années 1960.

The Birmingham Small Arms, historic pioneer of the British motorcycling industry, launched the A65 in 1962. Its vertical 654cc twin engine produces 54 hp. For the first time, the gearbox is integrated in the crankcase, therefore limiting oil leakage. The bike was fast (160 km/h), handled well on the road and was no more fragile than its competitors. But as we know, Japan was going to turn the market upside down, consequently sending this beautiful English model into the sphere of desirable souvenirs. With a mileage of 40,224 miles, this BSA was restored in the 1990s in England. In her elegant blue livery, it is an iconic machine of 1960s British motorcycling.

1962 NORTON 250 JUBILEE

Titre de circulation
anglais

British title

Cadre n° 17103594

4.000 - 6.000 €

Sans réserve

No reserve



La Jubilee, lancée en 1958 est la réponse de Norton à la législation anglaise qui limite désormais à 250cc la cylindrée des motos accessibles aux nouveaux permis. Le twin est le plus petit moteur jamais produit par Norton. Il développe 16 cv au régime élevé de 7700trs/m. Autre première pour Norton, la boîte de vitesse à quatre rapports n'est plus séparée du moteur. La fourche, les freins et les roues avaient été empruntées à la marque Francis Barnett. Norton arrête la production de ce joli modèle en 1966. Affichant 2 373 miles au compteur, notre Jubilee est dans son jus. Dans une jolie combinaison de couleur framboise et beige c'est une petite moto qui a tout le charme d'une grande Norton.

Launched in 1958, the Jubilee is Norton's response to British legislation which now limits to 250 cc the engine capacity of motorcycles accessible for new license holders. The twin is the smallest engine ever produced by Norton. It develops 16 hp at a high speed of 7,700 rpm. Another first for Norton, the four-speed gearbox is no longer separated from the engine. The fork, brakes and tyres were from Francis Barnett. Norton discontinued the production of this lovely model in 1966. With a mileage of 2,373 miles, our Jubilee remains in its original condition. Having a pretty raspberry and beige colour combination, it's a small bike which has all the charm of a big Norton.

1961 BIANCHI TONALE 175

Titre de circulation
anglais

British title

Cadre n° 234608

3.000 - 5.000 €

Sans réserve

No reserve



Bianchi, fondé en 1897 est l'un des plus anciens constructeurs italiens. Connu pour ses engagements en compétition, Bianchi a également commercialisé des modèles routiers dont cette 175 Tonale. Son joli mono 4-temps développe 8 ch à 6 000 tr/mn et consomme à peine 3L/100 km. A la fin des années 60, Bianchi aura cessé de produire des motos. Dans sa jolie teinte rouge, la moto affiche une sympathique patine grâce à une restauration ancienne effectuée en Angleterre, le compteur indiquant 1235 miles. Une belle occasion de rouler sur une jolie moto typique de la production italienne.

Founded in 1897, Bianchi is one of the oldest Italian manufacturers. Known for its achievements in racing competitions, Bianchi has also marketed road models including this 175 Tonale. Its lovely 4-stroke single-cylinder develops 8 hp at 6,000 rpm and consumes just 3L/100km. Bianchi stopped producing motorcycles at the end of the 1960s. This bike is in a nice red colour and displays an enjoyable patina thanks to an old restoration carried out in England. The odometer displays 1,235 miles. A great opportunity to ride a pretty bike typical of Italian production

1951 LAMBRETTA TIPO D 125

Titre de circulation
italien
Italian title

Cadre n° 417879

4.000 - 5.000 €

Sans réserve
No reserve



Ferdinando Innocenti fonde la marque Lambretta au sortir de la Seconde Guerre mondiale. Le premier scooter, le modèle A, sort des usines milanaises en 1947. Les versions se succèdent rapidement et notre modèle D voit le jour en 1951. On ne peut faire plus simple que ce petit monocylindre deux temps de 125 cm³ enchâssé dans un simple cadre tubulaire. Deux roues, une selle et un guidon complètent l'ensemble. C'est bien suffisant pour parcourir les routes d'une Italie en plein reconstruction....Et faire aujourd'hui le bonheur des collectionneurs, particulièrement avec un bel exemplaire restauré dans la péninsule comme c'est le cas ici.

Ferdinando Innocenti founded the Lambretta brand at the end of the Second World War. The first scooter, the model A, comes out of Milan factories in 1947. Other versions will follow quickly one after the other and our D model is born in 1951. It cannot be more straightforward than this small 125cc two-stroke single cylinder built into a simple tubular frame. Two wheels, a seat and a handlebar complete the set. It is more than enough to ride on Italian roads in full revival mode... and make today the happiness of collectors, especially with a beautiful example like this one and restored in the peninsula.

1974 MOTO GUZZI NUOVA FALCONE 500

Titre de circulation
italien

Italian title

Cadre n° CF11625

3.000 - 5.000 €

Sans réserve

No reserve



Apparue en 1950, la 500 Falcone est le mono italien par excellence. La moto équipe la police et la gendarmerie puis Moto Guzzi la retire de son catalogue pour consacrer sa production au bicylindre en V. En 1969, poussée par les commandes militaires, la firme relance la Falcone. Le moteur de 498 cm³ développe 27 ch. Il est désormais équipé d'un démarreur électrique. Le cadre s'inspire de celui de la V7 Sport. En 1971, Guzzi présente la rare version civile que nous vous proposons. Elle ne fut en effet produite qu'à 2 874 exemplaires. Dans sa jolie livrée blanche et rouge la moto se présente dans un bel état général. Affichant 61 518 km au compteur la moto a été restaurée dans la région de Reggio Emilia il y a une dizaine d'années.

Launched in 1950, the 500 Falcone is the Italian single-cylinder motorcycle by excellence. It equipped the police and gendarmerie until Moto Guzzi withdraws it from its catalog in order to concentrate its production on the V-twin. In 1969, the company restarted the Falcone to meet the military needs. The 498 cc engine develops 27 hp. It is now fitted with an electric ignition. The frame is inspired by the one on the V7 Sport. In 1971, Guzzi launches the rare civilian version. Only 2,874 units were produced, including the one we are offering here. The bike is presented in a good overall condition with its lovely white and red livery. Displaying 61,518 km on the odometer, this motorcycle was restored 10 years ago in the region of Reggio Emilia.

2007 APE CALESSINO EDIZIONE LIMITATA

Titre de circulation
italien
Italian title

Cadre n° 1360

2.000 - 2.500 €

Sans réserve
No reserve



C'est en 1948 que Piaggio donne naissance au Calessino, l'une des innombrables versions de son triporteur. Sa petite taille et sa maniabilité lui permettent de se faufiler dans les rues étroites des villes d'une Italie qui s'ouvre au tourisme. Ce sont les années de la Dolce Vita et les Calessino envahissent les stations balnéaires de la région napolitaine. La production cesse à la fin des années 70. Puis, en 2007, Piaggio relance une série de Calessino limitée à 999 exemplaires dans une finition très haut de gamme que les collectionneurs du monde entier vont se disputer. Le moteur est désormais un monocylindre diesel de 422 cm³. Ses 7,5 ch propulsent le Calessino à 55 km/h. Une vitesse bien suffisante pour profiter de la Dolce Vita. Notre exemplaire est le 235^e produit sur les 999. Il affiche seulement 26 km au compteur car depuis son entrée en 2009 dans la collection, il n'a jamais roulé.

It was in 1948 that Piaggio gave birth to Calessino, one of the numerous versions of its scooter-style three-wheeler. Its small size and road handling was perfect for sneaking into narrow streets of Italian cities opening up to tourism. These are the years of the Dolce Vita and as a consequence, the Calessino fills seaside resorts of the Neapolitan region. Production ceases in the late 1970s but in 2007, Piaggio relaunched a limited edition series of the Calessino, amounting at only 999 units in high-end finish that collectors around the world will fight over for. The engine is now a diesel 422 cc single-cylinder. Its 7.5 hp propels the Calessino to 55 km/h, more than enough to enjoy the Dolce Vita. This is the 235th example out of the 999 units produced. It only has 26 km on the odometer, mainly because it has never been on the road since entering the collection in 2009.

1983 YAMAHA XJ 900

Sans titre de
circulation
Unregistered

Cadre n°
31ADGM51049 008039

2.000 - 3.000 €

Sans réserve
No reserve



A sa sortie en 1983, la Yamaha présente la XJ 900 comme une sportive. Son cadre double berceau accueille un quatre cylindres double arbre de 853 cm³ qui développe 97 ch et le freinage est confié à trois disques.

Cependant, sa transmission par arbre et cardan lui permet d'offrir une réelle polyvalence qui l'apparente plus au segment Sport GT. Le succès est au rendez-vous et la XJ 900 restera une dizaine d'années au catalogue. Notre exemplaire affiche 72 849 km et fait partie des premiers modèles. Le carénage de tête de fourche a été enlevé précédemment.

When it was released in 1983, the Yamaha introduced the XJ 900 as a sports machine. Its double cradle frame accommodates a 853 cc double-shaft four-cylinder which develops 97 hp and the braking system is entrusted to three discs. However, its shaft and cardan transmission is able to offer a true versatility that relates more to the Sport GT segment. It will become a great success and the XJ 900 will remain in the catalog for ten years. Our example has a mileage of 72,849 km and is one of the first models. The front cowl design has previously been removed.

1973 BMW R 50/5

Titre de circulation
anglais

British title

Cadre n° 2900759

5.000 - 7.000 €

Sans réserve

No reserve



En 1969, BMW présente une nouvelle gamme, la Série 5. Elle conserve les caractéristiques fondamentales de la marque qui la distinguent de ses concurrents. Le moteur reste le bicylindre à plat qui transmet sa puissance à la roue arrière par l'intermédiaire d'un arbre et d'un cardan. La grande nouveauté, c'est l'abandon de la fourche Earles au profit d'une fourche télescopique moderne. Notre R 50/5 est le petit modèle de la gamme qui comprend une 600 cm³ et, à son sommet, une 750 cm³. Dans un état général correct notre exemplaire affiche 76 267 km au compteur. Il semble ne jamais avoir été restauré.

In 1969, BMW introduced a new range: the 5 Series. It retains the brand's fundamental characteristics that set itself apart from its competitors. The engine is the same flat twin-cylinder which transmits the power to the rear wheel via a shaft and cardan. The major innovation is the discontinuation of the Earles fork in favor of a modern telescopic fork. Our R50/5 is the smallest model in the range that includes a 600 cc and 750 cc at the top end. Our example is in correct overall condition and has a mileage of 76,267 km. It doesn't seem to have ever been restored.

1955 MOTO GUZZI GALETTO 192

Titre de circulation
italien
Italian title

Cadre n° GDM80

2.000 - 3.000 €

Sans réserve
No reserve



La Moto Guzzi Galetto répond aux besoins de mobilité de la population italienne dans l'immédiat après-guerre. Le Galetto (petit coq) est un engin hybride à mi-chemin entre la moto (position du moteur et grandes roues) et le scooter (protection du pilote et roue de secours). En 1954, la cylindrée du Galetto passe à 192 cm³ (précédemment 160 et 175 cm³) et permet au petit moteur quatre temps de développer 7,7 ch. Celui-ci est dans un état d'origine émouvant et rare pour ces petites machines populaires mais bien pensées, affichant 31 428 km au compteur.

The Moto Guzzi Galetto becomes an essential mobility solution for the Italian population straight after the War. The Galetto (small rooster) is a hybrid vehicle halfway between the motorbike (engine position and large wheels) and the scooter (protection of the rider and spare wheel). In 1954, the Galetto's cylinder capacity rose to 192cc (previously 160 and 175cc) and enabled the small four-stroke engine the develop 7.7hp. This one is in a rare original condition for this type of small popular but well-thought machines, with a mileage totaling 31,428 km.

1977 MOTO GUZZI GS NIBBIO 50

Vendu avec son libretto
italien
*Sold with an Italian
libretto*

Cadre n° GS17105

1.000 - 2.000 €

Sans réserve
No reserve



Dans les années 70, le marché des 50 cm³ prospère. Tous les ados rêvent de ces petites machines sportives dont l'esthétique soignée bien éloignée de celle des mobylettes leur permet de rêver qu'ils chevauchent un gros cube. Toutes les grandes marques ont dans leur gamme un petit mono deux temps qui fume et offre de bonnes performances. Chez Moto Guzzi, le 50 à la mode était le Nibbio dont le joli réservoir évoquait les grosses cylindrées de la marque. Dans un émouvant état d'origine, c'est l'occasion rêvée de retrouver un peu de l'insouciance de notre adolescence !

The 50cc market is flourishing in the 1970s. All teens dream of this small sports machines, with a neat look far different from that of mopeds which enabled them to dream that they are riding a big bike. All major manufacturers have a small two-stroke mono cylinder that smokes and offers good performance. At Moto Guzzi, the trending 50 was the Nibbio with its tank which conveyed the brand's big cylinders. Presented here in its distinctive original condition, this is the perfect opportunity to get back the carefree of our teenage years.

MOTO GUZZI CARDELLINO

Sans titre de
circulation
Unregistered

2.000 - 3.000 €

Sans réserve
No reserve



Au sortir de la guerre, les automobiles sont chères et le besoin de déplacement immense. Les deux roues, souvent de modeste cylindrée, envahissent les rues et les routes. La réponse de Moto Guzzi à ce besoin sera le Cardellino (chardonneret) lancé en 1955. Minimaliste, avec sa fourche et son bras oscillant en tôle emboutie, il est propulsé par un modeste mono deux temps de 65 cm³ à trois vitesses développant 1,5ch. Sa cylindrée évoluera jusqu' à atteindre 83cc dans les années 60 lorsque sa production s'arrête. La Cardellino de la collection, à la suite d'une restauration ancienne est dans un sympathique état d'usage.

At the end of the war, cars were expensive and the need to move around was huge. Often with small engines, two wheels fill the streets and roads. Moto Guzzi's response to this need will be the Cardellino (goldfinch) launched in 1955. Minimalist with its fork and swingarm in pressed-sheet metal, it is powered by a modest 65cc two-stroke mono having three-speed and developing 1.5hp. Its engine capacity will evolve to the point of reaching 83cc in the 1960s, when its production stops. Following a previous restoration, the Cardellino of this collection is in good condition.

1978 VESPA BOXER 2

Vendu avec son libretto
italien
*Sold with an Italian
libretto*

Cadre n° BTV1T772813

1.000 - 2.000 €

Sans réserve
No reserve



Piaggio, constructeur des iconiques scooters Vespa ne pouvait ignorer le marché alors florissant du cyclomoteur. En 1967, la marque lance le Ciao qui, avec ses trois millions d'exemplaires, battra tous les records de la production italienne. Piaggio dérive un certain nombre de modèles du Ciao dont notre Boxer 2 qui en conserve le moteur mais s'en distingue par quelques accessoires et un cadre un peu différent. Un moyen économique de diversifier l'offre tout en conservant l'incroyable 50cm³ qui fit le succès de la gamme. Affichant 28 km au compteur notre Boxer est prêt à monter sur le ring.

As a manufacturer of iconic Vespa scooters, Piaggio could not ignore the booming moped market. In 1967, the brand launched the Ciao and will beat all records of Italian production with its three million units. Piaggio would diversify a certain amount of Ciao models, such as the Boxer 2 which will retain the engine but differs itself by having few accessories and a slightly different frame. It was an economical way to diversify the offer while keeping the indestructible 50cc that made the success of this collection. With 28km on the odometer, our Boxer is ready to enter the ring.

1961 MOTOM 48 SPORT

Titre de circulation
italien
Italian title

Cadre n° 48*29571

2.000 - 3.000 €

Sans réserve
No reserve



Le Motom 48 voit le jour en 1947 à Milan. Son cadre monopoutre est simplement constitué d'une croix en tôle emboutie qui joint directement l'axe de direction à la roue arrière. Le moteur suspendu est un joli monocylindre 4 temps qui développe 1,5ch. Au fil des années la partie cycle évolue et notre exemplaire de 1961 est désormais équipé d'une fourche télescopique et de suspensions arrières. Le Motom était si bien conçu qu'une version préparée battit à Monza plusieurs records dont un superbe 1 000 km parcourus à 87 km/h de moyenne.

The Motom 48 was born in 1947 in Milan. Its single crane frame simply consists of a pressed steel cross that directly joins the steering axle to the rear wheel. The suspended engine is a nice 4-stroke single-cylinder that develops 1.5 hp. The cycling part evolves over the years and our 1961 model is now fitted with a telescopic fork and rear suspensions. The Motom was so well designed that a prepared version managed to beat multiple records at Monza, including an incredible 1,000 km at an average speed of 87km/h.

1973 HONDA DAX ST70

Sans titre de
circulation
Unregistered

Cadre n° ST706302269

1.500 - 3.000 €

Sans réserve
No reserve



En 1969, la révolution moto est en route. Aux côtés de la légendaire CB 750, Honda lance un drôle de petit engin avec un cadre en tôle emboutie, des petites roues de 10 pouces et un mono 4 temps suspendu de 72 cm³. A cela, s'ajoutait un guidon pliable ce qui permettait théoriquement de ranger son Dax dans le coffre d'une voiture. Le succès fut immense et le Dax produit pendant 30 ans. Aujourd'hui, les copies chinoises pullulent. Mais rien ne vaut l'original que nous vous proposons, surtout lorsqu'il est dans un très bel état de conservation comme le nôtre. Les 112 km affichés au compteur étant probablement d'origine.

In 1969, the motorcycle revolution is well on its way. Alongside the legendary CB 750, Honda launches a fun little bike with pressed-steel frame, small 10-inch wheels and 72 cc 4-stroke mono suspended engine. Additionally, it had a foldable handlebar which theoretically, enabled the Dax to be put away in the car's boot. The success was huge and the Dax was produced for 30 years. Today, Chinese copies are everywhere. But nothing beats the original one we are offering, especially when it is in such great condition like this one. The mileage of 112 km is probably original.

1958 MOTO GUZZI AIRONE 250 CM³

Sans titre de
circulation

Unregistered

Cadre n° MDN00

Moteur n° MAM06

- Bon état de
présentation
- Modèle emblématique
des années 50

- *Good condition*
- *1950s iconic model*

5.000 - 10.000 €

Sans réserve
No reserve

La Moto Guzzi Airone (héron) apparaît juste après la guerre et fait partie de cette catégorie de motos légères qui envahit les rues des villes italiennes à cette époque. Le moteur est un joli monocylindre horizontal quatre temps culbuté de 250 cm³, monté dans une partie-cycle composite, en tubes et tôle emboutie. Cette machine, qui est équipée d'une fourche avant télescopique et d'amortisseurs à friction, développait une puissance de 12 ch à 5 200 tr/mn, suffisante pour la propulser à un petit 110 km/h. Avec son ancien libretto italien et un historique assez clair, cette Moto Guzzi Airone est en bel état de présentation, ayant été entièrement restaurée il y a peu de temps. N'ayant que peu roulé ces dernières années, elle devra néanmoins être révisée avant de vous offrir le meilleur de la Dolce Vita.



The Moto Guzzi Airone came out just after the war and is part of a category of lightweight bikes which overwhelmed the streets of Italian cities at that time. The engine is a nice 250cc four-stroke horizontal single-cylinder mounted in the composite cycling part, made of tubes and pressed-sheet metal. Fitted with a front telescopic fork and friction dampers, this machine developed 12 hp at 5,200 rpm, enough to reach 110km/h. With its old Italian libretto and a fairly clear history, this Moto Guzzi Airone is in nice condition and has recently been restored. Despite not being ridden much these last few years, it will nonetheless need to be serviced before offering you the best of the Dolce Vita.

1950 GILERA NETTUNO SPORT 250

Sans titre de
circulation
Unregistered

Cadre n° 214729
selon libretto

Moteur n° 21A1628

- Belle mécanique
- Etat satisfaisant
- Marque intéressante

- *Beautiful engine*
- *Satisfactory condition*
- *Interesting brand*

5.000 - 10.000 €

Sans réserve
No reserve

Produite à partir de 1947, la Nettuno peut être considéré comme la petite sœur de la célèbre Saturno. Elle est équipée d'un sculptural moteur monocylindre 4 temps culbuté d'une cylindrée de 246,9 cm³ et d'une boîte de vitesses à 4 rapports. Avec une culasse en alliage léger dans cette version Sport, ce moteur délivrait une puissance de 11 ch, ce qui permettait à la Nettuno d'atteindre environ 125 km/h. Le châssis à berceau interrompu est équipé d'une fourche à parallélogramme à l'avant et d'un bras oscillant à ressorts horizontaux à l'arrière. Complète et en bon état, cette Gilera Nettuno a été remise en route en vue de sa vente ; elle devra néanmoins être révisée avant de s'élancer sur les routes champêtres.



Manufactured from 1947, the Nettuno is known as the little sister of the famous Saturno. It is fitted with a sculptural single-cylinder 4-stroke engine with 246.9 cc and a 4-speed gearbox. Having a lightweight alloy cylinder head in this Sport version, this engine could produce 11 hp which enabled the Nettuno to reach around 125 km/h. The suspended cradle frame is equipped with a front parallelogram fork and a rear swingarm with horizontal springs. Complete and in good condition, this Gilera Nettuno was restarted specifically for this sale; It will nonetheless need to be serviced before setting off onto country roads.

1954 GILERA SATURNO 500 CM³

Sans titre de
circulation
Unregistered

Cadre n° 2611488

Moteur n°2611488

- Moto référence de la marque Gilera
- Belle présentation pour ce modèle rare et réputé

- *A reference from Gilera*
- *Good condition for this rare and well-known model*

12.000 - 18.000 €

Sans réserve
No reserve

Apparue en 1939, la Gilera Saturno est une des machines les plus fameuses de l'histoire de la marque. Elle connaîtra un très large succès, aussi bien en compétition que sur la route. Dans cette élégante version Sport, le monocylindre, qui est équipé d'un carburateur Dell'Orto de 28 mm, développe 22 ch à 5 500 tr/mn et propulse la machine à environ 135 km/h. Resplendissante avec son réservoir rouge, « matching numbers » et restaurée il y a quelques années, cette machine représente l'opportunité de rouler sur un majestueux monocylindre italien. Peu utilisée au cours des derniers mois, cette belle moto devra bénéficier d'un contrôle général pour rouler en toute sérénité et vous proposer le meilleur de l'ingénierie italienne.



Launched in 1939, the Gilera Saturno is one of the most famous machines in the history of the brand. It will have great success both in motor sport and on the road. In an elegant Sport version and fitted with a 28mm Dell'Orto carburettor, this single-cylinder produces 22 hp at 5,500 rpm and can reach 135km/h. With a radiant red fuel tank, "matching numbers", and restored a few years ago, this machine is an opportunity to ride on a majestic Italian singlecylinder. Rarely used in the last few months, this beautiful bike will require a general check-up in order to ride it with confidence and also offer the best of Italian engineering.

1955 MATCHLESS G80 500CM³

Titre de circulation
hollandais
Dutch title

Cadre n° A22070
(selon ancien titre
de circulation)

Moteur n° G80S26665

- Belle patine
- Mécanique agréable
- Utilisable sur de longues distances

- *Beautiful patina*
- *Lovely mechanics*
- *Useable for long distances*

5.000 - 10.000 €

Sans réserve
No reserve

Apparue en 1949, la Matchless G80 est équipée d'un monocylindre longue course à boîte séparée à 4 rapports. Avec ce moteur faiblement comprimé, cette machine « tranquille », mais bourrée de charme, délivre une poussée conséquente, une caractéristique appréciée par les voyageurs et les adeptes des balades en duo. Capable d'atteindre une vitesse de 130 km/h, la G80 était assez souple pour rouler à 30 km/h sur le dernier rapport ! Presque entièrement noire, avec un réservoir chromé et peint et une large selle à passepoil rouge, la Matchless G80 répond aux canons esthétiques de la moto anglaise du milieu des années 50. Cette Matchless G80 a été remise en route pour la vente mais elle devra bénéficier d'un contrôle général pour rouler en toute sérénité.



Launched in 1949, the Matchless G80 is fitted with a long-stroke single-cylinder with a separate 4-speed gearbox. With the low compressed engine, this full-of-charm machine produces a consistent performance, a characteristic appreciated by travelers and fans of duet rides. With the ability to reach 130 km/h, the G80 was also flexible enough to ride at 30 km/h on the last gear. Almost entirely in black with a chrome painted tank and a large red piping seat, the Matchless G80 is a response to the beauty of 1950s British bikes. This Matchless G80 was restarted for this sale but would also benefit from a general check-up for total peace of mind.

1972 LANCIA FULVIA 1.3S SÉRIE 2

Titre de circulation
allemand

German title

Châssis n°
818630/018861

- Intéressante série 2
- Bel intérieur
d'origine
- Mécanique pétillante

- *Interesting series 2*
- *Beautiful and
original interior*
- *Sparkling
performance*

10.000 - 15.000 €

Sans réserve
No reserve

En 1965, Lancia propose un élégant coupé à vocation sportive, dérivé de la Fulvia berline. Ce dernier connaîtra un grand succès, tant pour les versions de tourisme qu'en compétition avec un palmarès exceptionnel. La série 2 représente une synthèse intéressante, puisqu'elle dispose du pétillant moteur de 90cv accouplé à la boîte 5 vitesses, tout en conservant le charme des premières versions.

L'exemplaire présenté a été vendu neuf en Italie et immatriculé le 16 février 1972. Ce n'est qu'en 2018 qu'il a été importé en Allemagne par son actuel propriétaire. Cet exemplaire est particulièrement bien conservé, sa carrosserie, exceptionnellement saine, a été repeinte dans une teinte rouge sombre. Nous avons simplement noté une réparation qui devra être reprise au niveau du plancher avant droit. La mécanique fonctionne bien, montant aisément dans les tours, l'embrayage est progressif et le freinage efficace. A l'image de ses autres voitures, son propriétaire actuel utilisait régulièrement ce coupé et l'entretenait en conséquence. Son bel habitacle est en état d'origine et bien conservé. Cet exemplaire est un digne représentant du savoir-faire de Lancia, tant en terme de noblesse mécanique que de réussite esthétique. Fiable, moderne d'utilisation et doté d'une mécanique enjouée, ce coupé Lancia Fulvia ne pourra que séduire les amateurs, sans les ruiner.

In 1965, Lancia launched an elegant sports coupe, derived from the Fulvia sedan. The latter was a great success, both for the touring version, as well as for competition, with an exceptional record. The series 2 represented an interesting synthesis of a sparkling 90bhp engine, mated to the 5-speed gearbox, while retaining the charm of the first series.

The car on offer was sold new in Italy and registered on 16 February 1972. It was not until 2018 that it was imported into Germany by its current owner. Particularly well preserved, the body is exceptionally sound and it has been repainted in a dark red hue. A little repair is needed at the front right floor. The mechanicals work well, the clutch is progressive and the braking is good. Like his other cars, the current owner regularly uses this coupe and has maintained it well. Its beautiful interior is in original condition and well preserved. This example is a worthy representative of Lancia's knowhow, both in terms of noble mechanicals and aesthetics. Reliable, modern in use and endowed with good mechanicals, this Lancia Fulvia coupe will attract serious enthusiasts.



1971 ALFA ROMEO 2000 GT VELOCE COUPÉ BERTONE

Titre de circulation
allemand

German title

Châssis n° AR2420224

Moteur n° AR00512*00821

- Désirable version 2L

- Conforme à sa configuration d'origine

- Modèle offrant brio et raffinement

- *Interesting series 2*

- *Beautiful and original interior*

- *Sparkling performance*

30.000 - 40.000 €

Sans réserve

No reserve

Sorti d'usine le 5 juillet 1971, cet élégant coupé a été livré neuf le 31 juillet 1971 à Côme, en Italie, ainsi que le confirme son certificat Alfa Romeo. Il était d'ores et déjà dans sa combinaison de couleurs actuelle, à savoir « Faggio » pour la carrosserie et intérieur en tissus couleur noisette. Son actuel propriétaire en a fait l'acquisition en Suède alors qu'elle avait bénéficié d'une restauration. La carrosserie est saine, tandis que l'intérieur est d'origine et bien conservé, à l'exception des sièges avant qui ont été refaits conformément à l'origine. La tablette de tableau de bord n'est pas déformée et les placages bois sont impeccables. Le moteur est celui d'origine et fonctionne de manière satisfaisante, tout comme la boîte de vitesses dont le maniement est agréable. Elle est, en outre, équipée de jantes alliage Montecarlo accessoires. Régulièrement utilisé et entretenu en conséquence, ce coupé dessiné par Giugiaro est prêt à offrir à son prochain propriétaire le brio de son moteur 2 litres 130 ch, capable d'emmener cette voiture à 190 km/h tout en soutenant une vitesse de croisière digne d'une voiture moderne. Son bel état général et sa conformité à la configuration d'origine n'échapperont pas aux yeux des amateurs.

Out of the factory on 5 July 1971, this elegant coupe was delivered new on 31 July 1971 in Como/Italy, as stated in its Alfa Romeo certificate. It remains to date in the same colour combination, "Faggio" for the bodywork and hazel for the interior fabric. The current owner bought it in Sweden after it was restored. The bodywork is sound and the interior has been well preserved, with the exception of the front seats which have been refurbished according to its original specification. The dashboard's shelf is not out of shape and the wooden veneers are impeccable. It has the original engine in good working condition, as well as the gearbox which retains a smooth handling. It is also fitted with optional Montecarlo alloy wheels. Regularly used and serviced as a result, this coupe designed by Giugiaro is set to offer its next owner the thrill of its 130hp 2-litre engine, reaching 190 km/h while having the ability of doing a cruising speed worthy of a modern car. Its beautiful overall condition and its adherence to the original configuration will not fail to attract the attention of enthusiasts.



1981 PORSCHE 928 S

Titre de circulation
allemand

German title

Châssis n°
WPOZZZ92ZBS840117

Moteur n° 8215083

- Voiture bien
préservée
- Intéressante
évolution « S »
- Voiture en avance
sur son temps
- *Well-preserved car*
- *Interesting "S"*
version
- *A car ahead of its*
time

22.000 - 28.000 €

Sans réserve
No reserve

Le carnet d'entretien de cette 928 S nous apprend qu'elle fut livrée neuve en Afrique du Sud par la concession Porsche Lindsay Saker, le 1er février 1981. Elle fut ensuite importée au Portugal dans les années 90 et enfin en Allemagne lorsque son actuel propriétaire en fait l'acquisition en 2016. Il s'agit d'une version « S » en boîte de vitesses automatique dont le compteur n'affiche aujourd'hui qu'un peu plus de 88 000 km. Sa robe champagne métallisée repeinte dans le passé est d'une présentation correcte et homogène. Elle est complétée d'une sellerie en cuir de couleur beige et de moquettes rouges. On notera très logiquement, une usure plus prononcée du siège conducteur même si l'ensemble propose une agréable patine. Son propriétaire l'utilise et l'entretien régulièrement, il a notamment procédé au remplacement de l'échappement et de l'alternateur. Elle a passé avec succès le « TÜV » allemand réputé pour son exigence quant à la qualité des voitures proposées. Elle sera livrée avec ses trois clés, son compresseur et son cric ainsi que son carnet d'entretien. Les 928 étaient particulièrement en avance sur leur temps grâce à des qualités routières inégalables et notre exemplaire au kilométrage très raisonnable est une belle opportunité d'accéder à ce concentré du savoir-faire de Porsche.

The service logbook of this 928S informs us that the car was sold new in South Africa on 1 February 1981 by the Porsche Lindsay Saker dealership. It was then imported in Portugal during the 1990s and reached Germany in 2016 when its current owner acquired it. This is the "S" version with automatic gearbox and a mileage just over 88,000km. Having been repainted in the past, its metallic champagne bodywork is in a decent and seamless condition. It is complemented with beige leather upholstery and red carpets. Naturally, the driver's seat has more pronounced wear and tear, even if the whole set features a pleasant patina. The owner regularly uses it and maintains it, he has for instance replaced the exhaust and the alternator. The car has successfully passed the German "TÜV", renowned for its requirements. It will be delivered with its three keys, its compressor, the jack and its service logbook. The 928s were particularly ahead of their time thanks to their unbeatable driving qualities and our example with a decent mileage is a great opportunity to access this wealth of Porsche's know-how.



1974 PORSCHE 911 2,7L S TARGA

Titre de circulation
allemand

German title

Châssis n° 9115210019

Moteur n° 6450061

- Récemment restauré dans son ensemble
- Désirable version « S » et Targa
- Usage facile au quotidien

- *Recently restored overall*
- *Desirable "S" and Targa version*
- *Easy everyday use*

50.000 - 70.000 €

Notre exemplaire « model year » 1975 est un Targa en version « S » destiné au marché américain. Son actuel propriétaire en fit l'acquisition en 2016 en Allemagne dans une vente aux enchères, s'agissant alors d'un projet de restauration. C'est en Pologne qu'il va faire réaliser ces travaux confiant la voiture aux Etablissements Classic Car Restoration Center de Poznan. Elle fut alors intégralement démontée afin de chasser les défauts liés au temps. Sa restauration s'est étalée sur presque un an et demi avec pour but de conserver un maximum de pièces d'origine et le tout pour un montant d'environ 40 000 €. Le dossier qui l'accompagne comporte de très nombreuses photos ainsi que les factures correspondantes et les derniers TÜV réalisés en Allemagne. Ce dossier nous apprend que le moteur, la boîte de vitesses, le différentiel, la suspension, le système électrique ont, entre autres éléments, été revus. La carrosserie fut traitée et ensuite repeinte dans sa couleur d'origine, un gris clair référence Silver Metallic du bel effet. Seule la sellerie en simili beige, restaurée dans le passé, fut conservée. Enfin, dans l'habitacle, la planche de bord a été revue, des moquettes neuves ont été posées et un Autoradio Becker de type Monza installé. Les quatre jantes ATS chaussées de pneus Pirelli P6000 viennent parfaire l'ensemble. Cette 911 récemment restaurée offre le parfait compromis entre charme rétro et facilité d'usage.

Our 1975 "model year" example is a Targa version "S" built for the US market. Its actual owner acquired it in Germany during an auction sale in 2016, at the time as a restoration project. It is in Poland that he will get the work done, entrusting the car to the Classic Car Restoration Centre in Poznan. It was then completely stripped off in order to find all issues related to time. Its restoration stretched over a year and a half with the aim of retaining a maximum of original parts and all for an amount of around €40,000. The present folder contains many pictures as well as related invoices and latest TÜV carried out in Germany. The documentation states that the engine, gearbox, differential, suspension, electrical components and other elements have been revised. The bodywork was treated and then repainted in its original colour, light grey (ref Silver Metallic). Only the beige leather upholstery, restored in the past, was preserved. As for the interior, the dashboard was refurbished, new carpets installed and a Monza Becker radio mounted. The four ATS rims with Pirelli P6000 tyres enhance well the car. This recently restored 911 offers the perfect compromise between retro charm and ease of use.



1986 PORSCHE 911 TURBO 3.3 L

Carte grise française
French title

Châssis n°
WPOJB0937GS050775

Moteur n° 68G00780

- Matching couleur et moteur
- Sensations uniques du Turbo
- Modèle emblématique des années 80

- *Matching colour and engine*
- *Unique Turbo sensations*
- *Iconic 1980s model*

60.000 - 80.000 €

Livrée neuve aux Etats-Unis en mai 1986, notre belle 930, voiture iconique des années 80 s'il en est, se présente dans une belle robe noire associée à un intérieur tout cuir, noir lui aussi. Elle est dotée de précieuses options comme le différentiel autobloquant, la climatisation et le toit ouvrant électrique. Lorsque son actuel propriétaire en fait l'acquisition en 2016 auprès de JSB Cars Collector à Angers, elle venait alors d'être reconditionnée et mise en configuration esthétique européenne. Une réfection complète de son moteur d'origine, avec le remplacement des pistons /cylindres, joints et rectification des culasses a ainsi été réalisée, le kit d'embrayage et de nombreuses pièces remplacées. Les résultats du passage au banc de puissance ainsi que toutes les factures de réfection sont présents au dossier et permettent d'attester de la santé du moteur et du travail effectué. Elle reçut aussi une peinture complète et des joints neufs. Son compteur désormais en km/h affiche aujourd'hui 5 273 km, celui en miles fut remplacé fin 2016 sur facture à 125 572 miles. Expertisée en 2018, elle sera accompagnée de ses attestations et factures. Présentée à une telle estimation, cette 930 équipée de son moteur d'origine est tout simplement irrésistible, une opportunité unique de goûter ou de re-goûter aux sensations jouissives du turbo et de ses accélérations fulgurantes.

Sold new in the USA in May 1986, our beautiful 930, iconic 1980's car, is in a nice black colour combination, both for the bodywork and the leather interior. It has invaluable options such as the auto-locking differential, air conditioning and electric sunroof. When its current owner purchased it in 2016, from JSB Cars Collectors in Angers, it had just been reconditioned and set into a more European design configuration. A complete overhaul of its original engine has been carried out, including the grinding of the cylinder head and the replacement of pistons /cylinders, seals, clutch kit and many other parts. Dynamometer test results and all repair invoices are included in the file, therefore attesting the health of the engine and the work carried out. It was also completely repainted and had new bolts. Its odometer, now in km/h, currently displays 5,273 km. The one in miles was replaced at the end of 2016 on invoice at 125,572 miles. Appraised in 2018, its certificates and invoices will be included. Fitted with its original engine, this 930 is simply irresistible and is a unique opportunity to enjoy the thrill of its turbo and incredible accelerations.



1957 VOLKSWAGEN MICROBUS DE LUXE « SAMBA » 23 FENÊTRES

Titre de circulation
espagnol

Spanish title

Châssis n° 274 460

Moteur n° 1942209

- Modèle 23 fenêtres,
toit ouvrant
- Livré neuf en France
- Mécanique et livrée
d'origine

- *Model with 23 windows
and retractable roof*
- *Delivered new in
France*
- *Original engine and
livery*

90.000 - 120.000 €

Ce rare et iconique Microbus De Luxe « Samba » et ses 23 fenêtres fut vendu neuf en France en août 1957 comme en atteste le certificat délivré par Volkswagen. Ce Combi dans un très bel état de conservation séjourna dès 1959 à Madrid, et n'a depuis plus jamais quitté les terres chaudes de l'Espagne. Il ne fut que peu utilisé dans le passé, notamment stocké pendant des années dans une concession de la marque. Autre atout, celui-ci a conservé ses caractéristiques originales telles que son moteur 1 192 cm³, son installation électrique 6 volts, ses indicateurs de direction de type "flèches" qui disparaîtront avec les versions ultérieures. Sa livrée bicolore combine une robe de couleur rouge « cire à cacheter » à un toit marron et un intérieur marron conforme à ses spécifications d'origine. L'intérieur, les garnitures et autres éléments d'accastillage présentent bien, en phase avec la patine du véhicule. L'actuel propriétaire, en fit l'acquisition en 2005, séduit par son état de préservation. Selon lui et le dossier qui l'accompagne, ce Combi n'aurait connu que quatre propriétaires depuis 1985, tous soucieux de le conserver avec cette belle patine et dans sa configuration originelle. Ce dernier s'est notamment assuré de maintenir le bon fonctionnement mécanique en le faisant rouler régulièrement.>>>

This rare and iconic luxury "Samba" 23 windows microbus was sold new in France in 1957, as stated in its certificate delivered by Volkswagen. This beautiful and original combi remained in Madrid as early as 1959 and has never left Spain since then. It has barely been used in the past and was stored at one of the brand's dealerships for years. Another asset this vehicle has retained is its original features, such as its 1,192cc engine, its 6 volts electrical settings and "arrows" direction indicators which will disappear with later versions. Its two-tone livery is combined with a red "sealing wax" bodywork with a brown rooftop and a brown interior which meets its original specifications. The interior, trim and other fittings are well presented and in line with the vehicle's patina. Seduced by its original condition, the current owner acquired it in 2005. According to him and documents included, this microbus has only known four owners since 1985, all dedicated to keeping it in this beautiful patina and its original setting. The current proprietor always made sure that it was mechanically sound by taking it on the road regularly. >>>



>>> Il s'agit ici d'une version particulièrement rare et recherchée de ce véhicule figurant désormais au rang d'icône. Son habitacle particulièrement lumineux grâce à ses 23 fenêtres et son grand toit ouvrant sont une véritable invitation à l'évasion permise à neuf passagers. Une pièce qui, dans un tel état, ne pourra qu'attirer l'attention des passionnés du modèle.

>>> *This iconic vehicle is a rare and highly sought-after version. Thanks to its 23 windows and large sunroof, the uniquely bright interior is a true invitation for nine passengers to experience an unforgettable feeling of escape. In such condition it will undoubtedly attract the hearts of passionistas for this model.*





27 octobre 2019 - 16h

ARTCURIAL MOTORCARS



AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS

75

1971 CHEVROLET CORVETTE STINGRAY LT1 COUPÉ

Certificat FFVE
FFVE certificate

Châssis n°
194371S105326
(selon attestation
FFVE)

- Bel état d'origine
- Modèle mythique
- Rare LT1 développant 330hp
- *Good original condition*
- *A legendary model*
- *Rare LT1 producing 330bhp*

30.000 - 40.000 €

Sans réserve
No reserve

La première Corvette, dénommée a posteriori C1, fut présentée à New York en 1953, alors équipée d'un moteur 6 cylindres en ligne 235ci. En 1969, la nouvelle génération de Corvette C3 fut introduite. Comme souvent pour ce modèle phare de Chevrolet, la liste des options est longue pour l'année 1971. Ainsi plusieurs motorisations sont proposées, la plus connue étant la version 454ci (LS5) 365hp « big block ». Le remplacement du bloc d'origine 350ci était facturé seulement 295 dollars, et, plus de 5 000 exemplaires de LS5 furent vendus en 1971. La version que nous présentons ici est nettement plus rare. En effet il s'agit d'une version LT1 qui n'a été produite en qu'à 1 949 exemplaires cette même année. Cette couteuse option était facturée 483 dollars. Elle consistait à conserver la cylindrée de 350ci mais avec un moteur nettement amélioré développant 330 hp au lieu de 270 hp dans sa version standard.

Notre collectionneur n'a pu résister à cet exemplaire qui se présente dans un état rare pour ce type de modèle. Son intérieur noir d'origine est très bien conservé et se marie à merveille avec sa teinte extérieur War Bonnet Yellow (code 989). La voiture fut repeinte par le passé en Italie et elle fut certifiée par l'ASI à la demande de son précédent propriétaire, un important collectionneur italien.

The first Corvette, later known as the C1, was first presented in New York in 1953, equipped with a 235ci in-line six-cylinder engine. In 1969, the new C3 generation of the Corvette was introduced. As was often the case for Chevrolet's flagship model, there was a long list of options in 1971. Several engines were available, the best known being the 451ci LS5 "big block" producing 365bhp. This replacement for the original 350ci unit cost only 295\$ extra, and more than 5000 LS5s were sold in 1971. The model we present here is considerably rarer. It is an LT1 version, of which only 1949 were built that year. Chevrolet charged 483\$ for this costly option. The capacity of 350ci was retained, but the engine was significantly improved and developed 330bhp, versus 270bhp in standard form.

Our client was unable to resist this car, which is in unusual condition for a model of this type. Its original black interior has been very well preserved and goes splendidly with its exterior finish in War Bonnet Yellow (code 989). The car was previously repainted in Italy and was certified by the ASI at the request of its previous owner, an important Italian collector.



2002 LAMBORGHINI MURCIÉLAGO

Carte grise française
French title

Châssis n°
ZA9BC10E02LA12200

- Performances
ahurissantes
- Boîte mécanique
- Livrée
particulièrement
élégante
- *Blistering
performance*
- *Manual gearbox*
- *Particularly elegant
livery*

110.000 - 150.000 €

« Chauve-souris » : c'est la signification de « Murciélago ». Cette Lamborghini revendiquait donc dès son lancement le prestigieux passé de la marque : elle faisait partie des supercars les plus rapides de son époque, dépassant 330 km/h grâce à un V12 de 6,2 litres et 580 ch. La forme était elle aussi innovante, Luc Donckervolke réussissant à imprimer un style très personnel et qui se poursuit sur les Lamborghini actuelles. La Murciélago fait partie de la dernière génération de supercar que l'on pouvait commander de série avec la boîte manuelle. La boîte E-Gear étant une option disponible à l'arrivée de la LP640 en 2006.

Notre voiture dans son élégante robe bleu nuit est aussi élégante qu'agressive. L'intérieur crème est en bel état d'origine, la voiture affichant une peu plus de 49 600 km au compteur. La particularité de cette auto est que son précédent propriétaire désirant une voiture à boîte mécanique, mais appréciant les évolutions aérodynamiques et esthétique de la Murciélago SV, a adopté certains des éléments de cette rare série limitée produites à moins de 180 exemplaires. L'aileron en carbone est particulièrement impressionnant, tout comme les jantes de 18 pouces accompagnées de pneus Pirelli Pzero qui sont neufs à l'avant.>>>

The definition of the word "Murciélago" is "bat". From the outset, this Lamborghini laid claim to the marque's prestigious history. It was one of the fastest supercars of its day, with a top speed of over 330 km/h thanks to a 580 bhp 6.2-litre V12 engine. It also boasted innovative styling, designed by Luc Donckervolke who succeeded in imposing a very personal style still apparent in current Lamborghini. The Murciélago was one of the last generation of supercars that could be ordered as standard with a manual gearbox. The E-Gear box only became an option with the arrival of the LP640 in 2006.

Our car, an elegant dark blue, exudes a look of graceful aggression. The cream interior is in lovely original condition, and the car has covered a little over 49,600km from new. What makes this Murciélago special is that the previous owner wanted a manual gearbox, but appreciating the aerodynamic and aesthetic evolutions of the SV, adopted certain elements of this rare limited series of under 180 examples. The carbon spoiler is very impressive, as are the 18-inch wheels with Pirelli Pzero tyres, new at the front.>>>





>>>Notre collectionneur, authentique et passionné, ne pouvait être insensible à cette automobile qui représente en somme le meilleur des deux mondes, entre collection et avant-garde !

>>>*True enthusiasts can't fail to be captivated by this automobile, representing the best of both worlds - collectors and avant-garde !*



2005 FERRARI F430 FI

Carte grise française
French title

Châssis n°
ZFFEZ58B000140205

- Spécifications sportives et désirables
- A utiliser et collectionner
- Performances fantastiques
- *Desirable, sought-after specification*
- *A car to collect ... and to drive*
- *Incredible performance*

70.000 - 100.000 €

Présentée en 2004, la F430 fait partie de la famille des Ferrari V8 et succède à la 360 Modena. Elle bénéficie du développement effectué sur la Ferrari Enzo et des technologies acquises dans le domaine de la Formule 1. Ainsi, elle reçoit un différentiel « E-Diff » et une gestion électronique des trains roulants, dont les cinq positions sont commandées par un manettino au volant. Ces aides à la conduite permettent au conducteur d'exploiter en toute sécurité les 490 ch du moteur 4,3 litres : faisant partie du club restreint des « plus de 300 km/h » (elle atteint 315 km/h en pointe), la Ferrari F430 couvre le kilomètre départ arrêté en 21,6 secondes. L'équipement et le soin apporté à la finition de l'habitacle sont à la hauteur de ces chiffres étonnants.

La voiture que nous proposons a été vendue neuve en France, la voiture est équipée de la boîte FI six rapports. De teinte rouge (Rosso corsa) son habitacle est luxueux et sportif avec les sièges racing en carbone habillés de cuir noir avec surpiqûres blanches. Le tableau de bord en cuir est rehaussé par des éléments carbone. Equipée de jantes de 19 pouces similaires à la Challenge elle affiche près de 58 970 km au compteur. Accompagnée de ses manuels d'utilisation et de ses carnets, cette voiture est prête à apporter à son nouveau propriétaire le plaisir de conduite que permettent ses performances hors du commun.

Introduced in 2004, the F430 is part of Ferrari's V8 line and replaced the 360 Modena. It benefitted from development carried out on the Ferrari Enzo and technology acquired in F1. It was given an "E-Diff" differential and running gear managed electronically, with five positions selected by the manettino on the steering wheel. These driving aids allow the driver to exploit the 490 bhp of the 4.3-litre engine safely. A member of the exclusive "over 300 km/h" club (with its top speed of 315 km/h), the Ferrari F430 can cover a kilometre from a standing start in 21.6 seconds. The level of equipment and standard of interior finish are just as amazing as these figures.

The car we are offering was sold new in France and is equipped with the six-speed FI transmission. Finished in red (Rosso corsa), it has a luxurious and sporting interior with racing-style carbon-fibre seats trimmed in black leather with white stitching. The leather dashboard is enhanced with carbon trim. Fitted with 19-inch wheels similar to those on the Challenge, it currently shows about 58,970 km. The car comes with its owner's manuals and service book, and is ready to give its new owner the driving pleasure ensured by its exceptional performance.



1972 MASERATI BORA 4,7L

Carte grise française
French title

Châssis n° AM117 362

Moteur n°
AM107/07/47 *362*

- Supercar au dessin exceptionnel
- Restauration ancienne de qualité
- *Exceptional supercar design*
- *Previous quality restoration*

125.000 - 175.000 €

La direction de Maserati demanda en 1969 à Ital-Design et à son créateur Giugiaro de proposer un projet de voiture sportive à moteur central arrière, tenant bien la route et, aérodynamique : une véritable réponse à la Lamborghini Miura en somme. La Bora est présentée au Salon de Genève 1971 où elle fait sensation.

Fabio Collina de Maserati Classiche nous a confirmé que le modèle présenté a été livré neuf à Rome le 19 octobre 1972 et qu'elle était « Blue Ischia » avec un intérieur cuir tan « Senape ». Aujourd'hui elle se présente dans une superbe livrée « Rosso Fuoco » et un intérieur cuir noir joliment patiné. Elle fut restaurée avec grand soin en Suisse au milieu des années 1990. On ne peut que constater, encore aujourd'hui, que la restauration fut sérieuse et méticuleuse tant la voiture est attractive. Elle était encore en Suisse lorsque son précédent propriétaire en fit l'acquisition. Des travaux furent alors effectués pour le bon fonctionnement du système hydraulique (sphères). Son propriétaire actuel, un important collectionneur du Lubéron, en fit l'acquisition en 2017, mais s'en sépare par manque d'usage. La voiture a été révisée par son mécanicien qui a remplacé l'émetteur et le récepteur d'embrayage. Vendue avec son manuel d'époque, il s'agit d'une automobile au dessin légendaire et tellement représentatif du design des années 70, un coup de génie de Giugiaro.

In 1969, Maserati's management team asked Ital-design and its designer Giugiaro to come up with a rear mid-engine sports car project, including good road-handling and aerodynamic: a true response to the Lamborghini Miura. The Bora is launched at the 1971 Geneva Motor Show, where it wowed the crowds.

Fabio Collina from Maserati Classiche confirmed that this specific model was sold new in Rome on 19 October 1972 in "Blue Ischia" colour and with "Senape" tan leather interior. It is today in a beautiful "Rosso Fuoco" livery and has a black leather interior with lovely patina. It was restored with great care in Switzerland during the mid-1990s. The restoration was serious and meticulous, hence why the car looks so attractive. It remained in Switzerland when the previous owner bought it. Some work was then carried out in order to get the hydraulic system (spheres) functioning. Its current owner, a major collector from Luberon, purchased it in 2017 but parted with it due to the lack of use. The car was overhauled by its mechanic who replaced the transmitter and the clutch receiver. Sold with its period manual, it is a car with a legendary design and so representative of the 1970s styling, a stroke of genius from Giugiaro.







1970 MAZDA COSMO SPORT SÉRIE 2 ○

Titre de circulation
russe (importation
temporaire en UE)

*Russian title
(EU temporary import)*

Châssis n° L10B - 10706

- Design exceptionnel
- Pièce de collection rarissime
- Restauration de haut niveau

- *Exceptional design*
- *Exceedingly rare collector's item*
- *Restored to a high standard*

75.000 - 95.000 €

Véritable GT, la Cosmo Sport est présentée par Mazda au Salon de Tokyo 1964. Sa commercialisation n'interviendra qu'en mai 1967 après un minutieux travail de mise au point rendu nécessaire par les innovations techniques qu'elle portait. En effet, son moteur birotor qui développe 110, puis 128 cv SAE, est un véritable défi technologique pour l'époque (notons que cette solution portera la marque à la victoire des 24 heures du Mans en 1991). Son design est, quant à lui, tout aussi original et réussi.

L'exemplaire que nous présentons dispose des améliorations apportées courant 1968, amenant le modèle à maturité : moteur de 128cv SAE, boîte 5 vitesses, empattement allongé de 15cm et servofrein de série.

Son propriétaire actuel en a fait l'acquisition alors qu'il avait déjà bénéficié d'une remise en état ancienne. Collectionneur exigeant, ce dernier s'est lancé dans une restauration dans les règles de l'art, avec démontage complet, mise à nue de la carrosserie et remise en état de chaque élément. Un important dossier photographique témoigne du soin qui a été apporté à chaque étape, et cet élégant coupé affiche aujourd'hui un état enviable. Seules les jantes pourront être remplacées lorsque les éléments d'origine auront été trouvés. Produite à seulement 1176 unités en version L10B, cette Mazda est un modèle exclusif, original et techniquement digne d'intérêt. La superbe restauration dont a bénéficié cet exemplaire met en lumière le génie de cette pièce de collection exceptionnelle.

A genuine GT, the Cosmo Sport was presented by Mazda at the 1964 Tokyo Motor Show. It only went on sale in May 1967 after a painstaking development process made necessary by the technical innovations it featured. Its twin-rotor engine, developing 110 and then 128bhp (SAE), was truly a technological challenge at the time (it should be noted that this solution brought Mazda victory at the Le Mans 24 Hours race in 1991). Its design was just as original and effective.

The model presented here incorporates the improvements introduced in 1968, bringing the car to maturity: a 128bhp (SAE) engine, five-speed gearbox, 15cm longer wheelbase and standard brake servo.

When its current owner acquired the car, it had already undergone an older restoration. A demanding collector, he set about a restoration to the highest standards, with the body dismantled and stripped to bare metal before each part was refurbished. A substantial photographic record demonstrates the care taken at each stage, and this elegant coupé is now in enviable condition. Only the wheels could be replaced once the original items have been found.

With only 1176 examples of the L10B version built, the Mazda is an exclusive, original and technically noteworthy model. This car's superb restoration highlights the genius which characterizes this exceptional collector's item.



1970 HONDA S800 COUPÉ MK II

Carte grise française
French title

Châssis n° 1007443

Moteur n°
AS800E1006509

- Restauration complète de qualité
- Mécanique raffinée
- Sensations de conduite uniques
- *Complete, high-quality restoration*
- *Sophisticated engineering*
- *Unique driving experience*

30.000 - 40.000 €

Cette Honda S800 a été mise en circulation le 15 mai 1970 aux Pays-Bas, ainsi qu'en témoigne son titre de circulation d'origine. Elle a bénéficié d'une restauration très soignée aux Pays-Bas entre 2013 et 2016 dont témoigne un dossier de factures et des photos. La caisse fut entièrement démontée et décapée pour bénéficier d'une réfection et d'une peinture neuve d'excellente qualité. Châssis et trains roulants bénéficièrent du même traitement. L'intérieur, quant à lui, fut confié à un sellier pour remettre à neuf les garnitures de sièges, les moquettes et le ciel de toit. En mai 2018, le moteur a été confié à un spécialiste pour une remise en état incluant le remplacement des chemises, pistons, de la pompe à huile et de la pompe à eau, ainsi qu'un contrôle et surfacage de la culasse. L'embrayage a été remplacé à cette occasion et le montant des travaux avoisine 8 500 €. Nous avons également noté le montage de carburateurs Weber 40 DCOE. N'ayant été utilisée qu'avec parcimonie depuis, il reviendra à son nouveau propriétaire d'en achever le rodage. La réfection d'une S800 est très exigeante et rares sont les exemplaires aussi bien restaurés. Les amateurs sachant le temps et les moyens nécessaires à un travail d'une telle qualité ne pourront que se laisser séduire.

This Honda S800 was first registered on 15 May 1970 in the Netherlands, as its original title confirms. It underwent a meticulous restoration in the Netherlands from 2013-2016, corroborated by a bill file and photographs. The body was completely dismantled and stripped down before being restored and receiving a high-quality new paint job. The chassis and running gear were given the same treatment. The interior was entrusted to an upholsterer for the seat trim, carpets and headlining to be refurbished. In May 2018, the engine was given to a specialist for an overhaul including the replacement of the cylinder liners, pistons, oil pump and water pump, as well as inspecting and skimming the cylinder head. The clutch was replaced at this time, with the total cost of the work close to 8500 €. We also noted the fitment of Weber 40 DCOE carburettors. The car has only been used sparingly since then, so its new owner will need to finish running it in. Rebuilding an S800 is a demanding task and it is rare to find such well-restored examples. It will not fail to win over enthusiasts who know how much time and money such a high-quality job requires.



1937 DELAHAYE 135M BIPLACE COURSE RECONSTRUCTION PAR BLASQUEZ

Carte grise française
French title

Châssis n° 26809

Moteur n° 801438

- Réalisation soignée
- Mécanique envoûtante
- Un mythe accessible

- *Meticulous creation*
- *Mesmerising engineering*
- *Accessible legend*

80.000 - 120.000 €

Cette Delahaye a été réalisée par Blasquez, restaurateur de Perpignan, en 1983. Parti d'un châssis de berline raccourci, ce dernier a réalisé une belle carrosserie en aluminium proche des versions 135 qui s'illustrèrent aux 24 Heures du Mans. La carte grise est celle d'une Delahaye 135, mais le numéro de série ne correspond pas à un modèle de la marque. Le moteur est du type 5SI03, accouplé à une boîte électromagnétique Cotal. Achetée par un amateur de la région de Toulouse en 1985, elle sera ensuite acquise par un collectionneur avisé de l'Allier en 1997 qui la vendra à son propriétaire actuel en 2000. Ce dernier a participé à de nombreux rallyes lointains à son volant, parcourant au total près de 35 000km, si bien que cette voiture est bien connue des connaisseurs. Elle a bénéficié d'une peinture neuve au cours des années 2000 et sa mécanique a également été entièrement restaurée en 2006. La boîte Cotal devra bénéficier d'une révision car seuls les rapports 2 et 4 fonctionnent. De manière plus globale nous préconisons une révision générale qui inclura le remplacement de la cloche d'embrayage et la réparation du collecteur d'échappement. Un essai en compagnie du propriétaire nous a permis de constater le bon fonctionnement de l'ensemble, avec pour fond sonore le bruit rageur et caverneux de sa mécanique : nous étions bel et bien à bord d'une voiture de course des années 30 ! Ce rêve est aujourd'hui accessible grâce à cette réplique soignée, pour une somme qui ne permettrait pas d'en construire une identique aujourd'hui.

This Delahaye was manufactured in 1983 by Blasquez, restoration specialist in Perpignan. Based on a shortened saloon chassis, he built a lovely bodywork in aluminium similar to 135 versions that raced the Le Mans 24 Hours. The title mentioned a Delahaye 135, but the serial number does not match with a number of the brand. The engine is a 5SI03 version linked to a Cotal electromagnetic gearbox. Bought in 1985 by an enthusiast from Toulouse, it will then be acquired by a wise collector from Allier in 1997 who in his turn will sell the car to its current owner in 2000. The latter went on to participate in many far-away rallies, achieving almost 35,000 km, hence why the car is well-known by many connoisseurs. It was repainted in the 2000s and the engine was completely restored in 2006. The Cotal gearbox will need to be looked at, as only the 2nd and 4th gear shifts are working. We recommend a general overhaul including the replacement of the clutch case and repair of the exhaust manifold. A road test alongside the owner revealed that the car is in good working order overall, complemented with its engine roaring and brutal sound: We were indeed in a racing car from the 1930s! This dream is now accessible thanks to the quality of this replica and for an amount which would not permit to build an identical version of this one today.



1954 PEUGEOT 203 COUPÉ

Titre de circulation
hollandais
Dutch title

Châssis n° 1360219
Moteur n°1877912

- Etat de conservation exceptionnel
- Nombreux accessoires
- Même propriétaire depuis près de 30 ans !
- *In an exceptional state of conservation*
- *Well equipped*
- *Same owner for almost 30 years!*

40.000 - 60.000 €

Présenté en 1952, le coupé 203 terminera sa carrière en avril 1954, après seulement 953 exemplaires produits, soit la 203 de série la plus rare.

L'exemplaire que nous présentons est exceptionnel à plus d'un titre. Tout d'abord, il est sorti d'usine le 5 avril 1954, et porte le numéro de carrosserie 952, ce qui fait très certainement de lui l'avant-dernier exemplaire produit. L'autre aspect remarquable de ce coupé est son état de conservation exceptionnel, car seule la peinture, dont la teinte noire d'origine nous a été confirmée par l'Aventure Peugeot, a été refaite avant 1990. Elle offre aujourd'hui une patine qui se marie à merveille avec le superbe intérieur d'origine qui mêle cuir et tissus. En outre, sa ligne, rendue élégante par l'harmonieuse découpe de pavillon, est rehaussée par des sabots d'aile Robri, ainsi que des jantes à rayons Robergel. Au rayon des accessoires, nous avons également noté la présence de deux valises de coffre sur mesure. La plaque « Ets Vrancken - Armentières » sur le coffre laisse penser que ce coupé a été délivré neuf par cet agent Peugeot. Elle a ensuite été importée en 1977 aux Pays-Bas, et c'est en 1990 que son propriétaire actuel, un collectionneur de la première heure, en a fait l'acquisition. Il s'est depuis contenté de l'entretenir, tout en préservant sa belle patine et souhaite aujourd'hui qu'elle poursuive sa route aux mains d'un amateur averti.

Introduced in 1952, production of the 203 coupe ended in April 1954, after only 953 produced, making it very rare.

The car we offer is exceptional in more ways than one. It left the factory on April 5, 1954, and has the body number 952, which is certainly the second last produced. The other remarkable aspect of this coupé is its exceptional state of preservation, because only the painting, originally black as confirmed by Aventure Peugeot, was redone before 1990. It now features a patina, which works wonderfully with the superbly original interior of leather and fabrics. Additionally, its elegant design with the harmonious roof cutout is further improved by the Robri fender protector and Robergel spoked wheels. As regards accessories, there are two custom-made suitcases. The plate "Ets Vrancken - Armentières" on the boot suggests that this coupé was sold new by this Peugeot dealership. It was then imported in 1977 to the Netherlands, and it was acquired by its current owner in 1990. Since then, he has simply maintained it, while preserving its beautiful patina and now hopes that it remains in the hands of a true connoisseur.



1950 SIMCA 8 SPORT CABRIOLET FACEL

Titre de circulation
suédois

Swedish title

Châssis n° 868108

- Superbe ligne Facel
- Un seul propriétaire jusqu'au début des années 2000
- Belle patine
- *Beautiful Facel design*
- *One owner from new till early 2000s*
- *Nicely patinated*

35.000 - 55.000 €

L'histoire des SIMCA Sport commence au Salon de l'Automobile de Paris en 1948, lorsque Simca présente un élégant prototype conçu par Pininfarina. Ces voitures très élégantes rappellent les Cisitalia de la même époque et disposent d'une mécanique similaire, le moteur SIMCA 1221 cm³ extrapolé du Fiat 1100 qui équipe la Cisitalia.

Ainsi qu'en témoigne sa facture d'achat, l'exemplaire présenté a été commandée neuf en 1950 à un agent SIMCA suédois par un jeune mécanicien de l'armée de l'air. Il a conservé la voiture toute sa vie et l'a fait restaurer dans les années 80, remplaçant à l'occasion le moteur par un Rush Super. Il gardait la voiture à la base aérienne où il était stationné, à Nyköping, et consignait de nombreux détails pour tous les voyages qu'il effectuait, incluant la consommation de carburant, le kilométrage, le nom des hôtels où il avait séjourné ou encore les routes qu'il empruntait! Ces notes accompagnent toujours la voiture et offrent un voyage tout autant géographique que temporel. A sa mort, la voiture a été acquise par un collectionneur âgé qui l'a utilisée avec parcimonie. Cette élégante SIMCA Sport est bien conservée grâce à la restauration ancienne dont elle a bénéficié et rares sont les exemplaires pouvant se prévaloir d'une aussi jolie patine.

The SIMCA-Sport story begins at the Paris Motor Show in 1948, when Simca exhibits an elegant Pininfarina designed prototype. These highly elegant cars remind us of the Cisitalia cars of the same era and have the same mechanics as the SIMCA 1221ccm engine, based on the Fiat 1100 fitted to the Cisitalia.

This particular car was ordered new in 1950 from the Swedish agent by a young air force mechanic. He kept the car all his life and had it restored in the 80s, changing the engine for a Rush Super. He kept the car at the air force base where he was stationed in Nyköping and kept records of all the continental trips he made including fuel consumption, mileage and the names of the hotels he stayed in and the roads that he took. These records are still with the car today and provide a fascinating insight to the 1950s. At his death the car was taken over by another elderly collector who used the car very sparingly. This is a beautiful car on its own and in nice condition considering the older restoration. It is nicely patinated and ran well at the time of inspection.



1935 MG PB ROADSTER

Titre de circulation
autrichien

Austrian title

Châssis n° PB0330

- Eligible dans les événements les plus prestigieux
- Bel état de présentation
- 479 exemplaires produits.
- *Eligible for the most prestigious events*
- *Nice presentation*
- *479 examples built*

35.000 - 45.000 €

Evolution du modèle J2, la MG PB s'en distinguait notamment par un moteur à 3 paliers de plus forte cylindrée, et des rapports de boîtes plus courts que la version PA. Ce sympathique et performant roadster à moteur à arbre à cames en tête s'est illustré dans de prestigieuses compétitions telles que les 24 Heures du Mans 1937 (16^e au général) ou encore les Mille Miglia.

L'exemplaire présenté a bénéficié d'une restauration complète de qualité entre 1989 et 1991 dont témoigne un dossier de photos ainsi que son bel état de conservation actuel, légèrement patiné. Lors de la restauration, le bloc moteur d'origine a dû être remplacé, mais devant la rareté de la pièce, c'est un bloc de PA (847cm³) qui a été remonté avec les éléments de PB. Son actuel propriétaire en a fait l'acquisition en 2014 et a depuis régulièrement roulé à son bord, tout en lui assurant un entretien régulier. Une pompe à eau ainsi qu'un ventilateur additionnel ont été ajoutés afin de pouvoir s'adapter aux conditions de circulations actuelles.

Dotée de l'allure typique du roadster anglais des années 30, la PB disposait d'une mécanique pétillante et d'un poids très contenu lui permettant d'offrir des performances intéressantes. Aujourd'hui éligible dans les plus grands événements historiques internationaux, ce rare exemplaire fera la joie du gentleman driver, amateur tant de ballade que de compétition.

An evolution of the J2 model, the MG PB was distinguished by its larger engine with three bearings, and shorter gear ratios than the PA version. This lovely, efficient roadster, powered by an overhead cam engine, enjoyed success in prestigious competitions such as the 1937 Le Mans 24 Hours (16th overall) and the Mille Miglia.

The example presented has benefitted from a full, high quality restoration carried out between 1989 and 1991, documented in the file of photos and corroborated by the lovely, lightly patinated and well-conserved condition it is in today. During the restoration, the original engine block had to be replaced, and given its rarity, a PA block (847cc) rebuilt with PB parts was fitted. The current owner bought the car in 2014 and since then has driven and maintained his MG regularly. A water pump and extra fan have been fitted for ease of use in today's traffic conditions.

With the typical looks of a 1930s British roadster, the PB's lively engine and modest weight give it an impressive performance. Eligible today for the biggest international historic events, this rare example will appeal to the gentleman driver, for use on the road or the track.



1924 BUGATTI TYPE 23 BIPLACE SPORT

Titre de circulation
italien

Italian title

Châssis n° 2146

Moteur n° 527

- Ex Henri Malartre,
Ex docteur Ferrand
- Mécanique poussée,
voiture légère et
performante
- 8 participations
aux Mille Miglia
historiques
- *Ex-Henri Malartre,
Ex-Dr Ferrand*
- *Highly tuned engine;
quick, light car*
- *8 entries in the
historic Mille Miglia*

Selon le Bugatti Register italien rédigé par F.Guasti, cette Bugatti 23 aurait été produite en juillet 1924 et aurait été destinée au magasin d'exposition de Paris. On la retrouve en 1966, elle appartenait à Henri Malartre, créateur du musée de Rochetaillée, et c'est cette même année qu'elle a été achetée par le Dr Ferrand, demeurant au Mans et collectionneur de la première heure bien connu qui a vendu une partie de sa collection chez Artcurial. Celui-ci s'est alors lancé dans une restauration de la voiture, utilisant comme il nous l'avait expliqué à l'époque des pièces qu'il était allé chercher à Molsheim. En 1977, cette Bugatti 23 a été achetée par M. B. Beauvais, qui l'a gardée jusqu'en 1999, date à laquelle il l'a cédée à Patrick Tapp, collectionneur bien connu de la région de Bordeaux. C'est en 2000 qu'elle a été achetée par le présent propriétaire, un amateur italien dont le garage abritait aussi une autre Bugatti, Type 49.

La Type 23 a fait l'objet d'une restauration mécanique dans l'atelier de Gianni Torelli (basé en Émilie Romagne), avec remise en état complète du moteur, de la boîte de vitesses, du pont arrière et des suspensions. Sur le plan de la carrosserie, le propriétaire la trouvait trop large au niveau de l'habitacle et a décidé en 2005 de la faire modifier pour qu'elle présente un aspect plus fin et sportif. Elle a été confiée aux ateliers>>>

According to the Italian Bugatti Register compiled by F. Guasti, it is believed that this Bugatti 23 was built in July 1924 for delivery to the showroom in Paris. It turned up again in 1966, when it belonged to Henri Malartre, the founder of the museum at Rochetaillée; that same year, it was bought by Dr Ferrand from Le Mans, well known as one of the earliest collectors, who sold part of his collection through Artcurial. Ferrand began to restore the car, using – as he told us at the time – parts he collected from Molsheim. In 1977, it was bought by M.B. Beauvais, who kept it until 1999, when he sold it to Patrick Tapp, a well-known collector from Bordeaux. In 2000, it was bought by its current owner, an Italian enthusiast with another Bugatti, a Type 49, in his garage.

The Type 23 underwent a mechanical restoration in Gianni Torelli's workshop in Emilia Romagna, with a complete overhaul of the engine, gearbox, rear axle and suspension. The owner considered that the passenger compartment of the body was too wide and decided in 2005 to modify it, to give it a narrower, more sporting look. It was entrusted to the Fabrini bodyshop, where the central part was removed, while the rear section was retained and fitted back onto the rebuilt body. The wooden structure of>>>

550.000 - 650.000 €





>>> Fabrini, où la partie centrale a été déposée et la pointe arrière conservée et rapportée sur une carrosserie refaite. La structure bois de la partie arrière a été remise en état par la même occasion. L'avant, avec sa magnifique cloison pare-feu, a été conservé. Depuis, la voiture a été régulièrement suivie et entretenue. Son excellent état lui a permis de participer à huit reprises aux Mille Miglia historiques; connaissant parfaitement sa voiture, le propriétaire ne s'encombrait d'aucune assistance et les 1 800 km de la célèbre épreuve ont été à chaque fois parcourus sans problème. Récemment, elle a été confiée à l'Officine Mecanica Pacini, à Pistoia, qui a démonté la mécanique pour les vérifications d'usage. Depuis, elle n'a parcouru qu'une cinquantaine de kilomètres.>>>

>>> *the rear section was refurbished at the same time.*

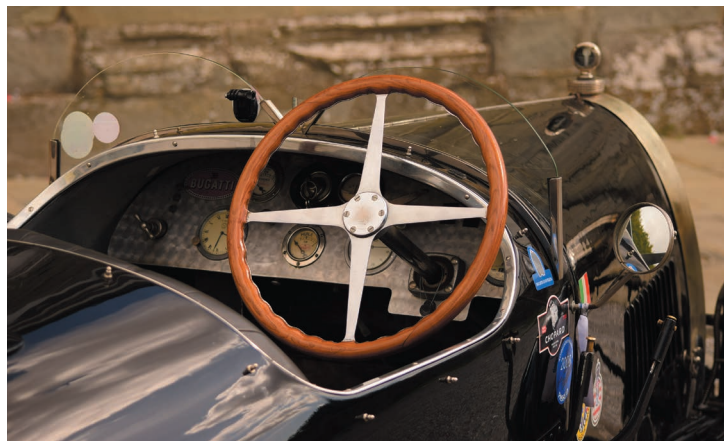
The front section, with its magnificent scuttle, was kept.

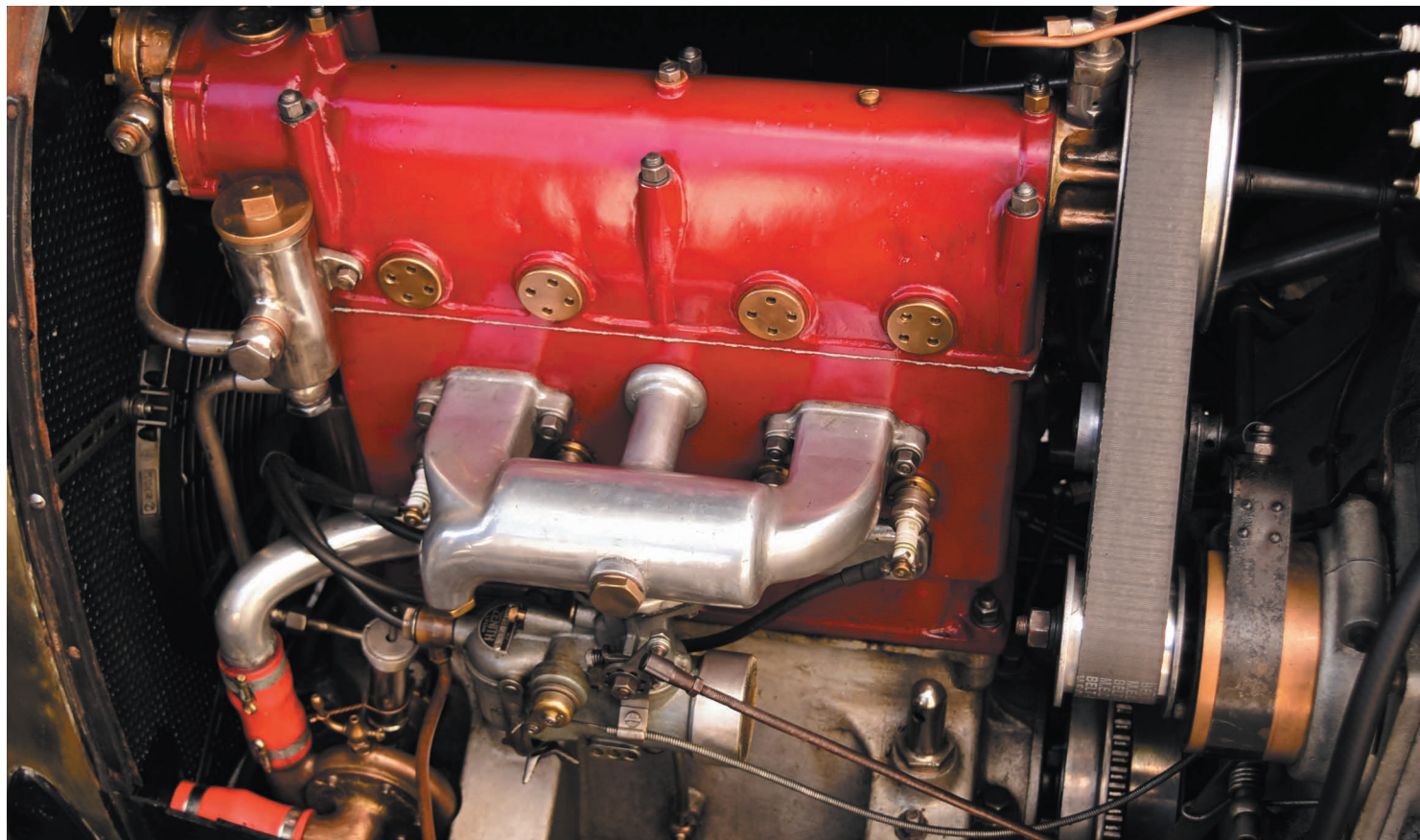
Since then, the car has been regularly maintained.

Thanks to its excellent condition, it took part eight times in the historic Mille Miglia; perfectly familiar with his car, the owner dispensed with a service crew and covered the 1,800km of the famous event without difficulty.

Recently, the Officine Meccanica Pacini at Pistoia stripped down the engine to carry out the customary checks. Since then, it has only covered some 50km.

During a recent test carried out on the backroads of Tuscany, we observed the car's excellent performance, helped by its light weight and well set-up engine, >>>









>>> Un essai effectué récemment sur les petites routes de Toscane nous a permis de constater les excellentes performances de cette voiture, favorisées par sa légèreté et son moteur bien au point, avec un freinage correct. Entre des mains expertes, elle peut tenir tête à des voitures de catégorie supérieure et, ses défauts de jeunesse ayant été éliminés, elle constitue une monture de choix pour participer aux Mille Miglia au volant d'une Bugatti !

Cette voiture figure dans l'Italian Bugatti Register de Francesco Guasti, ancien président de la FIVA. Elle est accompagnée de plusieurs documents : passeport FIVA, certification ASI en catégorie Oro, ancien bulletin Bugatti sur lequel elle apparaît en photo (apparemment lors des Trois Heures de Contres de Jean-Marie Pellerin), journal italien

>>> as well as its satisfactory braking. In the right hands, it can hold its own against cars from the class above it, and with its teething problems dealt with, it is a fine choice with which to compete in the Mille Miglia at the wheel of a Bugatti!

The car is listed in the Italian Bugatti Register produced by Francesco Guasti, the former FIVA president. It comes with a number of documents: its FIVA passport, an ASI certificate in the 'Oro' category, a former Bugatti bulletin, in which it appears in a photograph (apparently taken during the Trois Heures de Contres organised by Jean-Marie Pellerin), an Italian newspaper report on the historic Mille Miglia (where it is again photographed) and a photographic report on its mechanical components,



effectuant un reportage sur les Mille Miglia historiques et où elle est aussi en photo, reportage photo sur l'ensemble des éléments mécaniques, pour la plupart numérotés.

Cette Bugatti Type 23 sera vendue également avec l'ancienne carrosserie, probablement installée par le Dr Ferrand en 1966, ainsi que le pare-brise qui l'équipait, avec ses montants.

Également connue sous l'appellation « Brescia », la Type 23 était équipée pour la première fois chez Bugatti d'un moteur à quatre soupapes par cylindre et, malgré sa cylindrée modeste, c'était une voiture brillante pour son époque. Elle l'est restée, et ne peut que continuer à procurer à son nouveau propriétaire le plaisir au volant qu'ont connu les précédents.

most of which are numbered.

The Bugatti Type 23 will be sold with its original body, probably fitted by Dr Ferrand in 1966, as well as the windscreen and supports it then had.

Also known as the "Brescia", the Type 23 was the first Bugatti to be equipped with an engine with four valves per cylinder; despite its modest capacity, it was an outstanding car for its time. And so it has remained: it will not fail to give its new owner the same pleasure behind the wheel as it did his or her predecessors.

1959 FACEL VEGA HK 500

Carte grise française
French title

Châssis n° HKR7

- Bon état de présentation
- Modèle rare, seulement 490 exemplaires
- Une des plus belles GT françaises
- *In good condition*
- *Rare model, only 490 made*
- *One of the most beautiful French GT*

100.000 - 140.000 €

L'amicale Facel nous apprend que notre exemplaire, mis en circulation en 1959, devait être livré aux Etablissements Beherman-Demoen, concessionnaire pour la Belgique à M.Duphenieux avec les spécifications suivantes : Couleur Métallique, intérieur noir, boîte auto, pont 23.31, direction assistée, roues Borrani, freins à disques. Le numéro de moteur étant TY7-20.732, qu'elle a conservé. Il séjourna dans le département du Rhône au début des années 90 puis fut notamment la propriété de M. Vitrolles qui la conserva près de 11 ans dans la région stéphanoise. Acquise en 2010 auprès des Etablissements « Le Palais de l'automobile » à la Rochefoucauld, dans les Charentes, cette HK500 intégra alors une importante collection française au sein de laquelle elle est demeurée jusqu'à aujourd'hui. Repainte il y a une dizaine d'années, elle arbore une élégante robe champagne rehaussée de pneus à petits flancs blancs. Dans l'habitacle cossu, on retrouve sur le beau tableau de bord peint, les commandes de la boîte de vitesses automatique et intégré, un autoradio de marque « Pathé-Marconi ». La sellerie de cuir noir fut partiellement refaite et les moquettes, assorties à la sellerie, ont été, elles aussi, reprises, l'ensemble présentant assez bien. Elle a fait une apparition il y a deux ans au circuit des remparts >>>

L'amicale Facel informs us that our car, registered in 1959, was supposed to be delivered to Beherman-Demoen, dealer for Belgium to Mr.Duphenieux with the following specifications: Metallic color, black interior, automatic transmission, rear axle 23.31, power steering, Borrani wheels and disc brakes. The engine number is still TY7-20.732. It remained in the Rhone department in the early 1990s and belonged to Mr Vitrolles who kept it for nearly 11 years in the Saint Etienne area. Acquired in 2010 from "Le Palais de l'Automobile" in La Rochefoucauld, this HK500 became a part of an important French collection, in which it remained until now. Repainted about ten years ago, it is in a nice champagne colour with whitewall tyres. Inside, the controls of the automatic gearbox are fitted on a beautiful painted dashboard, as is the "Pathé-Marconi" car radio. The black leather upholstery has been partially redone as were the the carpets, matching the upholstery, and all are in decent condition. It made an appearance two years ago at the circuit of Angoulême, proof that it is mechanically fine. The front axle has just been adjusted, but as the car has hardly been driven in the last few years, it will need a thorough service before taking the road>>>







>>> d'Angoulême, preuve que sa mécanique tourne de manière satisfaisante. Le train avant vient d'être contrôlé et réglé mais n'ayant néanmoins que très peu roulé ces dernières années, elle devra bénéficier d'une révision avant de pouvoir profiter de manière optimale de ses grandes qualités routières. En bon et homogène état de présentation, c'est un exemplaire bien préservé d'une des plus belles GT françaises, et aussi une des plus rares puisque la production n'a pas dépassé 490 exemplaires

>>> again. This is a well-preserved example of one of the most beautiful French GTs, and is also one of the rarest since the production was limited to just 490 examples.



*Collection d'un passionné
à Monte-Carlo*

*Collection of an enthusiast
in Monte-Carlo*

lots 223 à 232



1962 CHEVROLET CORVAIR 900 MONZA CABRIOLET

Titre de circulation
monégasque

Monegasque title

Châssis n°
20967W313767

Moteur n° TI009RB

- Cabriolet original et abordable
- Bel état général
- Prêt à l'usage

• *Distinctive and affordable convertible*

• *Nice overall condition*

• *Ready to be used*

20.000 - 30.000 €

Sans réserve

No reserve

La Corvaïr, présentée en 1959, est née de l'esprit créatif de l'ingénieur Edward Nicholas Cole. Avec son moteur 6 cylindres à plat, refroidi par air et placé à l'arrière, elle se distingue très nettement du reste du paysage automobile américain de l'époque. Prenant à l'origine la forme d'une berline, elle sera ensuite déclinée en break, coupé, et enfin cabriolet en 1962. L'exemplaire présenté a précisément été assemblé cette année-là, à l'usine de Willow Run, dans le Michigan. Notre collectionneur, sensible au modèle, en a fait l'acquisition aux Pays-Bas alors qu'il avait bénéficié d'une restauration. Un ordre de réparation datant de 2014, chez un professionnel californien mentionne une remise en état des freins et de la mécanique. La carrosserie, très saine, est d'une belle robe noire, et la sellerie en skaï gris est en parfait état. La capote en vinyle, ainsi que les chromes offrent un bel aspect. Les pneus BF Goodrich datent quant à eux de 2015 et présentent une faible usure. Equipé de la boîte automatique à 2 rapports powerglide, ce cabriolet original fonctionne de manière satisfaisante et nous avons relevé la présence d'un autoradio CD/USB. S'installer à son volant est une invitation à la promenade, cheveux au vent, au son inimitable de sa mécanique.

The Corvaïr, launched in 1959, was born from the creative spirit of Edward Nicholas Cole. With its air-cooled flat-six engine placed at the rear, it was very different from the rest of the American automobile of the period. Originally introduced as a sedan, later on a station wagon, a coupé, and finally, a convertible was launched in 1962. The car on offer was made that year, at the Willow Run factory, in Michigan. Our collector, an enthusiast, bought it in the Netherlands, after the car had been freshly restored. A repair order from 2014, shows that a Californian garage had overhauled the brakes and mechanicals. The black body is very sound and the grey skai upholstery inside is in perfect condition. The vinyl hood and the chrome look good too. BF Goodrich tyres date back to 2015, and show low wear. This original convertible is equipped with the automatic 2-speed powerglide, drives well and features a CD/USB car radio. To get behind the wheel, is to make the most of a wind-in-the-hair experience, with the inimitable sound of its engine.



1975 BMW 3.0 CS

Titre de circulation
monégasque

Monegasque title

Châssis n° 4300289

- Coupé élégant et performant
- Travaux récents
- Modèle fiable

- *Elegant high-performance coupé*
- *Recent work undertaken*
- *Reliable model*

30.000 - 50.000 €

Sans réserve
No reserve

Présenté en avril 1971, le nouveau coupé 3.0 CS vient avantageusement remplacer la version 2.8L. Outre le gain de couple ainsi que les 180cv disponibles, la voiture dispose dorénavant de quatre freins à disques et s'inscrit dans la tradition des grands coupés sportifs et luxueux.

L'exemplaire présenté est une des voitures préférées de notre collectionneur. La carrosserie de cet élégant coupé est de teinte marron métallisé. La peinture a été refaite dans son coloris d'origine, et la voiture est saine dans l'ensemble à l'exception du bas de caisse avant droit qui devra être repris. La sellerie en cuir beige a été restaurée et est en bel état. Le moteur avait fait l'objet d'un échange standard d'après ce qui avait été indiqué au propriétaire lors de son achat. Souhaitant rouler régulièrement avec, ce dernier a fait refaire les freins et remplacer tous les silentblocs. Les pneumatiques Bridgestone ont été remplacés en janvier 2019. Plus de 5000 € de travaux sur le début de cette année sont justifiés par des factures. Une ligne d'échappement inox met en valeur le feulement du beau six cylindres qui s'avère bien réglé et en bon état de fonctionnement. Européen d'origine, ce 3.0 CS est prêt à vous accompagner dans vos voyages les plus lointains avec élégance et distinction.

Presented in April 1971, the new 3.0 CS coupé was an excellent replacement for the 2.8-litre version. As well as offering greater torque and 180bhp, it now had disc brakes all round and followed in the tradition of big luxury sports coupés.

The model presented here is one of our collector's favourites. The body of this elegant coupé is finished in metallic brown. It has been repainted in its original colour and the car is generally sound, except for the front right sill, which is in need of repair. The beige leather upholstery has been restored and is in fine condition. According to what the owner was told when he bought the car, the engine has been replaced. As he wished to drive it regularly, he had the brakes overhauled and all the silent blocs replaced. The Bridgestone tyres were replaced in January 2019. Bills confirm that more than 5000 € worth of work was carried out at the start of this year. A stainless-steel exhaust shows off the growl of the handsome six-cylinder engine, which is set up and runs well. An original European model, this 3.0 CS is ready to accompany you with style and distinction on the longest trips you make.



1966 MERCEDES-BENZ 220 SE CABRIOLET

Titre de circulation
monégasque

Monegasque title

Châssis n°
111023-12-075262

Moteur n°
127984-12-003982

- Cabriolet 4 places de grand confort
- Dessin de Paul Bracq
- Fiabilité légendaire
- *Highly comfortable 4-seater cabriolet*
- *Design by Paul Bracq*
- *Legendary reliability*

60.000 - 80.000 €

Dessinée par Paul Bracq, le cabriolet W111 n'a été produit qu'à 2729 exemplaires pour la version 220SE. Synonyme d'élégance de ligne, de qualité de fabrication et de raffinement, cette série de Mercedes est particulièrement plébiscitée par les collectionneurs, par ailleurs séduits par la fiabilité légendaire de la marque.

Vendu à l'origine aux États-Unis, cet exemplaire a été acheté par son actuel propriétaire aux Pays-Bas. La carrosserie revêt une jolie livrée marron clair métallisée, tandis que la sellerie est en cuir marron avec moquettes et capote assortie. L'ensemble de la sellerie est en très bel état de présentation. Équipé du six cylindres 2.2L de 110cv, accouplé à la boîte automatique à 4 rapports et commande au volant, ce beau cabriolet offre un état de présentation satisfaisant. La luxueuse planche de bord est complétée d'un autoradio Becker Grand Prix. Un réglage de la capote devra être effectué pour parfaire son pliage. Les acheteurs potentiels pourront consulter le rapport d'expertise réalisé en novembre 2018. Ce cabriolet 220 SE est une promesse de balades agréables, même sur longue distance, en famille ou entre amis grâce à ses 4 vraies places.

Designed by Paul Bracq, only 2,729 copies of the W111 convertible in 220 SE version were produced. Synonymous of elegance and manufacturing quality, this series of Mercedes is particularly appreciated by collectors, partly thanks to this model's legendary reliability.

Originally sold in the United States, this car was acquired by its current owner in the Netherlands. The bodywork has a lovely light brown metallic livery while the leather upholstery is also brown, with matching carpets and hood. The entire upholstery is in great condition. Fitted with a 2.2L six-cylinder of 110hp, linked to a 4-speed automatic gearbox and steering-wheel mounted controls, this beautiful convertible is presented in decent condition. The luxurious dashboard is combined with a Becker Grand Prix radio. An adjustment of the soft top will be required in order to enhance its folding. Potential buyers will be able to look at the examination report made in November 2018. This 220 SE cabriolet guarantees lovely drives with family and friends, thanks to its 4 comfortable seats.



1970 MERCEDES-BENZ 280 SE 3,5L COUPÉ

Titre de circulation
monégasque

Monegasque title

Châssis n°
WDB111 026-12-001206

Moteur n°
116 980-12-001006

- Intéressante version V8 3.5
- Toit ouvrant optionnel
- Jolis coloris
- *Interesting V8 3.5 version*
- *Sunroof option*
- *Pretty colour scheme*

60.000 - 80.000 €

Immatriculé pour la première fois en 1970, cet élégant coupé est sorti d'usine dans une sobre livrée gris métallisé (180G), mariée à un superbe intérieur cuir bleu marine et dotée d'un toit ouvrant électrique optionnel ainsi que d'un auto-radio Blaupunkt. Notre collectionneur, particulièrement sensible à la marque à l'étoile, a trouvé cet exemplaire aux Pays-Bas alors qu'il avait bénéficié d'une restauration. La carrosserie est saine et en bon état, tout comme les chromes. L'intérieur cuir d'origine a été conservé, et en dépit de sa superbe patine, nous avons observé quelques déchirures sur les sièges avant. Les boiseries sont quant à elles en état satisfaisant. La mécanique, accouplée à la boîte automatique à 4 rapports, démarre bien et tourne de manière satisfaisante. Les pneumatiques Falken datent de 2013 et présentent une faible usure. La roue de secours est une jante optionnelle en aluminium. Il s'agit d'un exemplaire peu courant de coupé Mercedes qui a marqué les esprits par sa puissance et ses performances, ouvrant la voie à toute une génération de modèles qui ont largement contribué à consolider la réputation de la marque, basés sur une subtile combinaison de sport, de confort et de luxe.

First registered in 1970, this elegant coupé left the factory painted an elegant metallic grey (180G) complemented by a superb dark blue leather interior, and fitted with optional electric sunroof and Blaupunkt radio. Our collector, particularly keen on this marque, discovered this example in the Netherlands after it had benefitted from restoration. The bodywork is sound and in good condition, as is the chromework. The original leather interior has been conserved and has a beautiful patina despite a few tears we noticed in the front seats. The wood trim is in satisfactory condition. The engine, mated to a 4-speed automatic gearbox, starts and turns over well. The Falken tyres date from 2013 and show little sign of wear. The spare wheel is an optional aluminium wheel. This is a rather unusual Mercedes coupé with a distinctive level of power and performance. It paved the way for a whole generation of models that would consolidate the marque's reputation, based on a subtle combination of sport, comfort and luxury.



1966 VOLKSWAGEN COMBI SAMBA-BUS « 21 FENÊTRES »

Titre de circulation
monégasque

Monegasque title

Châssis n° 256083506

Moteur n° H0768460

- 21 fenêtres,
découvrable !
- Mécanique améliorée
- Bel état de
présentation

- 21 windows, *topless!*
- Improved mechanicals
- In beautiful
condition

85.000 - 105.000 €

Apparu en 1950, le VW Combi est passé de concept révolutionnaire à véritable icône élevée au rang du mythe au cours des années. L'exemplaire présenté fait partie de la première génération baptisée T1. Il s'agit d'une version particulièrement intéressante et recherchée, très lumineuse grâce à ses 21 fenêtres et son grand toit ouvrant. Avant son achat aux Pays-Bas, ce Combi a bénéficié d'une importante restauration. La carrosserie est très saine et parée d'une jolie livrée vert amande et blanc à laquelle est assortie la sellerie qui a été restaurée. La capote est également refaite et en bon état. Nous avons noté une trace de réparation ancienne au niveau du passage de roue arrière gauche. La mécanique, équipée de deux carburateurs Weber, d'un kit d'entraînement de l'alternateur par courroie plate et d'une ligne d'échappement inox fonctionne de manière satisfaisante. Un rapport d'expertise réalisé en 2018 indique, en outre, que la boîte de vitesse a été remplacée et modifiée avec un système de cardans pour remplacer les réducteurs. Il s'agit d'une adaptation courante visant une utilisation plus agréable. Les pneus Hankook à flancs blancs rapportés présentent une faible usure. Régulièrement utilisé et ayant bénéficié de quelques améliorations appréciables, il s'agit d'une pièce de collection recherchée qui vous mènera sur la route des voyages de vos rêves, en famille ou entre amis.

Launched in 1950, the VW Combi evolved from a revolutionary concept to a true icon that has become a myth over the years. The car on offer is from the first generation called T1. This is a particularly interesting and sought-after version, very bright thanks to its 21 windows and large sunroof. Prior to its purchase in the Netherlands, this Combi benefited from an extensive restoration. The body is in sound condition and features a nice almond green and white livery, matched to its restored upholstery. The hood was also redone and is in good condition. An old repair on the left rear wheel arch should be noted. The mechanicals, with two Weber carburetors, a flat belt alternator drive kit and a stainless steel exhaust work well. An expertise report from 2018 indicates that the gearbox has been replaced and modified with a cardan system. This is a common adaptation for a more enjoyable usage. The Hankook whitewall tyres show little wear. Regularly used and with some significant improvements, it is a much sought-after collector's item that will take you on dream road trips, with family or friends.



1975 VOLKSWAGEN COCCINELLE 1303 CABRIOLET KARMANN

Titre de circulation
monégasque

Monegasque title

Châssis n° 1552012032

Moteur n° AJ024077

- Bel état de présentation
- Mécanique améliorée
- Agrément du cabriolet

- *In nice condition*
- *Improved mechanicals*
- *Credentials of the convertible*

15.000 - 25.000 €

Sans réserve

No reserve

Vendu neuf aux Etats-Unis, ce ravissant cabriolet Coccinelle a été acheté par son actuel propriétaire aux Pays Bas alors qu'il avait bénéficié d'une remise en état importante. Son examen a révélé une carrosserie très saine, dans une élégante teinte crème. La mécanique d'origine équipée de l'injection a bénéficié d'une remise en état dont témoignent plusieurs factures. A cette occasion, des chemises/pistons de 1641 cm³ Mahle ont été montés, ainsi que des carburateurs Weber double corps de 40 et un allumage électronique. La sellerie en skaï noir, avec moquettes gris chiné sont en bon état, tout comme la capote qui a été refaite. Au tableau de bord, nous avons noté la présence d'un manomètre de température d'huile moderne, d'un autoradio CD/USB et d'un volant Nardi accessoire. Un filet anti-remous a également été adapté derrière les sièges. Les pneus Vredestein avec flancs blanc rapportés sont peu usés mais secs. Utilisée régulièrement par notre collectionneur, cette coccinelle présente un état enviable et s'avère prête à prendre la route.

Sold new in the United States, this lovely Beetle cabriolet was purchased by its current owner in the Netherlands soon after a comprehensive restoration. The bodywork is sound and in an elegant cream hue. The original mechanicals equipped with injection have benefited from a restoration, as reflected by several invoices. Mahle sleeves/pistons were installed in the 1641cc engine, as well as Weber 40 twin-choke carburetors and an electronic ignition. The black leatherette upholstery and heather grey carpets are in good condition, as is the hood, which has been redone. There is a modern oil temperature gauge on the dashboard, a CD/USB car radio and an accessory Nardi steering wheel. A windjammer has also been adapted behind the seats. The Vredestein tyres with white sidewalls are a bit used but dry. Used regularly, this Beetle is in a very good condition and is ready to hit the road.



1961 FERRARI 250 GTE SÉRIE 1

Titre de circulation
monégasque

Monegasque title

Châssis n° 2339

Moteur n° 2339 (248E)

- Matching numbers
- Belle combinaison de couleurs
- Intéressante série 1

- *In good condition*
- *Rare model, only 490 made*
- *One of the most beautiful French GT*

340.000 - 380.000 €

Avec le moteur 250, Ferrari crée une vaste famille de voitures qui la faire progresser du statut de marque confidentielle à celui de constructeur de voitures de sport produites en série, même si les chiffres de production restent relativement faibles. Cette gamme s'appuie sur un moteur conçu par Gioacchino Colombo, un V12 3 litres qui va se révéler flexible et adaptable aussi bien à un usage touristique qu'à la compétition. En 1960, le coupé 250 PF laisse place à une nouvelle voie, la 250 GTE. Signée également Pinin Farina, elle est la première voiture de la marque à offrir quatre places. Pour ce faire, il a fallu avancer le moteur de 20 cm et dessiner un pavillon plus effilé. La voiture est utilisée comme « pace-car » aux 24 Heures du Mans 1960 avant sa présentation officielle au Salon de Paris, au mois d'octobre. D'emblée, elle rencontre le succès, atteindra jusqu'en 1964 une production qui frôle le millier d'exemplaires et va largement contribuer au renom de Ferrari dans le monde entier.

Cet exemplaire appartient à la première série des 250 GTE qui comprend 299 unités produites. Il a été vendu neuf aux USA et y demeurerait toujours en août 1984, puisqu'elle obtenait le troisième prix à l'International Ferrari Concours, aux mains de Don Kinnaird. Un descriptif de la voiture lors de sa vente mentionne qu'elle n'aurait eu que deux propriétaires aux USA, avant d'être importée en Europe au milieu des années 90. En 2003, elle a bénéficié d'une restauration en Italie. >>>

With the 250 engine, Ferrari created a large family of cars that propelled the the marque from small scale production to the status of a large-scale sports car manufacturer, even if the numbers still remained relatively low. This range of cars employed an engine designed by Gioacchino Colombo, a 3-litre V12 unit that proved to be highly versatile and adaptable for road and race use. In 1960, the 250 PF coupé gave way to a new car, the 250 GTE. Also designed by Pinin Farina, this was the first Ferrari to offer four seats. To accommodate this, the engine was positioned 20cm further forward and the body featured a sleeker roofline. Used as a pace car in the 1960 Le Mans 24 Hours, the model was officially launched at the Paris Motor Show in October of that year. The car was an immediate success and by 1964 production had reached nearly 1,000, helping to build Ferrari's reputation worldwide.

This example is one of the first series 250 GTEs, of which 299 were produced. It was sold new to the US and was still there in August 1984 when it won third prize in the International Ferrari Concours, while in the hands of Don Kinnaird. A description of the car during its sale mentions that it had just two owners in the US before being imported into Europe in the mid-1990s. In 2003, the car was restored in Italy and the current owner acquired it>>>







>>> Son actuel propriétaire en a fait l'acquisition aux Pays Bas. La carrosserie est saine, et la peinture grise est de bonne qualité, à l'exception de quelques défauts mineurs, tandis que les alignements des ouvrants sont bons. Un rapport d'expertise datant de 2018 mentionne une trace de réparation ancienne au niveau du passage de roue avant. A bord, la sellerie en cuir rouge avec moquettes assorties a bénéficié d'une réfection de qualité, le tableau de bord est complet et agrémenté d'un autoradio Becker Avus d'époque. La mécanique fonctionne de manière satisfaisante et les pneumatiques, des Vredestein de 2014, présentent une usure mineure. Il s'agit d'un bel exemplaire de la première série, dans une combinaison de couleurs sobre et élégante, et dont la restauration ancienne présente aujourd'hui une patine homogène. Après les vérifications d'usage, elle se tiendra prête à vous conduire avec classe sur les routes du grand tourisme, sa vocation première.

>>> *in the Netherlands. The bodywork is sound and the grey paintwork in good condition with the exception of a few minor blemishes, and the alignments and door openings are good. An inspection report from 2018 mentions signs of an older repair in the front wheel arch. Inside, the red leather upholstery with matching carpets has been restored to a high standard, the dashboard is complete and features a period Becker Avus radio. The engine runs well and the 2014 Vredestein tyres display only minor wear. This is a lovely example of the first series, in an elegant colour scheme, presenting the homogenous patina of an older restoration. Following a general check, the car will be ready to set off in style on a grand tour, its original vocation.*

1960 CADILLAC SÉRIE 62 CABRIOLET

Titre de circulation
monégasque

Monegasque title

Châssis n° 60F059392

- Ligne exceptionnelle
- Belle restauration
- Superbe intérieur d'origine
- *Exceptional design*
- *Beautiful restoration*
- *Superb original interior*

70.000 - 90.000 €

1960 marque un début de simplification dans les lignes exubérantes de la gamme Cadillac. La calandre est abaissée et son dessin allégé, tandis que les ailerons arrière, inspirés de l'aéronautique, sont légèrement réduits et les feux, cerclés dans le pare-choc, évoquent clairement des réacteurs. L'ensemble gagne donc en fluidité et le V8 6.3L propulse ce vaisseau à plus de 170km/h! L'exemplaire présenté a été vendu neuf aux USA dans sa combinaison de couleurs actuelle: « Ebony black » pour la carrosserie et intérieur cuir rouge. Une plaque retrouvée sur la voiture indique une vidange en 1975, alors que la voiture affichait 61190 miles et appartenait à un certain Frazier Kirby. Le compteur affiche aujourd'hui 85832 miles, et ce cabriolet a bénéficié d'une restauration de qualité avant son achat par notre collectionneur. La peinture de la carrosserie est d'excellente qualité et met particulièrement bien en valeur sa ligne, rehaussée de chromes à l'éclat sans reproche. L'habitacle est d'origine et en très bel état de conservation, tout comme la capote dont le mécanisme hydraulique est fonctionnel. Les moquettes rouges sont protégées par des surtapis assortis en caoutchouc portant le logo Cadillac. La mécanique est bien réglée et fonctionne bien, tout comme la boîte automatique qui s'avère douce. Accompagné de deux brochures publicitaires d'époque, ce cabriolet à l'allure époustouflante est prêt à prendre la route pour le plus grand bonheur de ses occupants et devant l'étonnement des spectateurs.

1960 marked the beginning of the simplification of the exuberant designs of the Cadillac range. The grille was lowered and its design lightened, while the rear wings, inspired by aerodynamics, were reduced, and the lamps, within the bumper, evoke the shape of reactors. With a more subtle design, and a 6.3-litre V8, the Cadillac was good for more than 170km/h!

The car on offer was sold new in the USA in its current color combination: "Ebony black" for the bodywork and red leather interior. A plaque on the car indicates an oil change in 1975, when the meter showed 61,190 miles and belonged to a certain Frazier Kirby then. The meter now displays 85,832 miles, and this convertible underwent a quality restoration before being purchased by the current owner. The paintwork of the body is of excellent quality, highlighting its design, and the chromework is without reproach. The interior is original and in very good condition, as is the hood whose hydraulic mechanism is working. The red carpets are protected by matching rubber mats bearing the Cadillac logo. The engine is well tuned and works well, as does the automatic gearbox. The car comes with two vintage advertising brochures. This breathtaking cabriolet is ready to hit the road and delight occupants, as well as astonish bystanders.



1966 JAGUAR TYPE E 4.2L ROADSTER SÉRIE I

Titre de circulation
monégasque

Monegasque title

Châssis n° 1E14128

Moteur n° 7E11180-9

- Désirable série 1
- Agrément de la version 4.2L
- Ligne exceptionnelle
- *Desirable Series 1 model*
- *Pleasant 4.2-litre version*
- *Exceptional styling*

100.000 - 150.000 €

Ainsi que nous le confirme son certificat Jaguar Heritage, ce roadster est sorti d'usine le 24 novembre 1966 et a été délivré neuf aux USA, à Theodore Baranet le 15 décembre suivant. Il était déjà dans sa combinaison de couleurs actuelle : rouge carmin avec sellerie noire et capote assortie. Sa carrosserie a été repeinte avec une laque métallisée et présente un bon état d'usage, tout comme la sellerie en skaï. Le bloc moteur porte son numéro d'origine et les carburateurs SU sont prolongés de cornets grillagés accessoires. La ligne d'échappement est quant à elle terminée par deux doubles sorties Ansa. Au rayon mécanique, nous avons relevé que le carter d'huile en aluminium a été réparé, que la voiture était équipée d'un démarreur moderne, adaptation répandue visant à faciliter le démarrage, ainsi que d'un alternateur plus moderne. Le tableau de bord est complété d'un autoradio Blaupunkt, et le manomètre de pression d'huile est un élément moderne. Un rapport d'expertise a été réalisé en 2018 et nous invitons les acheteurs potentiels à en prendre connaissance. La capote est en état d'usage correct, à l'exception d'une petite déchirure qui pourra être reprise. Le roadster série I 4.2 est certainement la version la plus désirable de la type E, avec sa mécanique puissante, sa boîte synchronisée et cette ligne originelle à couper le souffle.

As its Jaguar Heritage certificate confirms, this roadster left the works on 24 November 1966 and was delivered new in the USA, to Theodore Baranet, on 15 December. It already wore its current combination of colours: Carmine Red with Black upholstery and a matching hood. Its body has been repainted with a metallic finish and is in good used condition, as is the vinyl upholstery. The engine block has its original number and the SU carburettors are fitted with longer mesh-covered accessory ram pipes. The exhaust system is finished off with a pair of twin Ansa tailpipes. On the mechanical side, we noted that the aluminium sump has been repaired and that the car is fitted with a modern ignition, a common modification to make starting easier, as well as a more recent alternator. A Blaupunkt radio has been added to the dashboard, while the oil pressure gauge is a modern unit. The car was valued in 2018 and we invite potential buyers to consult the report. The hood is in decent used condition, except for a small tear which could be repaired. The 4.2-litre Series I roadster is without doubt the most desirable version of the E-Type, with its powerful engine, all-synchro gearbox and breathtaking original styling.



1958 MERCEDES-BENZ 220S BERLINE

Titre de circulation
monégasque

Monegasque title

Châssis n° 8512385

Moteur n°8509144

- Toit ouvrant optionnel
- Bel état de conservations
- Berline fiable, confortable et performante
- *Optional sunroof*
- *Well preserved condition*
- *Reliable, comfortable and powerful*

10.000 - 15.000 €

Sans réserve

No reserve

Présentée en 1953, la nouvelle gamme Mercedes de l'après-guerre inaugure la ligne ponton. La berline W180 s'inscrit dans le segment de gamme moyenne, tout en offrant des prestations nettement supérieures à ses concurrentes, tant en termes de confort que de performances, notamment pour les versions 220.

L'exemplaire présenté provient de Suisse et offre un état de conservation exceptionnel, témoignant d'une voiture utilisée avec soin. Sa carrosserie a été repeinte il y a de nombreuses années dans sa teinte grise d'origine, et quelques reprises ont depuis été faites. Les éléments sont bien alignés, mais présentent plusieurs impacts. L'habitacle, tendu de skai et tissus à carreaux est en bon état, tout comme la toile du grand toit ouvrant. Le beau tableau de bord en bois est complet et d'origine, le compteur affiche 54 000 km. Le 6 cylindres 2.2L à deux carburateurs fonctionne de manière satisfaisante, nous avons simplement relevé une petite fuite d'échappement. Les chromes sont en état d'usage, et les pneumatiques de 2014 présentent une usure très faible. Ayant visiblement eu une vie paisible, cette luxueuse berline pourra encore vous conduire lors de vos balades les plus lointaines dans le charme de son état de conservation enviable.

Introduced in 1953, the new post-war Mercedes range ushers into the pontoon design. The W180 saloon is aimed at a mid-market audience while still offering benefits a lot better than its competitors both in terms of comfort and performance, especially for the 220 versions. This car comes from Switzerland and is in exceptional condition, attesting its usage with care. Its bodywork was repainted years ago in its original grey colour and from then, it was retouched in places and it presents some impacts. Elements are well aligned. The interior stretched with skai and checkered fabrics as well as the fabric of the large sunroof are in good condition. The beautiful wooden dashboard is complete and original, with the odometer displaying 54,000 km. The 2.2L six-cylinder with two carburetors is in good working order, only a small exhaust leak has been identified. Chromework is in decent condition and the 2014 tyres have very low tear and wear. Having had a good life and charming in its original attractive condition, this luxurious saloon can still take you onto long enjoyable trips.



1992 ALFA ROMEO 155 Q4

Carte grise française
French title

Châssis n°
ZAR 16700000042085

- Historique limpide
- Bel état de conservation
- 192cv, 4 roues motrices !
- Faible kilométrage
- *Clear history*
- *Well-preserved condition*
- *192bhp and four-wheel drive!*
- *Low mileage*

10.000 - 15.000 €

Sans réserve
No reserve

C'est le Salon de Barcelone 1992 qui eut le premier les honneurs de l'Alfa Romeo 155, remplaçante de la 75. Elle recevait un choix de plusieurs mécaniques intéressantes, dont le fameux quatre-cylindres « Twin Spark » et le V6 déjà vu sur les générations précédentes. Mais la version la plus sportive était sans conteste la 155 Q4, dont la mécanique était issue de la Lancia Integrale. Son moteur 2 litres 16 soupapes était doté d'un turbo faisant passer la puissance à 192 ch, et elle disposait d'une transmission intégrale permanente.

L'exemplaire présenté a été vendu neuf en décembre 1992 dans le département du Tarn et y est resté jusqu'à aujourd'hui puisqu'elle a été rachetée par le concessionnaire Alfa Romeo d'Albi en 2004. Elle n'a parcouru que 92 000 km, dispose d'un entretien suivi depuis l'origine, et à jour. La carrosserie, parfaitement conservée et sans corrosion, a bénéficié d'un voile de peinture dans sa couleur d'origine, tandis que l'habitacle est à l'image de l'utilisation soignée qui a été faite de cette voiture. En stricte configuration d'origine, cet exemplaire offre un historique limpide, un état de conservation exceptionnel et un kilométrage limité : une occasion qui ne se représentera pas de sitôt tant ce collector est difficile à dénicher.

The 1992 Barcelona Motor Show was the first to be graced by the Alfa Romeo 155, which replaced the 75. It came with a choice of several interesting engines, including the acclaimed four-cylinder 'Twin Spark' and the V6 already seen on previous models. But the sportiest version was unquestionably the 155 Q4, derived mechanically from Lancia's Integrale. Its 2-litre 16-valve engine was equipped with a turbo, raising its output to 192bhp, and it had permanent four-wheel drive.

The model presented here was sold new in December 1992 in the Tarn and has remained there ever since, as it was bought by the Alfa Romeo dealer in Albi in 2004. It has only covered 92,000km from new and has been regularly serviced throughout its life. The bodywork, which is perfectly preserved and rust free, has been resprayed in its original colour; while the interior reflects the careful use the car has seen. In strictly original configuration, this example is in exceptionally well-preserved condition, with a clear history and limited mileage: it is an opportunity which is unlikely to come up again soon, given the difficulty of finding this collector's model.



1992 ALFA ROMEO 164 V6 3.0 12V QUADRIFOGLIO VERDE

Carte grise française
French title

Châssis n°
ZAR16400006252963

- Voiture personnelle de René Mauriès
- Faible kilométrage
- Équipement et performances de haut niveau
- *René Mauriès' personal car*
- *Low mileage*
- *High performance and well-equipped*

10.000 - 15.000 €

Sans réserve
No reserve

Lancée en 1987, la 164 est la première Alfa Romeo produite sous la direction du groupe Fiat. Élégante, et noblement motorisée pour les versions équipées du V6, elle va contribuer à rebâtir l'image de la marque sur le créneau des grandes berlines de luxe. L'exemplaire présenté est une intéressante version V6 3.0L Quadrifoglio Verde. Immatriculé pour la première fois mars 1992, il s'agit de la voiture personnelle de René Mauriès, grand-reporter, collectionneur de goût et distributeur Alfa Romeo. Lors de son décès en 2000, la voiture a été conservée par la famille qui a continué de l'entretenir, tout en l'utilisant avec parcimonie, si bien qu'elle affiche aujourd'hui 64 218 km d'origine. La carrosserie est d'une sobre livrée noire et bien conservée. A bord, l'habitacle tendu de cuir noir, avec surpiques rouge pour le gainage du tableau de bord, nest que luxe et confort. L'ensemble est en bel état, en adéquation avec le faible kilométrage de la voiture. Le compartiment moteur accueille quant à lui le beau V6 de 200cv dans cette version QV, qui se veut plus sportive. Près de 30 ans après sa sortie d'usine, c'est un modèle rare, prêt à prendre la route et hautement collectionnable, surtout dans cette version. Sa provenance n'est qu'un gage de qualité supplémentaire qui n'échappera pas aux connaisseurs.

Launched in 1987, the 164 was the first Alfa Romeo produced under Fiat's management. Elegant and nobly powered in V6 form, it helped rebuild the brand's image in the large luxury saloon segment. The model presented here is an interesting 3.0 V6 Quadrifoglio Verde version. First registered in March 1992, it was the personal car of René Mauriès, a distinguished reporter, discerning collector and Alfa Romeo distributor. When he died in 2000, his family kept the car and continued to maintain it, but used it sparingly, so that it is now showing just 64,218km from new. The body is finished in an understated black and has been well preserved. The interior, which is trimmed in black leather, with red stitching to the dashboard, breathes comfort and luxury. It is all in fine condition, in keeping with the car's low mileage. Under the bonnet sits the handsome V6, developing 200bhp in this sportier QV version. Nearly 30 years after it left the factory, it is a rare model, ready to take to the road and eminently collectable, especially in this trim. Its provenance is a further guarantee of its quality and will not be lost on connoisseurs.



*Provenant de la Collection Raymond Jeannot,
tennisman et esthète*

*From the collection of Raymond Jeannot,
tennis player and lover of art*

lots 235 à 238

Bercé par la voix de son père qui lui commentait, en direct à la télévision en noir et blanc, les courses des 24 Heures du Mans, Raymond Jeannot a grandi face aux victoires successives et triomphales des Ferrari. Son permis en poche et après avoir réalisé quelques économies, il acquiert très vite une Ferrari 250 GT Cabriolet série II pour 16 500FF, le double du prix d'une Mini 850 à l'époque ! Dans son cœur et dans sa tête, le Cavallino Rampante galopait à toute vitesse. Après une magnifique carrière dans la grande distribution aux côtés de Michel-Edouard Leclerc en région parisienne, Raymond Jeannot, tennisman aguerri et classé, décide de vendre ses affaires et de rejoindre la Côte d'Azur pour profiter intensément de ses multiples passions. Après avoir acquis une vingtaine de Ferrari neuves incluant F40 ou Enzo, il doit à présent faire un peu de place dans son garage pour accueillir la nouvelle GTC4 Lusso, une 488 Pista Spider et la future 812 Aperta. Elles seront garées aux côtés de leurs grandes sœurs, une 275, une Daytona ou autre 365 GTC. Ses Ferrari sont entretenues chez les agents de Cannes ou de Monaco et restent toujours en état, prêtes à partir pour les multiples rallyes auxquels Raymond Jeannot participe, toujours accompagné de sa ravissante et élégante épouse Frédérique.

Lulled to sleep by his father, as he commented live on black-and-white television on the 24-Hour races at Le Mans, Jeannot grew up with Ferrari's triumphant series of victories. After passing his test and saving some money, he soon acquired a Ferrari 250 GT Cabriolet Series II for 16,500 FF, twice the price of a Mini 850 at the time! In his heart and in his mind, the Cavallino Rampante was galloping at full speed. After a splendid career in the mass retail market alongside Michel-Edouard Leclerc in the Paris area, Jeannot, a ranking tennis player, decided to sell his business and move to the Côte d'Azur to enjoy his many passions to the full. After buying some twenty new Ferraris, including an F40 and an Enzo, he now needs to make some room in his garage to house the new GTC4 Lusso, a 488 Pista Spider and the forthcoming 812 Aperta. They will take their place next to their older sisters: a 275, a Daytona and a 365 GTC. His Ferraris are serviced by the dealers in Cannes and Monaco and are always maintained ready to set off on one of the many rallies in which Jeannot takes part, invariably accompanied by his charming and elegant wife Frédérique.



1984 FERRARI 400 GT INJECTION PAR PININFARINA

Carte grise française
French title

Châssis n° 47149

- Rare version boîte mécanique
- Sublime combinaison de couleurs
- Nombreux travaux en 2013
- Moins de 29.000 km
- *Rare manual gearbox version*
- *Outstanding colour combination*
- *Extensive work carried out in 2013*
- *Less than 29,000km*

60.000 - 80.000 €

Produite à 421 exemplaires entre 1979 et 1984, la 400i, équipée de la boîte de vitesses mécanique est une voiture rare et désirable. Elle est vendue neuve en Italie dans sa rarissime combinaison de couleurs bleu ciel, l'intérieur étant tendu de cuir bleu marine (sièges et tableau de bord) avec des moquettes couleur caisse. Cela lui confère une élégance et une singularité des plus appréciables. Information intéressante, le tarif neuf de la 400i était à l'époque de 310 000 FF contre 330 000 FF pour une Ferrari 512BB! Evidemment le V12 placé à l'avant est un véritable régal et sa conduite est des plus agréables. Le couple de la 400 lui confère un confort exceptionnel de pilotage et ses quatre vraies places permettent d'emmener une famille entière à près de 250 km/h (sur circuit bien sûr !). En 2013, de très importants travaux ont été réalisés par le concessionnaire Ferrari Rossocorsa de Milan (facture fournie). C'est cette année-là que Raymond Jeannot en fait l'acquisition et entre au Ferrari Club 400, animé par un journaliste français bien connu et passionné du modèle. Cette belle 400 participera alors aux rallyes organisés régulièrement par le Club. Accompagnée de sa trousse à outils et de son manuel du conducteur, cette 400i avec sa ligne pure est une incontournable des années 80 dont l'intérêt en collection ne fait que croître.

With 421 units produced between 1979 and 1984 and equipped with a manual transmission, the 400i is rare and highly sought-after. It is sold new in Italy in a rare sky blue colour combination, with the upholstery in navy blue leather (seats and dashboard) and body-coloured carpets making it the pinnacle of elegance and uniqueness. Interesting information: the price of a new 400i was once 310,000 FF against 330,000 FF for a Ferrari 512 BB! Naturally, the V12 towards the front is a real treat and does offer a fun driving experience. The torque of the 400 guarantees exceptional driving comfort and its four seats make it possible to bring an entire family along for a ride at nearly 250 km/h (on the track, of course!). The Ferrari Rossocorsa dealership in Milan carried out major work in 2013 (invoice provided). It was in the same year that Raymond Jeannot got his hands on it before joining the Ferrari Club 400, hosted by a well-known French journalist who is an avid fan of the model. This beautiful 400 then competed in the rallies regularly organised by the Club. Accompanied by its toolkit and driver's manual, this 400i boasting a sleek design is a classic of the 1980s that is gaining increasing attention among collectors.



1976 FERRARI 308 GTB VETRORESINA PAR PININFARINA

Carte grise française
French title

Châssis n° 19015

Moteur n° 00115

- Entretien chez
Ferrari Cannes
- Tous les carnets et
manuels
- La plus légère et
performante des 308
de série
- *Maintained by
Ferrari Cannes*
- *All books and manuals*
- *The lightest and
fastest production
308*

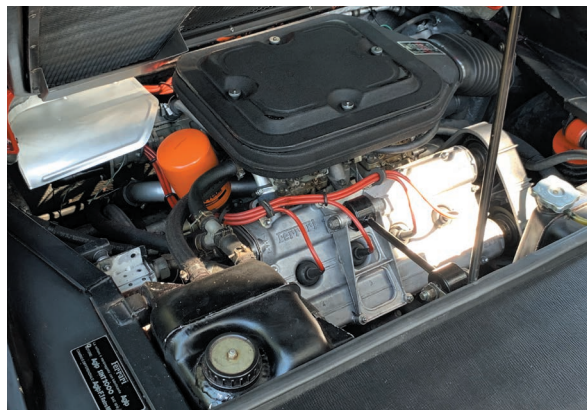
110.000 - 150.000 €

La Ferrari 308 GTB Vettoresina est aujourd'hui la plus recherchée des 308 de série : seuls 712 exemplaires furent produits avec la carrosserie en fibre de verre permettant un gain de poids non négligeable, et équipés du moteur 3L, 4 arbres à cames en tête, à carter sec, directement dérivé de la compétition. L'exemplaire proposé est vendu, comme son carnet de garantie et d'entretien le confirme, le 28 mai 1976 à son premier propriétaire, le Dottore Giancarlo Toffolo par l'agent Ferrari de Trieste. Ce très bel exemplaire est entré depuis plus de 10 ans dans la collection de Raymond Jeannot, membre du Club Ferrari. Son entretien est réalisé de manière régulière par Ferrari à Cannes. La dernière révision complète date de mai 2019, avec entre autres, remplacement de tous les fluides, des courroies de distribution et des accessoires, des silent blocs amortisseurs, pour un montant de 6872 € (facture disponible). Son intérieur est en cuir noir, refait à la demande de Raymond Jeannot. Les moquettes d'origine, en bon état, ont de leur côté, été conservées. Son compteur affiche un peu plus de 49 000 km, ce qui semble être son kilométrage d'origine, compte tenu du bel état général de cette belle 308 Vettoresina. En dehors de la 308 GTB Groupe IV Michelotto, la « polyester » est de loin la plus performante de cette lignée. Son poids plume de 1050 kg (contre 1300 kg pour une >>>

The Ferrari 308 GTB Vettoresina is today the most sought-after production 308, with only 712 cars built. They had fibreglass bodywork allowing a considerable weight saving and were fitted with the 3-litre quad overhead cam engine with a dry sump, directly derived from competition.

The model we are offering was sold, as its warranty and service books confirm, on 28 May 1976 to its first owner, Dottore Giancarlo Toffolo, by the Ferrari dealer in Trieste. Raymond Jeannot, member of the Ferrari Club, bought this very fine example more than ten years ago. It has been regularly maintained by Ferrari in Cannes. The last full service was in May 2019, when all the fluids were changed, together with the timing belts and accessories, shock absorber silent blocs, for a total of 6872 € (bill available). The interior, in black leather, was refurbished at Jeannot's request, while the original carpets, in good condition, have been kept. The odometer shows just over 49,000km, which would appear to be original, given the fine overall condition of this attractive 308 Vettoresina. Apart from the 308 GTB Group IV Michelotto, this polyester model is by far the fastest in the series. Weighing just 1050kg (vs.1300kg for a steel body), its 255bhp give it exceptional performance for its time. >>>







>>> carrosserie acier) et ses 255 ch. lui confèrent des performances exceptionnelles pour l'époque. La 308 est à l'origine d'une lignée légendaire dessinée par Leonardo Fioravanti, dont la cellule habitacle restera la même pour la mythique F40.

>>> *The 308 marked the start of a legendary series of cars styled by Leonardo Fioravanti, with the same passenger cell used in the mythical F40.*

2000 FERRARI 456M GTA PAR PININFARINA

Carte grise française
French title

Châssis n° 116732

- Une Ferrari 'familiale' et très accessible
- Kilométrage faible
- Performances élevées

- *A Ferrari for the family and very accessible*
- *Low mileage*
- *High performance*

50.000 - 70.000 €

La 456 s'inscrit dans la tradition des Ferrari 2+2 dotées d'un V12 à l'avant, entamée avec la 250 GTE et qui s'est poursuivie avec les 330, 365, 400 puis 412 GT dont la production s'est arrêtée en 1989. C'est donc un modèle très attendu qui est dévoilé au Salon de Paris 1992, avec une ligne Pininfarina résolument moderne et un moteur à la hauteur de ce ramage : d'une cylindrée de 5 472 cm³, il développe 442 ch, ce qui est particulièrement élevé à l'époque, et l'est encore aujourd'hui, permettant à la version manuelle de dépasser 300 km/h.

Cette 456 est acquise le 22 juillet 2013 par Raymond Jeannot lors d'une vente à Monaco organisée par Artcurial Motorcars. Elle fait partie à l'époque d'une collection monégasque de 40 automobiles, très éclectique. La 456 avait alors 8000 km d'origine et se trouvait dans un état irréprochable. Notre propriétaire a parcouru 20 000 km de plus en six ans et l'a faite entretenir par Ferrari Monaco – Cavallari. Sa combinaison de couleurs est remarquable, Grigio Titanio, intérieur en cuir rouge, qui n'a pas été altéré par les quelques six années de plus depuis la vente. Il s'agit d'un modèle facile à entretenir et d'une grande efficacité. Cette superbe 456 sera fournie avec ses divers manuels. La voiture idéale pour un jeune père de famille passionné !

The 456 is part of a tradition of Ferrari 2+2 cars fitted with a V12 at the front; it started with the 250 GTE and continued with the 330, 365, 400 and 412 GT of which production stopped in 1989. This highly anticipated model was unveiled at the 1992 Paris Motor Show, with a resolutely Pininfarina modern design and an engine living up to its promise. With a 5,472 cylinder capacity, it produces 442 hp which was particularly high at the time and still is today, resulting in the manual version exceeding 300 km/h.

This 456 was acquired on 22 July 2013 by Raymond Jeannot during an auction in Monaco by Artcurial Motorcars. At the time it was part of a very eclectic Monegasque collection of 40 cars. The 456 had then 8,000 original kms and was in a remarkable condition. Our owner has done 20,000 km more in six years and had it serviced by Ferrari Monaco - Cavallari. Its colour combination is incredible, Grigio Titanio, red leather interior, which has not changed in the last six years since the sale. It's a highly efficient model and easy to maintain and will be sold with its various manuals. The ideal car for a young family enthusiast.



1973 FERRARI 365 GTC/4 PAR PININFARINA

Carte grise française
French title

Châssis n° 15049

- Performances élevées d'une Daytona
- Voiture rare et bien équipée
- Élégante combinaison de couleurs

- *The high performance of a Daytona*
- *Rare, well-equipped car*
- *Elegant colour combination*

170.000 - 230.000 €

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

Quelle combinaison de couleurs ! Bleu marine, cuir beige, difficile de choisir plus harmonieux et élégant pour ce modèle. Sortie rouge d'usine, elle est vendue neuve en Angleterre en conduite à gauche et aux spécifications européennes. Elle est celle dont on fait le plus d'éloges pour sa conduite, grâce à sa direction assistée, par rapport à sa version 2 places, la Daytona. En 1984, elle est acquise par un collectionneur italien et Raymond Jeannot en fera l'acquisition auprès de lui il y a huit ans, par l'intermédiaire de DPM à Monaco. Elle est aujourd'hui celle qui fait double emploi avec sa nouvelle acquisition, la dernière 4 places de Ferrari, la GTC4 Lusso. Son intérieur, invitation à la conduite aux longs cours, est en très bon état>>>

At the start of the 1970s, Ferrari's spearhead was the Daytona, whose power and performance on the road made it a formidable GT. Alongside it, the 365 GT 2+2 appeared rather clumsy and updated, and in 1971 it was replaced by the 365 GTC/4. Designed by Pininfarina, it was based on the chassis of the Daytona and adopted the Daytona's 4.4-litre V12 with four overhead cams. Thanks to its 340bhp, it offered outstanding performance, far superior to that of the 365 GT 2+2. Its five-speed gearbox was bolted directly to the engine. It is a rare car, with about 500 cars built in all.

What a splendid combination of colours! Navy blue with beige leather: it would be hard to choose a more elegant or better matched finish for this model. Painted red when it left the factory, it was sold new in England with left-hand drive and to European specification. Thanks to its power-assisted steering, it received even more praise for its handling, when compared with the 2-seat Daytona. In 1984, it was acquired by an Italian collector, from whom Raymond Jeannot bought it eight years ago, through DPM in Monaco. Today, it duplicates his new acquisition, Ferrari's latest 4-seater, the GTC4 Lusso. Its interior, an invitation to go on a long journey, is in very good >>>





>>> d'origine. Bien entretenu comme tous les modèles de cette collection, cette GTC/4 est accompagnée d'un joli dossier de factures, de sa trousse à outils et de son manuel d'utilisation. Raymond Jeannot a participé à beaucoup de rallyes à son volant, n'hésitant même jamais à rejoindre Paris à son volant.

>>> *original condition. Well maintained like all the cars in this collection, the GTC/4 comes with a sheaf of bills, its toolkit and owner's manual. Jeannot took part with it in many rallies and never hesitated to drive it to Paris.*



1991 ROLLS-ROYCE SILVER SPUR II

Carte grise française
French title

Châssis n°
SCAZN02A2MCX35010

Moteur n°74504L410INKL

- Spur II en très bel état d'usage
- Même propriétaire pendant 27 ans
- Vendue avec tous ses accessoires
- *In nice used condition*
- *Same owner for 27 years*
- *Sold with all accessories*

20.000 - 30.000 €

Sans réserve
No reserve

En 1980, la Silver Spirit marque l'introduction de la remplaçante de la Silver Shadow, avec une nouvelle caisse plus basse et plus large, dotée d'une surface vitrée agrandie avec un habitacle plus vaste, ainsi qu'une nouvelle géométrie des suspensions arrière. La Silver Spur est une version allongée de 11 cm (à 537 cm) au profit des passagers arrière. Leur dessin avait été confié au styliste maison de l'époque Fritz Feller.

Notre berline Silver Spur a été délivrée le 25 juin 1991 par le concessionnaire Rolls-Royce bien connu « Franco Britannic Automobiles » de Levallois-Perret. Mise en circulation pour la première fois le 4 juillet 1991, elle est acquise auprès du même concessionnaire dès 1992 par un amateur qui la conservera jusqu'à cette année 2019. Elle bénéficie d'une très élégante présentation, avec sa couleur midnight blue et liserés or, associée à un intérieur en cuir tan agrémenté de bois précieux. En plus de l'équipement classique sur ce modèle elle dispose du vide-poche central aménagé avec flacons et verres, des tablettes pique-nique et de moquettes haute-laine. En très bel état général, cette Spur qui totalise 157 200 km à ce jour a été utilisée quotidiennement et entretenue régulièrement, comme en témoigne l'important dossier de factures qui l'accompagne. Livrée avec tous ses carnets, son double de clés, sa housse et sa trousse à outils elle est de plus ultra complète et possède donc tous les arguments pour satisfaire les plus exigeants.

In 1980, the Silver Spirit marked the introduction of the replacement for the Silver Shadow, with a new lower and wider body, featuring an enlarged glass surface and larger interior; as well as improved rear suspension. The Silver Spur was the longer wheelbase version (increased by 11cm) for better rear passenger space. The design was that of in-house designer Fritz Feller.

The Silver Spur sedan on offer is from June 25, 1991, sold by well-known Rolls-Royce dealer Franco Britannic Automobiles of Levallois-Perret. Registered on July 4, 1991, it was bought from the same dealer in 1992 by an enthusiast who kept the car until 2019. It is very elegant looking, with its midnight blue color and coach lining in gold, with a tan leather interior, embellished with precious woods. Additional to the standard equipment on this model, it has a central storage compartment with flasks and glasses, picnic tables and deep wool carpets. In very good condition, this Spur has covered 157,200km to date, and has been used daily and regularly maintained, as can be seen from the large invoice folder that comes with the car. Delivered with all its manuals, its double set of keys, its car cover and toolkit, the car should satisfy the most demanding of enthusiasts.



2006 BENTLEY AZURE

Carte grise française
French title

Châssis n°
SCBDC43H86CX11473

- 17 800 km d'origine
- Carnet d'entretien tamponné et manuels
- Élégance et sportivité

- 17,800km since new
- Well documented service logbook and manuals
- Elegant and sporty

90.000 - 110.000 €

La première Azure, voiture pour Gentleman driver, était construite sur la base de la Bentley Continental R à partir de 1995 et à partir de 2006, la seconde génération est présentée et basée, elle, sur la Bentley Arnage.

Celle que nous vous présentons est vendue le 29 juin 2006 par l'importateur de la marque en Allemagne dans sa très désirable combinaison noire, intérieur en cuir havane. Très vite, en 2007, elle est acquise par un anglais vivant à Monte-Carlo et l'utilisant régulièrement dans la Principauté. Le carnet d'entretien témoigne d'un entretien régulier et annuel chez Global Garage à La Turbie, atelier officiel de Bentley Monaco. Le carnet tamponné de cet atelier indique une révision le 15 février 2008 à 2687 km, le 14 avril 2009 à 4426 km, le 29 août à 6369 km, le 24 janvier 2012 à 8323 km et le 19 juin 2013 à 9593 km. La révision du 19 juin 2017, à 13 183 km a été effectuée par l'excellent atelier Riviera Motors à Menton (créé par l'ancien chef d'atelier de Global Garage). Elle est ensuite acquise par un fameux Chef étoilé, ami de la Maison, qui en profite sur les belles routes du Limousin. Aujourd'hui, ce vaisseau amiral de Bentley ne totalise que 17 800 km, kilométrage prouvé par son carnet d'entretien tamponné. Cette Bentley Azure avec son V8 6.75L doublement suralimenté développant 450 ch. est un régal de raffinement et de sportivité. Avec son très faible kilométrage et son état, elle représente une opportunité unique par rapport à ce que l'on trouve si rarement sur le marché.

The first Azure, a car for a Gentleman driver, was built on the base of the Bentley Continental R from 1995, and from 2006, the second generation was launched, based on the Bentley Arnage.

The one we are offering was sold on June 29, 2006 by the importer of the brand in Germany, in its very desirable black colour, with tan leather interior. In 2007, it was acquired by an English living in Monte Carlo and used regularly there. The service logbook proves regular and annual maintenance at Global Garage in La Turbie, the official workshop for Bentley Monaco. The stamped logbook indicates a service on February 15, 2008 with 2,687km on the clock, on April 14, 2009 with 4,426km, on August 29 with 6,369km, on January 24, 2012 with 8,323km and on June 19, 2013 with 9,593km. The service of 19 June 2017, at 13,183km, was done by the Riviera Motors workshop in Menton (founded by the former workshop manager of Global Garage). It was then acquired by a famous Michelin-starred chef, who used the car on the beautiful roads of Limousin. With just 17,800km on the odometer, testified by its logbook, this Bentley Azure with its supercharged 6.75-litre V8, developing 450bhp, is a delightful experience in refinement and sportiness. With its very low mileage and good condition, this car presents a unique opportunity to what is rarely found in the marketplace.



2004 ASTON MARTIN V12 VANQUISH

Titre de circulation US
dédouané en UE

US title

EU customs cleared

Châssis n°

SCFAC23384B501470

- Haut de gamme Aston Martin
- Fabuleux moteur V12
- Performances très élevées, plus de 300 km/h
- Top-end Aston Martin
- Fabulous V12 engine
- Very high performance, top speed over 300 km/h

70.000 - 90.000 €

La Vanquish, présentée en 2000, abandonnait le V8 des modèles précédents au profit d'un remarquable V12 de près de 6 litre développant 460 ch. Sa ligne signée Ian Callum évoquait vitesse et puissance, avec un raffinement, un confort et une élégance propres à la signature Aston Martin.

La voiture que nous présentons fut vendue neuve en Californie le 5 novembre 2004. Particulièrement agressive dans sa livrée noire, elle est équipée de jante de 20 pouces alliant chrome et touche de noir. Les pneus Pirelli sont neufs et elle est équipée du sound system Aston Martin optionnel. La voiture a un historique connu et, son état général est impressionnant, l'intérieur étant à peine patiné. Comme le montre son carnet d'entretien tamponné, en avril 2017 alors qu'elle avait 24 120 Miles, la voiture fut révisée. Depuis elle n'a parcouru que quelques centaines de kilomètre et affiche aujourd'hui une peu moins de 25 500 miles d'origine. Lors de son arrivée en France la voiture est passée chez Aston Martin et a obtenu tous les documents nécessaires afin de pouvoir l'immatriculer normalement en France. Vendue avec ses manuels de services et d'utilisation, son double des clés, prête à être immatriculée en France, elle se présente dans un très bel état général rendant hommage aux artisans de la marque.

The Vanquish, launched in 2000, abandoned the V8 of previous generation, in favour of a remarkable V12 of almost 6-litres, developing 460bhp. The Ian Callum design evoked speed and power, as well as refinement, comfort and elegance.

The car we are offering was sold new in California on November 5, 2004. Particularly aggressive in black, the car is equipped with 20-inch rims, in chrome and black. The Pirelli tyres are new and the car has the optional Aston Martin sound system. It has a known history and the overall condition is impressive, the interior is hardly patinated. As can be seen from the stamped service logbook, in April 2017 the car was serviced at 24,120 miles. Since then, it has only covered a few hundred miles, with the odometer showing just under 25,500 miles since new. When it arrived in France, the car went to Aston Martin for all the necessary documentation, so as to register it properly in France. Sold with all its manuals, its double set of keys, ready to be registered in France, the car is in very good condition, which pays tribute to the craftsmanship typical of the marque.



1969 JAGUAR TYPE E 4.2L ROADSTER SÉRIE 2

Carte grise française
French title

Châssis n° 1R12032

- Bel état général
- Nombreux travaux récents
- Kit d'admission Lynx
- *Nice condition*
- *Many recent works done*
- *Lynx admission kit*

75.000 - 95.000 €

Sortie d'usine en décembre 1969, cette Type E Roadster a été vendue neuve aux USA. Elle a été achetée par son actuel propriétaire dans une vente Artcurial en 2001. Elle portait déjà son élégante robe indigo, avec intérieur noir, tandis que la mécanique était dotée d'une tubulure d'admission Lynx permettant le montage de trois carburateurs Weber 45 DCOE. Cette configuration confère à la voiture un comportement plus sportif que les SU d'origine.

Ayant peu roulé ces dernières années, son propriétaire l'a confiée en avril 2019 au réputé Garage SPR, spécialiste Jaguar. Elle a bénéficié de nombreux travaux incluant la mise à neuf de l'allumage, le remplacement de l'embrayage, du joint spi avant de vilebrequin et de celui du carter inférieur. La ligne d'échappement a été changée, la pompe à essence est neuve, tout comme les rotules supérieures et inférieures ou encore le joint spi de nez de pont. Outre le remplacement de tous les fluides, les pneus ont été remplacés et le train avant réglé. Le détail des travaux, dont le montant dépasse 16 000€, figure sur les factures jointes au dossier. Sain et prêt à prendre la route, ce beau roadster n'attend qu'un nouveau propriétaire à qui faire profiter de son élégance et de sa noble mécanique.

Manufactured in December 1969, this E-Type Roadster was sold new in the USA. It was purchased by its current owner in an Artcurial sale in 2001. It was already having its elegant indigo bodywork with black interior, whilst the engine was fitted with a Lynx intake manifold which enabled the mounting of three Weber 45 DCOE carburetors. This layout gives the car a sportier behaviour than the original SU.

Not having been driven much in recent years, its current owner entrusted the car to the reputable Jaguar specialist Garage SPR in April 2019. It benefited from a great deal of work including the refurbishment of the ignition, replacement of the clutch, the crankshaft's front lip seal and the lower crankcase seal. The exhaust system has been changed, the fuel pump is new, as are the upper and lower ball joints and the nose pad's lip seal. All fluids and the tyres were replaced and front suspension adjusted. Exceeding the amount of €16,000, details of the work done are stated on invoices included in the documentation. Sound and ready for the road, this beautiful roadster is waiting for a new owner eager to enjoy its elegance and precious mechanics.



1988 FERRARI TESTAROSSA

Carte grise française
French title

Châssis n°
ZFFAA17B000078062

Moteur n° F113B * 14009

- 34 361 km au compteur
- Etat d'origine
- Vendue neuve en France

- *34,361 km recorded*
- *Original condition*
- *Sold new in France*

20.000 - 30.000 €

Sans réserve
No reserve

Délivrée neuve en région parisienne le 23 septembre 1988 par les Ets Charles Pozzi, cette Ferrari Testarossa était habillée de la traditionnelle livrée rosso corsa, combinée à un habitacle tendu de cuir Tan (3218). Son carnet d'entretien nous apprend qu'elle a bénéficié de la révision des 10 000 km en août 1990. Le père de son actuelle propriétaire a utilisé cette voiture en Guadeloupe jusqu'en 2011. Depuis, la voiture n'a plus roulé et est restée stockée jusqu'à son rapatriement récent en France. La carrosserie, malgré quelques imperfections, est toujours en peinture d'origine et pourrait le demeurer avec quelques soins. L'habitacle méritera un nettoyage en profondeur, et le bourrelet gauche du dossier du siège conducteur sera à reprendre. La mécanique, quant à elle, devra bénéficier d'un contrôle et d'une révision complète, tout comme le système de freinage et les trains roulants. Ces travaux ont été estimés à environ 32 000 € par Ferrari, dont un devis détaillé est joint au dossier. Elle est, en outre, accompagnée de ses carnets et affiche 34 361 km au compteur. Cette berlinette constitue donc une occasion peu courante d'accéder au mythe Ferrari de façon attractive, tout en ayant la satisfaction, une fois les travaux réalisés, d'avoir une voiture dont on connaît l'état avec précision. Laissez-vous tenter, le rêve est à portée de main !

Delivered new in the Paris area on 23 September 1988 by Charles Pozzi, this Ferrari Testarossa is finished in the traditional rosso corsa, combined with a tan leather interior (3218). The service booklet indicates that it received its 10,000km service in August 1990. The father of the car's current owner used it in Guadeloupe until 2011. Since then, the car has not been driven and it remained in storage until it was recently brought back to France. Despite some blemishes, its body still has its original paintwork, which could be kept if given some attention. The interior requires a thorough clean, while the left-hand bolster of the driver's seat needs to be repaired. The engine, along with the brakes and running gear, should be checked over and given a full service. This work has been costed by Ferrari at approximately 32,000€ and a detailed estimate is on file. The car comes with its books and has 34,361km recorded. This berlinetta represents a rare and attractive opportunity to enter the legendary world of Ferrari, with the satisfaction once the work has been carried out of owning a car whose exact condition you know. Go on, be tempted, your dream is within reach!



1953 FIAT OTTOVU TIPO 106 SPORT BERLINETTA

Titre de circulation anglais

British title

Châssis n° 000012

Moteur n° 000048

- Matching numbers
- La 3^e plus ancienne Fiat 8V Série I survivante
- Très beau dessin profilé pour la compétition
- Rareté de ce modèle d'une grande originalité esthétique, technique et historique
- Éligible pour les courses historiques (Mille Miglia, Goodwood, Tour Auto...) et Concours d'Élégance

- *Matching numbers*
- *The 3rd oldest surviving 1st Serie car*
- *Stunning shape, styled for racing*
- *Rare model with original styling, engineering and history*
- *Eligible for premium historic races like Mille Miglia, Tour Auto, Goodwood, and Concours events*

1.100.000 - 1.300.000 €

On se demande parfois pourquoi la Fiat 8V porte un tel nom, et pas plus simplement celui de « V8 », qui correspondrait à son architecture mécanique. Il semble que, au moment de sa présentation officielle au Salon de Turin 1952, Fiat ait craint que Ford détienne un droit sur la désignation « V8 ». Et le marché américain était important pour Fiat. Quoi qu'il en soit, l'originalité de son nom est emblématique de celle de la voiture, qui se démarque nettement de la production de cette époque, tant sur le plan mécanique qu'esthétique.

Le V8 tout aluminium travaillé par Dante Giacosa sortait vraiment de l'ordinaire, avec son angle de 70° entre les bancs de cylindres, son arbre à cames central, ses cotes supercarrées et ses échappements remontant vers le haut. D'une cylindrée de 2 litres, il développait au départ 105 ch, chiffre qui a augmenté jusqu'à près de 130 ch au fil des évolutions ; soit une puissance tout à fait comparable à >>>

One may wonder why the Fiat 8V is called "8V" rather than simply "V8" which would accurately describe its configuration. It appears that at the time of its official launch at the Turin Motor Show in 1952, Fiat was concerned that Ford may own the rights to the name "V8". And what's more, the American market was important to Fiat. In any case, the originality of its name suited the car itself, which was clearly different, both aesthetically and mechanically, to other cars being produced at that time.

The all-aluminium V8 engine, developed by Dante Giacosa, was highly unusual, with a 70° angle between cylinder banks, a central overhead cam, over-square combustion chambers and an exhaust with raised tail pipes. The 2-litre engine initially produced 105 bhp, which increased to nearly 130 bhp with the different evolutions. This was a level of power to match Bristol's 6-cylinder>>>

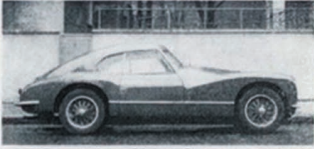


>>>celle du 6-cylindres Bristol, un des meilleurs moteurs de son époque. Tous ceux qui ont utilisé ce V8 Fiat pourront confirmer un caractère à la fois souple et puissant, accompagné d'une sonorité particulièrement harmonieuse. Il prenait place dans un châssis tubulaire spécifique, à suspension complètement indépendante et qui a été habillé par une carrosserie réalisée sous l'autorité de Fabio Luigi Rapi, qui dirigeait le bureau de style de Fiat, et travaillée en soufflerie. Les voitures de sport italiennes étaient en effet influencées par l'épreuve des Mille Miglia, dont les longues lignes droites de la plaine du Po imposaient une >>>

>>>engine, one of the finest around. Anyone who has driven the 8V Fiat will verify the power and versatility of its engine, which produces a magnificent sound. It is housed in a special tubular chassis, with fully independent suspension. The chassis received a body styled by Fiat's chief designer Fabio Luigi Rapi, following development in the wind tunnel. Italian sports cars were influenced by the Mille Miglia, where the long straights of the Po Valley required aerodynamic bodywork to achieve the highest speeds. Indeed, the 8V was capable of 204 km/h, a top speed rarely seen, only in other competing>>>



D. MARGULIES LTD.
 SHAFTESBURY MEWS, STRATFORD ROAD, LONDON, W.8 Western 5982
 (Near Eorls Court Tube Station)

1955 MASERATI A6 CGS sports-racing 2-seater 2-door, twin 4.5 l. engine giving 170 h.p. at 7000 r.p.m. This is a famous Phila Miglia five-winning car capable of 140 m.p.h. £795

1954 FIAT V8 Salina 2-seater G.T. coupé. The only example of this model available in England. Independent suspension all round. 150 m.p.h. Cost over £4,000 new. Engine rebuilt by Lancia. All spares available. £875

1956 AUSTIN-HEALEY Sprite G.T. 2-seater, alloy body. Formerly Junior engine. Every possible modification. £745

1955 ASTON MARTIN Mark II long-chassis 4-door. Engine overhauled. £395

1957 A.C. 2-seater drophead coupé with dicker. Excellent. £165

LANCIA

1954 Lambda 4-seater 4-door with Eighth Series engine. Original and overhauled. £325

Aurelia G.T. coupé. Choice of several early and late models. From £325

Aurelia 4-door saloon. Choice of two. From £380

Aprilia saloon. From £185

1954 PEUGEOT 359 saloon. £335

1948 CITROEN Fifteen saloon. £95

1938 MERCEDES 330 convertible. Excellent condition. £195

1953 FERRARI Type 215 Mille Miglia 2-seater, right-hand drive, V12, 3.7 litre, 3 speeds. Full weather equipment, engine overhauled. £955

1940 BENTLEY 4.5 litre MK series, overdrive, Vanden Plas pillarless saloon. Immaculate condition. £565

1934 ROLLS-ROYCE 36 35 Thrupp and Maberly 3-position drophead coupé. Green/black, with two-tone interior. £525

1930 ROLLS-ROYCE 36 35 Adair drophead saloon. Most unusual and attractive bodywork and an excellent chassis. £395

1955 BENTLEY Blue Label 3.5 litre 4-door. £350

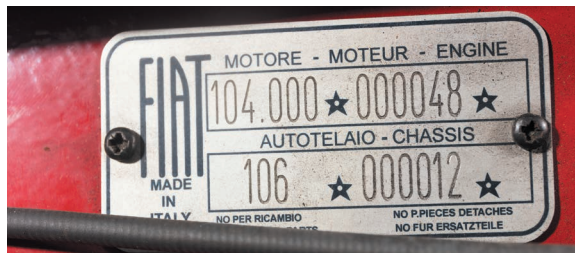
1954 BENTLEY Red Label 3.5 litre 4-door. £380

1952 LAGONDA 14.90 4-door. Full history available. £160

1934 35 LAGONDA 14.90 and Rapide 4-door. We are shortly expecting two of these models. Full details on request.

Lancia Aurelia, Aprilia, Augusta Spares and Repairs
 HIRE PURCHASE FACILITIES ON ALL CARS





>>>carrosserie très aérodynamique pou atteindre la meilleure vitesse de pointe. Ainsi, la 8V atteignait une vitesse de 204 km/h, ce qui représente une vitesse de pointe peu répandue sur des modèles concurrents. Sur la deuxième série présentée en 1954, la carrosserie était en fibre de verre et, par ailleurs, de nombreux carrossiers extérieurs comme Vignale, Zagato, Ghia, Pininfarina ou Bertone ont réalisé sur cette base de très belles GT. La Fiat OttoVu était résolument destiné à la compétition comme en témoigne, également, la position du siège du pilote, 20 cm plus proche du tableau de bord que le siège passager, pour gagner en confort de conduite.

Mais à cette époque, Fiat manquait toutefois de moyens pour assurer le développement sportif de la voiture et ses préoccupations concernaient surtout la relance de la production de tourisme en se redonnant une image sportive avec la 8V. Celle-ci, n'a pas manqué de s'octroyer quelques beaux succès sportifs, s'adjugeant par exemple le Championnat d'Italie 1954 en catégorie 2 litres, une>>>

>>> *models at that time. All OttoVu were intended for use in competition events, already recognizable by the seating arrangement, the driver sits optimally 20 cm in front of the co-drivers, for a better performance.*

At the time, however, Fiat lacked the means to focus on racing development and was preoccupied with touring car production, relying on the 8V to boost its sporting image. Indeed, the 8V achieved some impressive sporting successes, including winning the fiercely contested 2-litre class of the Italian Championship in 1954. Lacking sufficient funds, the 8V project was dropped by Fiat after 114 examples had been built, all bodies and versions together. At least, the number built by Fiat with Rapi coachwork amounted to 62 examples, so called "Rapi I" like this car 34, 5 are destroyed, 5 are converted to other body and 1 converted to Rapi II optic, 8 cars are unknown, 2 were in parts modified, so today the correct surviving cars are 13.>>>

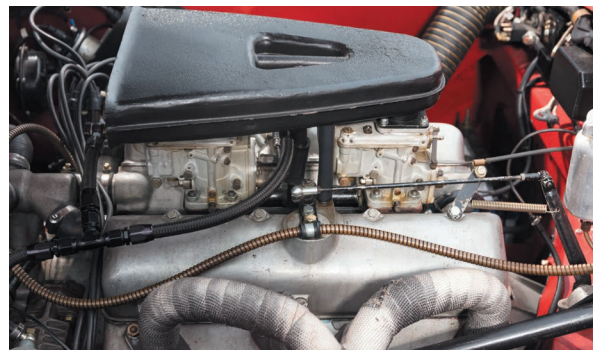
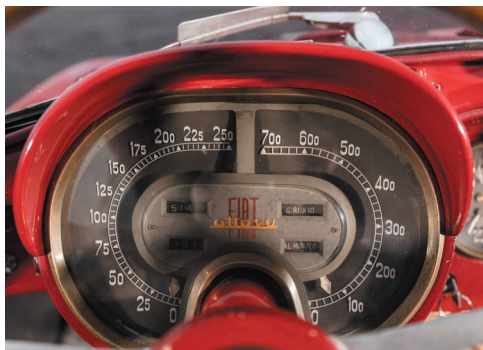


>>> des catégories les plus disputées à l'époque. Manquant de moyens, le projet 8V a été arrêté par Fiat après une production de 114 exemplaires, toutes versions et carrosseries confondues. Le nombre de voitures produites chez Fiat (carrosserie Rapi) s'élève à 62 exemplaires (1ère et 2ème série confondues), 34 de la série 1 dont 5 ont été détruites, 7 autres eurent leur carrosserie modifiée, 1 fut convertie en série 2 et 8 ont disparues. Il n'en reste donc que 12 exemplaires !

La Fiat "Otto Vu" que nous présentons est la sixième voiture produite après les six modèles de pré-production et la troisième plus ancienne des exemplaires de série 1

>>> *The Fiat "Otto Vu" on offer is the sixth car built after six pre-production models and is the third oldest Series 1 example in existence. It was sold new on 9 March 1953 by the Fiat distributor in Turin and remains in exactly the same configuration today, without rear "spats". In 1961, the car left its home country and headed to England, imported by the dealer Wilf Phillips in Manchester. At that time it was registered '442 NB'. In 1962 it was bought by Dan Margulies, the top dealer in "old cars" at the time, based in the centre of London. In 1967, the OttoVu passed into the personal collection of*





encore en existence. Elle est vendue neuve le 9 mars 1953 à Turin par le distributeur Fiat dans sa configuration exacte actuelle, sans « spats » arrière. En 1961, elle quitte son pays natal pour rejoindre l'Angleterre où elle est importée par l'agent Wilf Phillips à Manchester. Elle porte alors le numéro d'immatriculation '442 NB'. En 1962, elle est acquise par Dan Margulies, dans le centre de Londres. Il était alors le plus important marchand de voitures « anciennes ». En 1967, elle passe entre les mains de Ivan Dutton, qui n'avait alors qu'une vingtaine d'années, spécialiste Bugatti et Invicta, qui la conserve dans sa collection personnelle. En 1973, elle est vendue à la famille Wood dans le High Wycombe pour intégrer le musée familial. Elle y restera jusqu'en 1989. Cette année-là, Paul Cooke en fait l'acquisition via Brian Classics et décide de la restaurer intégralement. Elle est entièrement démontée depuis le châssis et restaurée en conservant le>>>

Bugatti and Invicta specialist Ian Dutton, at that time a young boy of 20 years. In 1973 it was acquired by the Wood family in High Wycombe and joined the family museum, staying there until 1989. It then sold via Brian Classics to Paul Cooke who decided to undertake a full restoration. The car was stripped to the chassis and restored using as many of the original parts as possible. A black and white photograph taken before the restoration shows that our Otto/ù had suffered no accident or damage. In October 2000 it was the subject of a major feature in the British magazine "The Automobile". Roger Earl acquired the car in 2001 through the dealer Hall and Bradfield. He competed 5 times in the Mille Miglia, in Tour Auto in 2003 and 2005 as well as other historic race events and Concours d'Elégance in his car. In 2009, the current owner, a knowledgeable and >>>

>>> maximum des pièces d'origine. Une photographie en noir et blanc avant la restauration montre bien que notre 8V n'a pas subi d'accident ou de dommage. De plus, en octobre 2000, elle fait l'objet d'un très bel article dans le magazine anglais 'The Automobile'. Roger Earl l'acquiert en 2001 à travers les marchands Hall and Bradfield. Il participera 5 fois aux Mille Miglia, l'engagera en 2003 et 2005 au Tour Auto et à plusieurs courses historiques et Concours d'Élégance. En 2009, le propriétaire actuel, un collectionneur pointu et éclairé, la fait entrer dans sa collection. En 2010, il en prend le volant pour les Mille Miglia. L'excellent Peter Bazille l'assistera pendant la course.

Cette voiture se présente aujourd'hui dans un état idéal pour participer aux événements historiques. Elle a bénéficié d'une restauration ancienne qui a merveilleusement résisté au temps, et elle est régulièrement entretenue par un des meilleurs motoristes en Allemagne. Elle est équipée de son moteur d'origine qui tourne comme une horloge suisse. L'intérieur d'origine présente encore ses instruments d'époque, insérés dans l'extravagant tableau de bord créé spécialement pour ce modèle.

Belle présentation sans avoir subi les affres de la compétition, passé limpide, fantastique élégance taillée par le vent, moteur original, rareté, cette voiture réunie tous les ingrédients qui font le charme et la valeur d'une sportive classique. De plus, elle est éligible pour de nombreuses courses historiques comme les Mille Miglia, le Vernasca, Goodwood, le Tour Auto mais également pour tout concours d'élégance.

>>>serious collector, acquired it for his collection, taking part the following year in the Mille Miglia. The excellent Peter Bazille provided support during the race.

This car is presented today in ideal condition for participating in historic events. It has benefitted from an older restoration that has survived the passage of time remarkably well and has been regularly maintained by one of the top mechanics in Germany. It has its original engine that turns over like clockwork. The original interior still has its period instruments housed in the extravagant dashboard created specifically for this model.

Superbly presented and bearing no scars from competition, elegantly styled in the wind tunnel, coming with transparent history and a highly original engine, this very rare car has all the ingredients needed to make up the charm and value of a sporting classic. Moreover, it is highly eligible for the best historic races such as the Mille Miglia and concours d'élégance events.



27 octobre 2019 - 16h

ARTCURIAL MOTORCARS



AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS

173

1986 MERCEDES-BENZ 300 SL AVEC HARD-TOP

Carte grise française
French title

Châssis n°
WDB1070411A 050843

- Unique propriétaire méticuleux
- 4 places, boîte manuelle
- Documentation exceptionnelle
- *One meticulous owner*
- *4-seats, manual gearbox*
- *Exceptional documentation*

40.000 - 60.000 €

Sans réserve
No reserve

L'exemplaire ici présenté est remarquable, il n'a connu qu'un seul propriétaire méticuleux et passionné qui a conservé l'ensemble des documents retraçant la vie de la voiture. Il s'agit d'une rare version 4 places à boîte manuelle à 5 rapports, disposant, des vitres électriques, ainsi que de la climatisation automatique. Dans sa superbe livrée bleu pacifique (925), combinée à un intérieur cuir beige crème (275). Toujours garée à l'abri, la voiture a soigneusement été entretenue comme l'atteste son carnet de service et l'important dossier de factures, son état de conservation d'origine est saisissant et conforme à ce que l'on peut attendre d'une automobile affichant 44 700 km d'origine. En 2005, la voiture fut révisée par Mercedes Como alors qu'elle avait parcouru 37 799 km. A la suite du décès de son unique propriétaire il y a quelques années, la 300 SL n'a plus roulé, raison pour laquelle la voiture vient d'être remise en route précautionneusement par l'excellent spécialiste, le garage Mercedes Etoile Tuning (factures de 5 000 €). Seul le pare-brise fissuré serait à remplacer. La voiture dispose de son hard-top d'origine, d'un dossier historique exceptionnel incluant ses carnets de service et d'entretien, un ensemble de documentation d'époque, et un important dossier de factures et de contrôle technique.

The car on offer is remarkable – it has had only one meticulous and passionate owner, who has kept all the documentation retracing the life of the car. It is a rare 4-seater version, with a 5-speed manual gearbox, electric windows and air conditioning. The car is in a beautiful blue shade (925), combined with a cream beige leather interior (275). It has always been parked under cover and maintained meticulously, as demonstrated by the service logbook and comprehensive invoice folder. Its original state of preservation is striking and consistent with what can be expected from a car showing 44,700km since new. In 2005, the car was overhauled by Mercedes Como, when it was at 37,799km. Following the death of its sole owner a few years ago, the 300 SL was not used, which is why the car was restarted by the specialist Mercedes Etoile Tuning (invoices of € 5,000). Only the cracked windshield should be replaced. The car has its original hard-top, an exceptional historical record including its service and maintenance books, a set of period documentation and a large folder of invoices and technical controls.



1992 MERCEDES-BENZ 500E

Carte grise française
French title

Châssis n°
WDB12403618730810

- 25 000€ de révision complète chez Mercedes Limoges
- 326 ch. de plaisir
- Très belle combinaison de couleurs
- *Complete restoration of €25,000 at Mercedes Limoges.*
- *326 hp of pleasure*
- *Gorgeous colour combination*

30.000 - 50.000 €

Face à une concurrence active dans le domaine des berlines à très hautes performances, à la fin des années 80, Mercedes décide de glisser le V8 5L de la 500SL dans une carrosserie de série. La mécanique développe 326cv, tandis que le développement du châssis et la production seront assurés par Porsche... un mythe était né.

L'exemplaire présenté est vendu neuf le 29 mars 1992 en région parisienne dans une livrée des plus élégantes, noir métal (code couleur 199), intérieur en cuir beige. Ce dernier est d'ailleurs toujours aussi lumineux et en excellent état. Cette 500 E très désirable affiche aujourd'hui 69 130 km au compteur et sort d'une révision mécanique plus que complète par le distributeur et réparateur Mercedes-Benz Patrick Launay SAS à Limoges. En effet, plus de 25 000€ HT de frais ont été réalisés dans cet excellent atelier. Cette berline survitaminée a également reçu une peinture complète et ses boiseries ont été revernies. Elle est équipée en option du siège à mémoire et du double airbag. Cette 500 E se trouve dans un état impeccable, prête aux voyages aux longs cours et sera livrée avec son manuel de l'utilisateur dans sa pochette d'origine et sa dernière grosse facture. Un youngtimer de choix et des plus performants.

At the end of the 1980s and against fierce competition when it comes to high-performance saloons, Mercedes decides to put the 5L V8 engine of the 500SL into a standard bodywork. The engine produces 326 hp while the chassis and production will be done by Porsche... A legend was born.

This specific example was sold new on 29 March 1992 in Paris in the most elegant black metal livery (colour code 199) and beige leather interior, which is still in excellent condition. This highly desirable 500E currently has a mileage of 69,130 km and just came out of a complete mechanical overhaul by Mercedes-Benz Patrick Launay SAS in Limoges. More than €25,000 excl. VAT of expenses were spent in this excellent workshop. This powerfull saloon was also repainted completely and its woodwork was revarnished. It is equipped with optional memory seats and double airbag. This 500E is in outstanding condition, ready for long distance drives and will be delivered with its user manual in its original sleeve and its last big invoice. A reference as youngtimer and with high performance.



1970 MERCEDES-BENZ 280 SE 3,5L COUPÉ

Carte grise française
French title

Châssis n°
WDB11102610000707

Moteur
n°11608010000167

- Française d'origine
- Boîte manuelle
- Même famille depuis 37 ans
- *French provenance*
- *Manual transmission*
- *In same family ownership for 37 years*

60.000 - 80.000 €

Immatriculé pour la première fois le 25 mars 1970, cet élégant coupé fut cédé en 1981 par son premier propriétaire, originaire de Haute Savoie, par l'intermédiaire du Garage Davoine. La voiture, qui affichait 55 000 km est alors immatriculée dans le Var, puis sera acquise par le frère de son actuel propriétaire l'année suivante.

Sa teinte blanche (050G) d'origine a été conservée lorsque la peinture a été refaite il y'a quelques années, tandis que le superbe intérieur en cuir noir d'époque a pu être conservé. Les boiseries de l'habitacle sont également en bon état. La carrosserie est saine, seule la partie avant du bas de caisse gauche devra faire l'objet d'une reprise. Au printemps 2018, la voiture a bénéficié d'une importante révision, avec remise en état du circuit de freinage et des suspensions. Les durites, la pompe à essence et les pneumatiques ont également été remplacés à cette occasion. Un essai routier nous a apporté toute satisfaction, même l'autoradio Becker Grand-Prix et son antenne électrique sont fonctionnels ! Seul le totalisateur de kilomètre devra être réparé.

Cet exemplaire, peu courant dans la version V8 3.5 à boîte manuelle, offre une subtile combinaison alliant sport, luxe et confort. Son bel habitacle bien conservé est une véritable invitation au grand tourisme et la fiabilité légendaire de la marque ne pourra que vous inciter à prendre la route à son bord.

First registered on 25 March 1970, this elegant coupé was sold in 1981 by its first owner, from the Haute-Savoie, through the Garage Davoine. The car, with 55,000 km on the clock, was then registered in the Var, before being purchased by the current owner's brother the following year.

The car kept its original white paintwork (050G) when it was resprayed a few years ago, while the superb original black leather interior has been retained. The wood interior trim is likewise in good condition. The body is sound, only the front section of the left-hand rocker panel will need to be repaired. In spring 2018, the car underwent a major service, when the brake system and suspension were refurbished. The hoses, fuel pump and tyres were also replaced on this occasion. Our road test proved most satisfactory; even the Becker Grand Prix radio and electric aerial work! Only the mileage counter will need to be repaired.

This example, rarely found in 3.5 V8 manual form, offers a subtle blend of sportiness, luxury and comfort. Its well preserved and attractive interior is an invitation to set off on a grand tour; while the marque's legendary reliability will surely encourage you to get behind the wheel and head off.



1989 PORSCHE 911 SPEEDSTER 3.2L TURBO LOOK

Carte grise française
French title

Châssis n°
WPOZZZ91ZKS151960

Moteur n° 63K04009

- Vendue neuve en France
- Même famille depuis l'origine
- Coloris élégants, livrée peu courante
- Sold new in France
- In same family ownership since new
- Elegant and unusual colour combination

80.000 - 120.000 €

Pour le dernier millésime de la « série G », Porsche propose à sa clientèle une exécution exclusive sous la forme d'un hommage à une Porsche de légende : la 911 Speedster. Celle-ci reprend les codes de la 356 Speedster des années 50, avec un pare-brise rabaisé et un couvre-capote rigide à double bossage qui lui confèrent un style particulièrement racé.

L'exemplaire présenté a été acheté neuf par le frère de son actuel propriétaire auprès du Garage Dizier, agent Porsche historique à Paris. D'une élégante et peu courante teinte vert forêt métallisée, agréablement contrastée par un habitacle tendu de cuir beige, ce speedster est resté dans la famille depuis l'origine. La carrosserie a été repeinte dans sa teinte d'origine, tandis que la sellerie est d'origine et bien conservée, tout comme la capote. Le compteur a été remplacé à approximativement 17 000 km, d'après ce qui nous a été rapporté, et le nouvel élément affiche aujourd'hui 34 600 km, cette voiture aurait donc parcouru un peu plus de 51 000 km depuis l'origine. Au printemps 2018, elle a bénéficié d'une importante révision et son essai nous a permis de constater un fonctionnement agréable : l'embrayage est doux et progressif, le freinage efficace et la direction ferme. Avec à peine plus de 2 000 exemplaires construits, il s'agit assurément d'un des modèles de 911 les plus rares et désirables.

For the G-Series' final year in production, Porsche offered its customers an exclusive version as a tribute to a legendary Porsche, the 911 Speedster. This reverted to the stylistic conventions of the 356 Speedster from the 1950s, with a lower windscreen and a fixed double-bossed tonneau cover, giving it a particularly elegant appearance.

The example on offer was purchased new by its current owner's brother from the Garage Dizier, a famous Porsche dealer in Paris. Finished in an elegant and unusual shade of metallic Forest Green, attractively set off by its interior trimmed in beige leather, this Speedster has remained with the same family since new. The body has been resprayed in the original colour, while the upholstery is original and well preserved, as is the hood. We understand that the odometer was replaced at about 17,000km and the new unit is today showing 34,600km, so that the car is believed to have covered just over 51,000km from new. In the spring of 2018, the car underwent a major service and it proved pleasant to drive on test, with a gentle and progressive clutch, effective braking and positive steering. With scarcely more than 2000 cars built, this is unquestionably one of the rarest and most desirable models of the 911.



2006 MERCEDES-BENZ SLR MCLAREN COUPÉ

Carte grise française
French title

Châssis n°
WDD1993761M001099

Moteur n°
15598060000658

- Performances extrêmement élevées
- Supercar promis à un bel avenir en collection
- Très bel état de conservation
- *Extremely high performance*
- *A supercar destined to become a classic*
- *Very well preserved condition*

195.000 - 245.000 €

Ce modèle fait partie des plus prestigieux produits par Mercedes. Il a été conçu en association avec McLaren pour en faire une des supercars les plus brillantes de son époque. Elle était équipée d'une structure en carbone et l'aluminium était largement utilisé pour les composants de suspension. Son redoutable V8 de 5,4 litres à compresseur, préparé par AMG développe 626 ch. Relié à une boîte « AMG Speedshift » séquentielle, il propulsait ce coupé à 336 km/h tout en lui permettant d'accélérer de 0 à 100 km/h en 3,7 s. Les portes s'ouvraient en élytres sur un habitacle dont l'atmosphère combine sport et luxe, grâce à une esthétique sophistiquée et des matériaux nobles.

La voiture que nous présentons a été immatriculée pour la première fois le 21 avril 2006. A l'extérieur, la carrosserie d'un noir profond est dans un très bel état de présentation, et, dans l'habitacle, la magnifique sellerie en cuir rouge a conservé un superbe aspect. Les garnitures alu du tableau de bord sont impeccables et l'état de conservation général de la voiture témoigne de l'attention des propriétaires précédents. C'est en 2016 qu'elle rejoint la collection d'une famille de grands amateurs d'automobiles et elle n'avait connu précédemment que trois propriétaires. Elle est depuis entretenue par la concession Mercedes Saga de la Roche-sur-Yon. En 2016, elle a bénéficié d'une très importante maintenance et remise>>>

This model is one of the most prestigious ever made by Mercedes. Designed in association with McLaren to create one of the most outstanding supercars of its time, it had a carbon-fibre structure, with aluminium widely used for the suspension components. Its formidable 5.4-litre supercharged V8, prepared by AMG, developed 626bhp. Mated to a sequential "AMG Speedshift" gearbox, it propelled the coupé to a top speed of 336km/h, with a 0-100kph time of 3.7sec. Its scissor doors opened onto a cockpit which combined sport and luxury, thanks to its sophisticated appearance and high-quality materials.

The model we are presenting was first registered on 21 April 2006. Outside, the deep black bodywork is in excellent condition, while inside, the magnificent red leather upholstery has retained its superb appearance. The aluminium trim on the dashboard is immaculate and the car's overall state of preservation shows the care taken by its previous owners. In 2016, having had only three previous owners, it joined the collection of a family of great car-lovers. Since then, it has been maintained by the Saga Mercedes dealership in La Roche-sur-Yon. In 2016, a major overhaul and upgrade was carried out, including the replacement of the rear shock absorbers and a full service, for more than 30,000 €. Another service was carried>>>







>>> à niveau incluant notamment le remplacement des amortisseurs arrière et une révision complète pour un montant de plus de 30 000 €. Un entretien a aussi été réalisé en 2018 et ses quatre pneus Pirelli P Zero sont encore peu usés. Le dossier qui l'accompagne comprend une expertise de 2018 et les factures d'entretien réalisées dans le passé. Son compteur affiche aujourd'hui 49 150 km et elle sera bien sûr livrée avec ses carnets permettant de constater que la voiture a bénéficié de soins réguliers dans le réseau, de ses manuels ainsi que ses deux clefs. L'estimation plus qu'attrayante à laquelle est présentée cette SLR est une incroyable opportunité d'acquérir cette Supercar qui a marqué l'histoire de Mercedes-Benz. Avec seulement 1700 exemplaires produits, ce véhicule qui réunit le meilleur de Mercedes et de McLaren est de plus promis à un bel avenir en collection. L'exemplaire que nous présentons, récemment révisé et en excellent état ne manquera pas de séduire l'amateur de voitures à très hautes performances.

>>>out in 2018 and the four Pirelli P Zero tyres are little worn. The file accompanying the car includes a valuation report from 2018, as well as bills for service work carried out in the past. Its odometer currently shows 49,150 km and it will of course come with its service books, which confirm that it has been regularly maintained in the dealer network, owner's manuals and two sets of keys. With a more than attractive estimated price, this SLR is an incredible opportunity to acquire a supercar which left its mark in Mercedes-Benz' history. With only 1700 cars built, this car combines the best of Mercedes and McLaren and is destined to become a classic. The model we are presenting, recently serviced and in excellent condition, will not fail to win over lovers of extreme high-performance cars.

1986 PORSCHE 911 CARRERA 3,2L

Carte grise française
French title

Châssis n° 101783

Moteur n°63F02801

- Rarissime 911 de première main, vendue neuve à Paris
- Entretien mécanique scrupuleux (gros dossier de factures et carnet)
- Plusieurs options d'origine y compris le toit ouvrant et l'aile Turbo
- *Rare single owner 911, sold new in Paris*
- *Extremely well maintained (impressive invoice folder and manual)*
- *Several original options including sunroof and Turbo spoiler*

40.000 - 60.000 €

Rares sont les Porsche 911 de ces années-là à ne jamais avoir changé de main. Le propriétaire actuel l'a acquise auprès du concessionnaire Porsche Grenelle Automobiles dans le 15^e arrondissement de Paris pour la somme totale de 270 000 FF le 19 décembre 1985. Elle est livrée avec diverses options : deuxième rétroviseur extérieur, peinture or métallisée, intérieur tennis noir et toit ouvrant et aileron arrière turbo 3,3L. Il l'équipe immédiatement avec un équipement Nokia Radiocom 2000, tellement typique des années 80. L'ensemble du moteur a été refait en 1998/99 chez Porsche tout comme son entretien, comme le prouve son carnet tamponné et l'important dossier de factures (y compris la facture d'achat d'origine !). Depuis son achat en 1986, lorsqu'il ne s'en sert pas pour se déplacer, cette 911 à la couleur rarissime et si attractive est garée sous housse dans le garage du propriétaire dans le 8^e arrondissement de Paris.

Sa peinture a été rafraîchie il y a quelques années et son intérieur se trouve dans un bon état d'origine, comme nous les aimons. Sa présentation générale est donc à la hauteur d'une automobile très bien entretenue. Une rarissime opportunité d'acquérir une 911 3,2L, de première main et parisienne d'origine, avec le toit ouvrant et un coloris des plus attractifs et élégant.

Few Porsche 911s from the 1980s never changed ownership. The current owner acquired this car from the Porsche's Grenelle Automobiles dealership, in Paris' 15th district, paying FF 270,000 on 19 December 1985. The car comes with various options: second exterior mirror, metallic gold paint, black pinstripe interior, and a 3.3L Turbo spoiler at the rear. The car was equipped with a Nokia Radiocom 2000, so typical of the 1980s. The entire engine was rebuilt in 1998/99 at Porsche, where it was maintained too, as can be seen from the stamped service book and the impressive invoice folder. Since its purchase in 1986, when the car is not on the move, this very rare and attractive 911 is parked under cover in the owner's garage in the 8th district of Paris.

The paint was refreshed a few years ago and the car's interior is in a good original condition. The car's overall condition proves that it has been very well maintained. A rare opportunity indeed to acquire a 911 3.2L, single owner, of Parisian provenance, with the sunroof and a color that is most attractive and elegant.



1980 PORSCHE 911 "BACKDATING"

Carte grise française
French title

Châssis n°
WPOZZZ91ZBS100053

Moteur n° 63G05572

- Modifications d'ampleur et de qualité
- Look et performances optimisés
- Sort de restauration
- *Substantial, high-quality modifications*
- *Optimized appearance and performance*
- *Restoration just completed*

125.000 - 165.000 €

La Porsche que nous présentons ne nous a pas laissé indifférents tant l'exécution du « backdating » dont elle a fait l'objet est spectaculaire. Il fut réalisé par les Etablissements espagnols « Julia 911 » de Barcelone dont le travail fut achevé en 2019. Dans un superbe état, la voiture n'a depuis parcouru qu'environ 800 km. Sur une base de 911 SC de 1980, « Julia 911 » a intégralement reconditionné la voiture afin de lui donner un look plus agressif et rétro. Un très conséquent dossier photographique est à la disposition des enchérisseurs. Il permet de mieux appréhender la transformation dont le coût s'élève à près de 120 000€, factures à l'appui, hors achat du véhicule. Chaque poste a reçu un soin tout particulier. L'habitacle est sublime, entièrement paré de cuir tressé marron du plus bel effet. On retrouve ce cuir et les moquettes dans le compartiment moteur et le coffre avant devenu cosu. L'équipement intérieur porté au gout du jour comporte un système radio Porsche avec GPS et prise USB, un toit ouvrant et la climatisation. La carrosserie à ailes larges réalisées en acier et peinte en bleu soutenue offre un look des plus sportifs. Enfin le moteur de la belle a été préparé. Il s'agit d'un bloc de 3.2L qui a bénéficié d'un kit pistons Mahle portant la cylindrée à 3.4L pour une puissance estimée à environ 280 chevaux, >>>

This Porsche could not leave us indifferent, so spectacular is the 'backdating' treatment it has received. Completed in 2019, the work was carried out by the Spanish company Julia 911 in Barcelona. In superb condition, the car has since covered only 800km. Starting from a 1980 911 SC, Julia 911 completely rebuilt the car to give it a more aggressive, retro appearance. A very comprehensive set of photographs is available to bidders and provides a better understanding of the transformation, which cost nearly 120,000 € (with supporting invoices), on top of the purchase of the car itself. Each part of it received the utmost care. The interior is magnificent, exquisitely trimmed throughout in brown plaited leather. The same leather and carpeting is to be found in the opulently trimmed engine compartment and front boot. Inside, the equipment has been brought up to date with a Porsche radio/GPS system with USB connection, a sunroof and air-conditioning. The body with wide steel wings, finished in a deep blue, looks exceedingly sporty. Finally, the car's engine has been prepared. It is a 3.2-litre block, equipped with Mahle pistons to increase its capacity to 3.4 litres; its maximum power is estimated at approximately 280bhp.>>>





>>> bien sûr la boîte de vitesses, l'embrayage et le système de freinage ont eux aussi été revus. Tous les travaux réalisés sont détaillés dans la facture globale démontrant la volonté de son actuel propriétaire d'en faire une voiture unique et cela sans considération de coûts. Ainsi préparée cette voiture offre le meilleur des compromis, un look ravageur, de réelles sensations au volant et un confort d'usage plus moderne.

>>> Naturally, the gearbox, clutch and brakes have all been re-worked as well. All the jobs carried out – and listed in the total bill – show the current owner's desire to create a unique car regardless of cost. This car offers the best possible compromise of stunning looks, an authentic driving feel and updated ease of use.



2004 PORSCHE 996 GT3 RS

Carte grise française
French title

Châssis n°
WP0ZZZ99Z4S690965

Moteur n° 63426557

- Française d'origine, carnet complet
- Bête de course homologuée pour la route
- Modèle rare de la lignée des RS
- *Original French car, completed logbook*
- *Race car homologated for the road*
- *Rare RS model*

125.000 - 155.000 €

D'origine française, cette fantastique 911 aux performances diaboliques fut livrée neuve en France par l'intermédiaire du Centre Porsche de Nantes, le 15 décembre 2003. Elle n'a depuis jamais quitté l'hexagone et fut toujours suivie par le réseau, les derniers entretiens ayant été réalisés chez Imsa Rouen par les équipes réputées de Raymond Narac. Livré neuf avec les freins céramiques PCCB, depuis remplacés par des disques acier comme il est couramment pratiqué sur le modèle, il est en outre doté d'un précieux différentiel à glissement limité. A l'intérieur parmi les options de confort on peut noter l'autoradio Porsche CDR-23 avec chargeur CD, l'ordinateur de bord, la climatisation automatique, les ceintures de sécurité cinq points de teinte rouge, les sièges baquets Recaro, ainsi qu'un extincteur. Notre exemplaire particulièrement bien conservé associe une robe Blanc Carrera à des bandes « GT3 RS » rouges. Son actuel propriétaire en fit l'acquisition en 2013, la voiture avait alors 38 000 km et elle n'en comptabilise qu'environ 42 500 km aujourd'hui. Elle est bien sur accompagnée de tous ses carnets et historique de factures ainsi que de son double de clés. Les jantes 18 pouces sont chaussées de pneus Pirelli Rosso, les deux pneus arrière sont neufs et les deux avant peu usés. Elle vient enfin de bénéficier d'un entretien toujours chez Imsa. Rappelons>>>

This fantastic French 911 with a blistering performance was delivered new in France through the Porsche Centre in Nantes on 15 December 2003. It has remained in the country ever since, and has always been looked after within the network. The last maintenance was carried out by the renowned team led by Raymond Narac at Imsa Rouen. Originally fitted with PCCB ceramic brakes, these were replaced with steel disc brakes as commonly used on this model. It is also fitted with the precious limited slip differential. The interior options include Porsche CDR-23 radio with CD player, on-board computer, automatic air conditioning, red five-point harness belts, Recaro bucket seats and extinguisher. Our particularly well-conserved example is presented in Carrera white with « GT3 RS » red stripes. The current owner bought the car in 2013 when it had covered 38,000 km and the mileage is approximately 42,500 km today. It comes with all its logbooks, a file of bills and a spare set of keys. The 18-inch wheels are fitted with Pirelli Rosso tyres, new at the back and lightly worn at the front. It benefits from a recent service carried out at Imsa. It is worth remembering that the GT3 RS was a genuine « competition-client » car equipped with a flat-six engine producing 381 bhp at 7,400 rpm. With great>>>





>>> que la GT3 RS est une véritable « compétition-client » recevant à l'époque un flat 6 développant 381 ch à 7,400 tr/ mn. Sa rigidité, ses trains roulant et son aérodynamisme soignée lui permettent des performances de 1er rang. Produite à seulement 681 exemplaires, il s'agit en plus d'une série rare et notre exemplaire français a tous les arguments pour séduire l'amoureux de Porsche authentiquement sportive.

>>> *rigidity, running gear and aerodynamics, it was capable of a top-level performance. Being one of just 681 produced, it is also a rare car. Our French example has everything required to appeal to sporting Porsche enthusiasts.*



2008 PORSCHE 997 GT3 CUP

Voiture de compétition
Sans titre de
circulation
Competition car
Unregistered

Châssis n°
WPOZZZ99Z8S798238

Moteur n° 61821725

- Française et moteur d'origine
- Championne de France en 2008
- Véhicule prêt à courir
- *French car with original engine*
- *Champion of France in 2008*
- *Race ready machine*

75.000 - 95.000 €

Cette 997 GT3 Cup fut livrée neuve au talentueux pilote Anthony Beltoise en 2008. La voiture est alors engagée en championnat Porsche Carrera Cup France sous la bannière du Team Sofrey ASP avec le n°7. A l'issue des sept épreuves de la compétition, Anthony Beltoise décroche le titre pilote à son volant. La liste de toutes les interventions effectuées sur la voiture ainsi que des courses auxquelles elle a pris part a été établie par Sofrey et figure au dossier. Entre 2008 et 2012 la voiture ne fit que quelques séances de roulages. C'est en 2012 que son actuel propriétaire, pilote émérite, en fait l'acquisition. Il a conservé cette bête de course dans son jus, ce qui lui confère une patine particulièrement attachante. Sa configuration d'aujourd'hui est donc très proche de celle de 2008, ainsi que le confirme le passeport FFSA. Depuis son achat il a pris part à plusieurs courses privées dont certaines organisées par Porsche Motorsport. La boîte de vitesses a été remise à jour en 2012, suite aux modifications apportées par Porsche sur le modèle. En mars 2018, il a fait procéder à un contrôle et une révision générale dont s'est chargé Stephane Doga, mécanicien en charge de la voiture en 2008. Totalisant seulement 9990 km d'origine et dans un bel état d'usage, cette 997 Cup a bénéficié de tout l'entretien nécessaire pour permettre à son futur propriétaire d'exploiter à son tour toutes les capacités d'une telle machine à palmarès.

This 997 GT3 Cup was delivered new to the talented racing driver Anthony Beltoise in 2008. The car was then entered as number 7 in the Porsche Carrera Cup Championship in France wearing the colours of Team Sofrey ASP. At the end of the seven rounds of the competition, Beltoise was crowned champion in this car. The list of work carried out and the races it took part in, compiled by Sofrey, can be found in the file. Between 2008 and 2012 the 997 GT3 Cup only had a few outings. The current owner, a well-respected driver, bought the car in 2012. He conserved the race car as it was, with its highly evocative patina. It remains in a very similar configuration to how it was in 2008, as confirmed by its FFSA passport. Since the purchase, the owner has taken part in several private competitions including those organised by Porsche Motorsport. The gearbox was updated in 2012 following modifications made by Porsche to the model. In March 2018 the car was inspected and serviced by Stephane Doga, the mechanic who was in charge of the car in 2008. With just 9990 km from new and in lovely, used condition, this 997 Cup has benefitted from all the maintenance required to allow its future owner to enjoy the full potential of a race-winning machine.



1968 FORD MUSTANG VS 289ci CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis n° 8T03C221566

- Nombreux travaux récents
- Modèle mythique facile à collectionner
- Rapport prix/plaisir imbattable
- *Recent work done on the car*
- *Legendary model*
- *Unbeatable price/pleasure ratio*

25.000 - 35.000 €

Sans réserve
No reserve

Cette Ford Mustang cabriolet de 1968 est équipée d'un bloc 289 Ci accouplé à une boîte de vitesses automatique idéale pour cruiser aux beaux jours. Son actuel propriétaire en fait l'acquisition en 2012 avec pour projet de redonner de sa superbe à ce mythique cabriolet américain. Au cours de ces dernières années, il a donc procédé à de nombreux travaux mécaniques et cosmétiques. Citons parmi ceux-ci, une révision mécanique, le remplacement des lames de suspension arrière, de la ligne d'échappement, du maître-cylindre de frein, des habillages, moquettes et garniture de sièges intérieure et des pare-chocs. Afin de chasser la corrosion, cette Mustang fut en grande partie démontée et traitée, la peinture de couleur blanche fut réalisée en début d'année 2019, venant achever la rénovation entreprise de la carrosserie. Elle dispose d'une avantageuse direction assistée et de freins à disques à l'avant. Les quatre pneus à flancs blancs viennent aussi tout juste d'être remplacés. Un dossier photo disponible sur demande détaille les travaux entrepris. Sa capote électrique permet une utilisation des plus aisées et il sera livré accompagné de son cric d'origine. Dans sa livrée blanche avec intérieur et capote noirs, cet icône automobile ne manque pas d'allure et ravira les amoureux de l'« American way of life ».

This 1968 Ford Mustang convertible is powered by a 289 Ci block mated to an automatic gearbox, ideal for cruising on sunny days. Its current owner acquired it in 2012, with the aim of restoring it back to its original condition. In recent years, he has carried out numerous mechanical and cosmetic works. These included a mechanical overhaul, replacement of the rear suspension blades, the exhaust line, the brake master cylinder, upholstery, carpets, interior seat trim and bumpers. To remove corrosion, this Mustang was largely dismantled and treated, and painted white in early 2019, thereby completing the renovation of the bodywork. It has advantageous power steering and front disc brakes. The four whitewall tyres were replaced recently. A photo folder details the work undertaken. Its electric top allows for easy use and the car will be delivered with its original jack. With white exterior and black interior and hood, this iconic car epitomizes the "American way of life" beautifully.



1999 SHELBY SERIES 1 « SUPERCHARGED »

Titre de circulation
monégasque

Monegasque title

Châssis n°
5CXA1812XL000210

- Conçue par Carroll Shelby
- Seulement 249 exemplaires produits
- Version « supercharged » ultra performante
- *Designed by Carroll Shelby*
- *Only 249 examples manufactured*
- *Ultra performing "supercharged" version*

Avec un nom aussi prestigieux, notre Series 1 se devait d'être un hommage à la sportivité. Les développements de cette Supercar débutent dans les années 90 avec l'objectif de rivaliser avec le meilleur de la production européenne. Utilisant des matériaux nobles comme l'aluminium et le carbone, ce roadster bénéficie de tout le savoir-faire du sorcier américain et d'un poids contenu d'environ 1 200 kg. Equipé d'un V8 de 4,0l de cylindrée, le « L47 Aurora » d'origine Oldsmobile, accouplé à une boîte de vitesses mécanique à 6 rapports, cette véritable Cobra des temps modernes est une rare version « supercharged », développant pas moins de 450cv pour des performances tout simplement exceptionnelles. Avec seulement 4 500 miles au compteur soit environ 7 000 km, il fut acheté neuf en 2001 par son actuel propriétaire monégasque auprès du distributeur européen de l'époque et se trouve dans un excellent état de conservation, entretenu par le mécanicien du propriétaire. Seulement 250 exemplaires furent construits, dont seulement 70 en version « Supercharged ». Il n'y a tout au plus qu'une poignée de Séries 1 en Europe. Voiture extrêmement performante, rarissime, avec une provenance limpide, elle sera vendue avec son manuel d'entretien signé de la main du Maître : Carroll Shelby.

With such a prestigious name, our Series 1 must be considered as a tribute to sportsmanship. Development of this Supercar began in the 1990s with one main objective: to compete against the best of European manufacturing. With the use of noble materials like aluminium and carbon, this roadster benefited from the American wizard's extensive expertise and a weight of 1,200kg.

Fitted with the original Oldsmobile "L47 Aurora" 4.0L V8 engine, paired with a 6-speed manual gearbox, this true Cobra of our recent era is a rare "supercharged" version and simply delivers outstanding performance with no less than 450 hp. Presented with a mileage of only 4,500 miles (equivalent to 7,000km approximately), the car was acquired new by its current owner from Monaco in 2001 through a European distributor and is still in excellent condition, thanks to the owner's mechanic who has maintained it. Only 250 units were built, of which only 70 in "Supercharged" version. There is only a handful of Series 1 in Europe. Extremely powerful and ultra rare, along with a transparent history, this car will be sold with its service manual signed by the hand of the Master himself: Carroll Shelby.

90.000 - 120.000 €







1969 RENAULT 8 GORDINI R1135

Titre de circulation
hongrois

Hungarian title

Châssis n°
R1135 0202382

Moteur n° 8120003706

- Voiture championne de Hongrie 1969 en 1300 !
- Restauration de qualité
- Véritable pièce de collection !
- *Hungarian champion car 1969 in 1300*
- *Quality restoration*
- *A true collector's item*

40.000 - 60.000 €

Cette Renault 8 Gordini a une histoire particulière puisqu'elle a été immatriculée neuve en février 1969 par le pilote Hongrois Attila Ferjancz, neuf fois champion de Hongrie en rallye, et ayant remporté 22 courses du championnat d'Europe des Rallyes au cours de sa carrière. Pour les années 1969, 70 et 71, ce dernier remporte la classe 1300 du championnat de Hongrie au volant d'une R8 Gordini, qui n'est autre que l'exemplaire présenté pour l'année 1969. Il cède la voiture à Budapest en mai 1970 au profit d'une nouvelle monture pour la saison suivante. La voiture connaîtra deux autres propriétaires avant d'être achetée par l'actuel en 2005. Elle a bénéficié d'une restauration complète, tout en conservant sa configuration course, équipée de sièges baquets, de harnais modernes et d'un arceau. Le moteur 1300 Gordini d'origine, trop endommagé pour être conservé, a été remplacé par un élément restauré en stricte configuration d'origine, à l'exception de la boîte à air, avantageusement remplacée par des cornets. Elle est, équipée de jantes larges en acier chaussées de pneus Yokohama ayant nécessité l'adaptation de discrets élargisseurs d'ailes à l'avant. Outre son état de présentation exceptionnel, cette R8 Gordini offre un palmarès de premier ordre, une véritable pièce de collection !

This Renault 8 Gordini has a special history, since it was first registered in February 1969 by Hungarian driver Attila Ferjancz, nine-time Hungarian rally champion who also won 22 European Rally Championship races during his career. As for years 1969, 1970 and 1971, the latter won the Hungarian Championship in the 1300 class at the wheel of an R8 Gordini, which is none other than the one offered here for the year 1969. He conceded the car in Budapest in May 1970 for a new one to compete in the following season. The car will have only two other owners before being acquired by the current proprietor in 2005. It had a complete restoration carried out while keeping its original racing set up, fitted with bucket seats, modern harnesses and a hoop. Too damaged to be retained, the original 1300 Gordini engine was replaced by a restored one with strict original configuration, with the exception of the airbox which was favorably replaced by horns. It is also equipped with wide steel wheel rims wearing Yokohama tyres, which required the implementation of discrete expanding front arches. In addition to its exceptional condition, this R8 Gordini offers an incredible first class track record, a true collector's item! corrosion. An exceptional vehicle perfect for both collectors and design lovers.



1981 RENAULT 5 TURBO

Titre de circulation
belge

Belgian title

Châssis n°
VF1822000B0000686

Moteur n°
870 7/30 000000842

- Préparation Cévennes
- Restauration méticuleuse
- 1690 exemplaires dont 22 dans ce coloris

- Cévennes preparation
- Meticulously restored
- 1690 examples, 22 in this colour scheme

90.000 - 120.000 €

Les études de la Renault 5 Turbo (projet 822) débutent en 1976. En août 1978, la R5 turbo est présentée officiellement, et en septembre 1979, elle est présentée au public au Salon de Francfort. En novembre, elle est mise en production dans l'usine Alpine de Dieppe puis est homologuée en Groupe IV (400 exemplaires minimums). La décennie qui a suivi a été marquée par les succès de cette voiture et de ses évolutions en rallye, renouant avec les plus beaux succès de la marque.

L'exemplaire présenté, numéroté 736, a été acheté en Italie par son actuel propriétaire, collectionneur et fils de collectionneur de Renault sportives, mais également agent de la marque au losange. Amateur exigeant, ce dernier lui a fait bénéficier d'une restauration complète dont témoignent des photos. La peinture gris Galaxie #625 et bleu Olympe #729 a été refaite en conformité avec l'origine. Pour ce qui concerne l'habitacle, les moquettes ont été remplacées tandis que les sièges, en très bel état d'origine, ont été conservés. La mécanique a quant à elle bénéficié d'une remise en état complète et d'une préparation Cévennes grâce à laquelle elle atteint 220cv, réalisée par 3S Développement. Des nombreuses factures de cette remise en état figurent au dossier, et la voiture a depuis parcouru 2 000 km sans encombre. Les pneus Michelin TRX sont neufs. Elle est en outre accompagnée de sa brochure publicitaire d'époque ainsi que de la trousse à outils sur la plage arrière. Seules 22 unités virent le jour dans cette élégante combinaison de couleurs, ce qui rend d'autant plus attrayant cet exemplaire prêt à prendre la route sur toutes distances.

Development of the Renault 5 Turbo (project 822) began in 1976, and the car was officially presented in August 1978. It made its first appearance in public in September 1979 at the Frankfurt Motor Show. Production began in November, at the Alpine factory in Dieppe, and the model was homologated in Group 4 (requiring a minimum of 400 examples). Over the next decade, the marque enjoyed enormous success with the R5 turbo and its subsequent rallying evolutions.

The example presented, numbered 736, was bought in Italy by the current owner, a marque dealer whose father also collects sporting Renaults. A diligent enthusiast, he had a full restoration carried out, as evidenced by photos in the file. The car was repainted in the original colours of Galaxie grey #625 and Olympe blue #729. Inside, the carpets were all replaced but the seats, in superb original condition, were conserved. The engine was completely overhauled and prepared to 220bhp "Cevennes" spec, by 3S Développement. There are numerous invoices in the file documenting this work and the car has run 2,000 km since it was carried out, without any problems. It has new Michelin TRX tyres, and comes with its period publicity brochure, and a toolkit on the rear parcel shelf. Just 22 cars were produced in this superb colour combination, adding extra appeal to this example that is ready to take to the road, prepared for any distance.



1974 BMW 2002 TURBO

Carte grise française
French title

Châssis n° 4290034

- Française d'origine
- Important travaux mécaniques récents
- Eligible pour de nombreux événements
- *French provenance*
- *Important mechanical work done recently*
- *Eligible for many events*

60.000 - 80.000 €

Voiture rare, la 2002 Turbo a été produite à moins de 1 700 exemplaires et ne fut que très peu diffusée en France. Celle que nous présentons fait partie de ces rares exemplaires (guère plus d'une centaine) vendus neufs en France. Elle est dans les mains d'un passionné gapençais depuis 2005. La voiture était alors immatriculée dans l'Ain et affichait 81 000 km au compteur. Son précédent propriétaire l'avait achetée en bel état d'origine et l'avait préparée afin de participer à des rallyes de régularité dans les années 1990. L'intérieur d'origine est dans un très bel état. La carrosserie devra être revue car nous avons noté des traces de corrosion dans les bas de caisse et le coffre. Notre collectionneur propriétaire d'une M3 E30, est particulièrement passionné et exigeant, recherchant un fonctionnement mécanique optimal. Depuis 2005 il a listé l'ensemble des travaux effectués qui comprennent : réfection du moteur, du démarreur, de l'alternateur, changement du turbo il y a moins de 25 000 km, réfection de la boîte il y a moins de 20 000 km. Dans le dossier un important ensemble de factures, pour la plupart de pièces achetées chez des spécialistes, revient sur le soin apporté au bon fonctionnement de la voiture. Vendue avec son passeport FIVA et différentes pièces d'origine, cette 2002 Turbo constitue une superbe base, étant française d'origine et bien suivie, afin de pouvoir participer aux plus sportifs et prestigieux événements mondiaux.

Rare car, the 2002 Turbo's production was less than 1,700 units. Only few were sold in France (hardly more than 100) and the one we are offering is one of those. It is in the hands of the current owner since 2005, the car was at that time registered in the Ain, and had 81,000 km on the odometer. The previous owner had bought it in a beautiful original condition, and had prepared it to participate in rallies in the 1990s. The original interior is in a very good condition. The bodywork will need some work as there are some signs of corrosion in the sills and the trunk. The collector also owns an M3 E30 and is particularly passionate and demanding. Since 2005 he has listed all the work done which includes: rebuilding of the engine, the starter and the alternator, the turbo is less than 25,000 km old and the gearbox repaired less than 20,000 km ago. The numerous invoices, mostly parts bought from specialists, testify the care taken to ensure the proper functioning of the car. Sold with its FIVA ID card and various original parts, this 2002 Turbo is the perfect car, with French provenance, to participate in the best international events.



1985 PEUGEOT 205 GTI 1.6L

Carte grise française
French title

Châssis n°
VF3741C66F5773514

- Superbe restauration
- Peu de propriétaires et dossier complet
- Livrée très séduisante
- *Superb restoration*
- *Few owners and complete folder*
- *Very attractive colour combination*

18.000 - 26.000 €

Sans réserve
No reserve

En mars 1984 au salon de Genève, Peugeot présente la déclinaison sportive de sa petite citadine 205 apparue un an plus tôt : la 205 GTI. D'abord proposée en version 1.6L de 105 chevaux, en mars 1986 elle est disponible en 115 chevaux sur option, puis dès la fin de cette année l'option devient de série et une autre version 1.9L développant 130 chevaux est également disponible.

La GTI de la vente fait partie de la première série et reste la plus recherchée aujourd'hui. Elle est vendue neuve dans le Var à un premier propriétaire qui la conserve jusqu'en 2009. Il la revend à 64 371 km au deuxième propriétaire qui la conserve trois ans. L'actuel propriétaire, un garage spécialisé dans la compétition, l'acquiert en 2015 et la restaure intégralement aussi bien en carrosserie, à partir du hydrau-décapage de la caisse, jusqu'à la mécanique (moteur et boîte) complètement révisée. Le faisceau électrique est partiellement remplacé, le freinage est refait, le tout avec des pièces d'origine. Le travail est fidèle à la configuration d'origine, ce qui en fait un joyau aujourd'hui. Cette belle 205 totalise 96 000 km et fera le bonheur d'un collectionneur nostalgique de ces petites bombes citadines.

In March 1984 at the Geneva Motor Show, Peugeot unveiled the sporty version of the compact 205 city car, which had appeared a year earlier: the 205 GTI. First offered in a 105bhp 1.6L version, it was also available with an optional 115bhp in March 1986 and by the end of '86 a 130bhp 1.9L version was offered too.

The GTI on sale is from the first series and remains the most sought after today. It was sold new in the Var to a first owner who retained it until 2009. He sold it at 64,371km to the second owner, who kept it for three years. The current owner, a specialized motorsport garage, acquired it in 2015 and restored it entirely, stripping the body, and comprehensively overhauling the mechanicals (engine and gearbox). The wiring harness was partially replaced, the braking redone, all with original parts. The work was as per the original configuration, making it a jewel of a car today. This beautiful 205, with 96,000km on the clock, will surely delight an enthusiast of pocket rockets.



1960 MERCEDES-BENZ 220 SE CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis n°
128.030-10-002987

Moteur n°
127.983-10-000471

- Intéressante version SE
- Cabriolet fiable et élégant
- Bel état général

- *Interesting SE version*
- *Reliable and elegant cabriolet*
- *Nice general condition*

60.000 - 80.000 €

Avec le type 220 de 1951, Mercedes-Benz amorçait la modernisation de ses grands modèles en proposant un beau moteur six cylindres à arbre à cames en tête. La 220 S de 1956 parachevait cette évolution en introduisant une caisse monocoque et une moderne carrosserie ponton. La 220 SE de 1958 reçut ensuite un système d'injection Bosch qui lui procura un appréciable gain de couple à un régime inférieur, au bénéfice de l'agrément de conduite. Elle fut déclinée en berline, coupé et cabriolet, ce dernier style étant le plus recherché. L'exemplaire présenté a été vendu neuf en Californie. Sa daten karte qui la date du 5/4/1960 confirme qu'elle était de livrée ivoire, avec intérieur cuir vert, et était équipée d'un autoradio Becker Mexico optionnel. Ce document permet de conclure qu'à part la sellerie en cuir noir, cette voiture a conservé sa configuration et sa mécanique d'origine. Importée aux Pays Bas en 1999 alors qu'elle avait déjà bénéficié d'une remise en état de sa carrosserie et de sa sellerie, elle fut immatriculée 10 ans plus tard en France, avant qu'en 2011 le frère de l'actuelle propriétaire n'en fasse l'acquisition. Un important dossier comprenant des factures d'entretien depuis la fin des années 80, ainsi que différents manuels accompagne la voiture. Saine et en bel état d'usage, elle devra bénéficier d'une révision générale de principe, ayant peu servi ces derniers temps. Il s'agit d'une voiture rare sur le marché, caractérisée par une qualité de fabrication et de finition rare pour l'époque, ainsi que par sa fiabilité et sa facilité d'utilisation.

It's with the 1951 type 220 that Mercedes-Benz began the upgrade of its large models by offering a beautiful six-cylinder overhead camshaft engine. The 220 S of 1956 topped off this evolution by introducing an integrated frame and a pontoon bodywork. The 1958 version was then fitted with a Bosch fuel injection system, which enabled a significant torque increase at lower engine revolutions per minute and resulting in a more enjoyable driving experience. This model was then manufactured into a saloon, coupe and convertible, the latter being the most sought after. This particular car was sold new in California. Its daten karte dates the car from 05/04/1960 and confirms that it was in ivory livery with green leather interior and fitted with an optional Becker Mexico car radio. Except for the black leather upholstery, the document concludes that this car has retained its original fitting and mechanical elements. Imported in Holland in 1999 whilst it had already benefited from a bodywork and upholstery restoration, it was registered in France 10 years later, before the current owner's brother acquired it in 2011. An important folder of invoices since the end of the 1980s and various manuals come with the car. Sound and in good used condition, the car should however benefit from a standard service throughout, since it has not been used recently. This is a rare car in today's market, with its manufacturing quality and its finish, rare for that era, as well as its reliability and ease of use.



1957 MESSERSCHMITT KR200 CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis n° 63464

Moteur n° 3382003

- Désirable version cabriolet
- Belle restauration
- Fort capital sympathie pour la reine des microcars
- *Desirable cabriolet version*
- *Beautiful restoration*
- *Very much loved as the queen of microcars*

30.000 - 40.000 €

Lancée au printemps 1955, la version KR200 du célèbre Messerschmitt succédait au KRI75. Elle bénéficiait en particulier d'une augmentation de cylindrée, et d'un léger surcroît de puissance. Disponible en version standard, avec une bulle en plexiglas ou en roadster, c'est encore la version cabriolet qui était la plus luxueuse, bénéficiant d'un intérieur plus cosu et de chromes supplémentaires.

L'exemplaire présenté fait partie de cette désirable catégorie. Vendu neuf en Suisse, il a été exporté vers la Belgique en 2014, avant d'être acheté par son actuel propriétaire. Toutes les factures d'entretien depuis 2014 et quelques autres plus anciennes l'accompagnent, ainsi que deux brochures de vente en néerlandais, et l'ouvrage « Messerschmitt Gold Portfolio ». La restauration complète dont il a bénéficié met particulièrement en valeur son originalité et se glisse à son bord est un véritable plongeon dans le monde aéronautique. C'est depuis ce cockpit proche de celui d'un avion que nous avons pu réaliser un essai qui nous a apporté toute satisfaction. Son passage, suivi des volutes bleutées typiques de son moteur 2 temps, n'attire qu'étonnement et sympathie. Ayant visiblement peu circulé depuis sa remise en état, ce KR200 fera le bonheur de son futur propriétaire. A consommer sans modération !

Launched in spring 1955, the KR200 version of the famous Messerschmitt superseded the KRI75. It benefited from an increase in cubic capacity and a slight growth in performance. Available as a standard version with a plexiglas bubble or as a roadster, it is still the convertible version that would remain the most luxurious one, enjoying a more posh interior and additional chrome.

This specific example is part of this desirable category. Sold new in Switzerland, it was exported to Belgium in 2014 before being purchased by its current owner. All servicing invoices since 2014 and some other older ones are included in the documentation, as well as two sales brochures in Dutch and the "Messerschmitt Gold Portfolio" book. The complete restoration that has been carried out particularly highlights its originality. It's from this cockpit (ever so close to the one of an airplane) that we have been able to test-drive it with satisfaction. Followed by the bluish scrolls typical of its 2-stroke engine, it captivates with surprise and affinity. Having obviously not been used much since its refurbishment, this KR200 will delight its future owner. To consume without moderation!



1992 PORSCHE 964 CARRERA RS

Carte grise française
French title

Châssis n°
WPOZZZ96ZNS490953

Moteur n° 62N81532

- Version sportive allégée, performances élevées
- Seulement 55 000 km au compteur
- Modèle rare, moteur d'origine
- *Lightweight sports version, high performance*
- *Just 55 000 km on the clock*
- *Rare model, original engine*

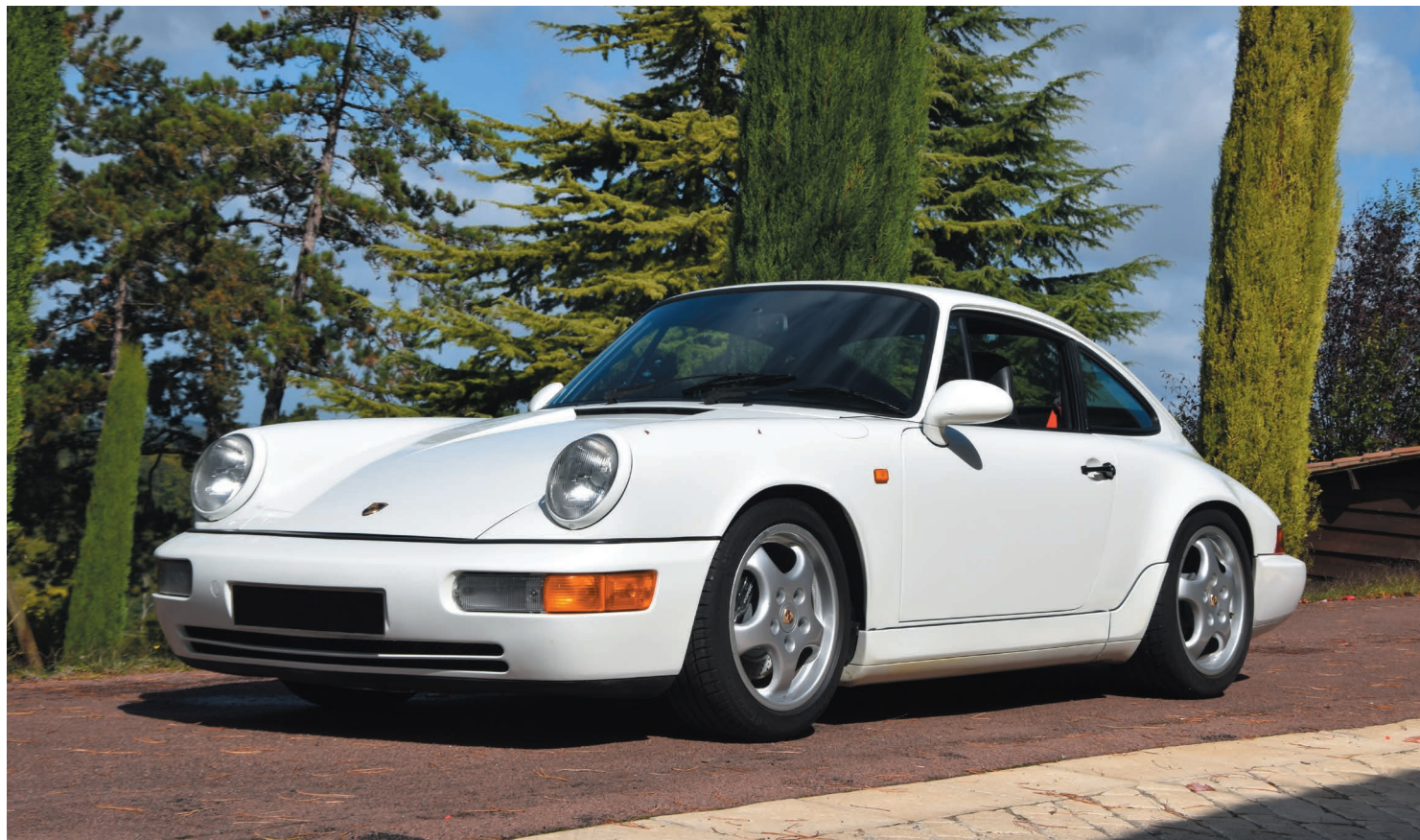
La Carrera RS, qui reprenait la légendaire appellation de la 2.7 RS, était une version sportive dérivée de la Carrera 2, destinée au Groupe N/GT. Dotée du moteur 3,6 litres 260 ch, elle était allégée grâce à l'usage de matériaux spéciaux et une réduction de l'équipement, selon une méthode largement maîtrisée par la marque. Son poids était inférieur de 160 kg par rapport à celui de la Carrera 2 de série, et la production ne dépassa pas les 2 500 exemplaires. Il s'agit donc d'une voiture à la fois rare et performante, recherchée comme toutes les Porsche exclusives.

Destiné au marché européen, l'exemplaire de notre vente a été livré neuf en Italie, le 7 mai 1992 par la concession Porsche de Turin. Son carnet nous indique des entretiens dans le réseau italien, le dernier remontant à 2011 à 53 030 km. C'est en 2012 que la voiture arrive en France lorsqu'elle intègre l'importante collection dans laquelle, elle se trouve encore aujourd'hui tout comme la 993 RS de la vente. Dans sa robe blanche « Grand Prix White », cette RS est munie de ses beaux sièges baquets en cuir bicolore d'origine noir et gris. Son compteur n'affiche aujourd'hui que 55 000 km, ce qui constitue un kilométrage très raisonnable lorsque l'on connaît la fiabilité de la voiture. Elle dispose en outre de son compresseur et de sa galette de secours. >>>

The Carrera RS, employing the name made legendary by the 2.7 RS, was a sporty version of the Carrera 2, destined for the N/GT Group. Equipped with a 260 bhp engine, the interior equipment was kept to a minimum and special materials were used in a method mastered by the marque to keep the weight down. Just 2,500 examples were produced of the model that weighed 160 kg less than the standard Carrera 2, making this a rare and powerful car, highly sought after like all exclusive Porsche models.

Destined for the European market, the example in the sale was delivered new in Italy on 7 May 1992, through the Porsche dealership in Turin. Maintenance carried out within the Italian network is recorded in the logbook until 2011 at 53,030 km. The car arrived in France in 2012, going into the large collection it remains in today that also includes the 993 RS in the sale. Livered in Grand Prix White, this RS has retained its lovely, original black and grey leather bucket seats. It has just 55,000 km on the odometer today, a very modest mileage considering the reliability of the car. It comes with its compressor and space-saving spare wheel. The car has recently been serviced at Christian Morales, a well-known business in Angoulême. Well conserved and presented in its original>>>

130.000 - 180.000 €



>>> Notre exemplaire vient de bénéficier d'un entretien réalisé par les Etablissements de Christian Morales réputé dans la région d'Angoulême. Bien conservée dans l'ensemble et dans sa configuration originelle (couleur et moteur), cet exemplaire à l'estimation attractive et au faible kilométrage offre l'opportunité d'accéder à l'univers très prisé des Porsche à l'appellation « RS ».

>>> *configuration (colours and engine), this low-mileage example with an attractive estimate offers an opportunity to enter the very select world of "RS" Porsche.*





27 octobre 2019 - 16h



ARTCURIAL MOTORCARS

AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS

219

1995 PORSCHE 993 RS

Carte grise française
French title

Châssis n°
WPOZZZ99ZTS390589

Moteur n° 63S86179

- Rare livrée blanc Grand Prix
- Modèle rare et déjà mythique
- A l'aise sur route comme sur circuit
- Rare "White Grand Prix" livery
- Rare model already a legend
- At home on the road or the circuit

230.000 - 280.000 €

Dans sa belle et pure livrée « Blanc Grand Prix » d'origine, cette 993 RS affiche un faible kilométrage et possède son moteur d'origine. En effet, mise en circulation le 11 décembre 1995, son compteur n'affiche aujourd'hui qu'un peu plus de 50 000 km. A l'instar de la 964 RS de la vente, c'est en 2012 que cet exemplaire intègre la belle collection dans laquelle elle se trouve encore aujourd'hui. Elle n'a depuis que très peu roulé et se trouve dans un bon état général de conservation, nous avons néanmoins noté une trace de réparation à l'avant droit. Par définition, les RS pour « RennSport » sont des versions allégées et dépourvues de ce qui n'est pas indispensable, comme les insonorisant, les sièges arrière ou bien encore les poignées de portes intérieur. Les deux occupants peuvent en revanche s'installer dans les très beaux sièges sport en dossier blanc et disposent de la climatisation et d'un autoradio d'origine Porsche CR3. Son dossier nous apprend qu'elle séjourna au Japon, pays dans lequel la passion automobile est vive et les collectionneurs réputés très méticuleux. Elle est de plus équipée d'amortisseurs réglables à l'avant. Au vu des éléments figurant au dossier, les entretiens qu'elle reçut furent réguliers, et elle fut contrôlée en 2011 en Allemagne par le spécialiste Porsche FVD à Umkirch lorsqu'elle revint en Europe. Elle vient de bénéficier d'un entretien réalisé par les Etablissements Morales. Elle fait partie des 1 014 exemplaires produits de ce modèle, idéal pour les amateurs de vraies >>>

Presented in its original livery, a pure "Grand Prix White", this 993 RS comes with low mileage and its original engine. First registered on 11 December 1995, the car has covered just over 50,000 km today. It has been part of a wonderful collection since 2012, along with the 964 RS in the sale. The car has been driven sparingly during this time and is in good overall condition, nevertheless we noted a repair trace on the right front side. The RS, for "Rennsport" signifies a lightweight version, stripped of non-essential elements such as soundproofing, rear seats and interior door handles. The two passengers can, however, settle into attractive white-backed sports seats and enjoy air conditioning and the original Porsche CR3 radio. We discover from the file that the car spent some time in Japan, a country with a special interest in cars where collectors have a reputation for being meticulous. It is equipped with adjustable front shock absorbers. Documents show it was regularly maintained, and the car was inspected by Porsche specialist FVD in Umkirch, Germany, when it returned to Europe in 2011. It is fresh from a service carried out by Morales. One of 1,014 examples built, this model is perfect for enthusiasts who enjoy the thrills of driving. RS versions have become more affordable in the current market and offer the added advantage of being usable on road or track. >>>





>>>sensations de conduite. Les versions RS sont redevenues plus abordables sur le marché et offrent la possibilité de rouler à la fois sur route et sur circuit. Cette 993, dernière « vraie » Porsche puisque dernière génération bénéficiant du refroidissement par air, se présente ici dans une version RS belle à regarder et redoutable d'efficacité.

>>>*This example of the last « real » Porsche, being the last air-cooled generation, is presented in the special RS version that is stunning to look at and formidable to drive.*



1970 PORSCHE 911 2.2L S TARGA

Carte grise française
French title

Châssis n° 9110310343

Moteur n° 6301915

- Très séduisante patine
- Modèle mythique en couleurs d'origine
- Seulement 1517 exemplaires Targa
- *Highly attractive patina*
- *Iconic model in original colours*
- *Just 1517 Targa examples*

80.000 - 110.000 €

Notre désirable 911, une 2.2L S en version Targa fut livrée neuve aux Etats-Unis le 1er février 1970 et se présente aujourd'hui dans sa livrée d'origine avec sa robe « rouge Bahia » et son intérieur en simili noir. Son dossier nous apprend qu'elle séjourna notamment dans la province de l'Ontario et qu'elle fut importée en France en 2011 avant que son actuel propriétaire ne réalise son rêve en 2015 en en faisant l'acquisition, séduit par ce modèle mythique. La voiture a depuis notamment bénéficié d'une réfection du moteur, qui n'est pas d'origine mais du bon type, avec notamment le remplacement de la segmentation, des soupapes et ressorts de soupapes. Le disque d'embrayage a lui aussi été remplacé et le toit targa fut entièrement restauré. Les factures de pièces figurent au dossier. Elle est équipée de son autoradio d'époque, de ses deux batteries et d'un échappement Dansk et sera livrée accompagnée de son manuel de bord, de sa trousse à outils, de sa roue de secours d'origine Fuchs et de son cric. Bon état général sans être parfaite, elle propose aujourd'hui une agréable et homogène patine qui lui donne ce supplément d'âme que n'ont plus les voitures sortant de restauration. Avec 180 chevaux et un poids contenu, la 2.2L S fabriquée à moins de 4700 exemplaires est l'archétype de la 911, cette voiture qui sait tout faire et à toutes les vitesses. Notre exemplaire présenté à une estimation des plus attractives possède de solides arguments pour accéder à ce modèle mythique des 911 Classic.

Our desirable 911, a Targa version of the 2.2L S, was delivered new to the United States on 1 February 1970 and is presented today in its original livery, painted "Bahia red" with black leatherette interior. We discover in the file that the car remained largely in the Canadian province of Ontario and was imported into France in 2011. The current owner, a fan of this model, made his dream purchase in 2015. Since then, work has been carried out to improve the running of the engine, which is the correct type but not matching. This included replacing the piston rings, valves and valve springs. The clutch disc was also replaced and the targa roof fully restored. Invoices for these parts are in the file. The car comes with its period radio, twin batteries and Dansk exhaust. It will be delivered with its owner's manual, toolkit, original Fuchs spare wheel and jack. In good overall condition without being perfect, it has a lovely, uniform patina giving the car its personality – something that restored examples lack. Under 4700 examples were built and with 180 hp and a modest weight, the 2.2L S remains the archetypal 911 – highly versatile at all speeds. Our example comes with an attractive estimate, and offers a strong argument for buying this classic 911 model.



1970 PORSCHE 911 2.2L E

Titre de circulation
italien

Italian title

Châssis n° 9110200472

Moteur n° 6201432

- Bel état de présentation et de fonctionnement
- Restauration mécanique récente
- Configuration conforme l'origine
- *Good aesthetical and mechanical working order*
- *Recent engine restoration*
- *Consistent configuration to the original*

Dans ce coloris bleu clair « Pastel Blue » référence 2020 et typiquement seventies, cette 911 2.2L version E ne manque pas d'allure. Notre exemplaire fut mis en circulation le 30 novembre 1969 et fut livré neuf en Italie. Il se trouvait d'ailleurs à Rome lorsque son actuel propriétaire en fait l'acquisition en 2016. En bel état général de présentation, il a fait l'objet de plusieurs travaux récents importants. Côté mécanique tout d'abord, elle fut confiée au garage l'Autosiaste de Courbevoie en 2018 qui procéda à la réfection du moteur (cylindres, jeux de coussinets, rectification des sièges de soupapes, guides et vilebrequin) de l'embrayage, de la pompe à huile et du silencieux notamment. Lors de cette restauration, le carter en magnésium a été remplacé par un carter en acier plus fiable, celui d'origine sera livré avec la voiture. Le montant des travaux s'élève alors à plus de 21 000 €. La peinture homogène et d'un bel éclat fut elle refaite peu de temps avant l'achat en Italie. Les quatre jantes Fuchs en bon état sont chaussées de pneus Michelin assez peu usés. Les deux sièges avant à motif pieds de poule enfin ont eux aussi été repris conformément à l'origine. Il est important de souligner qu'elle se trouve en possession de son moteur d'origine et que sa livrée actuelle est conforme à sa sortie d'usine. En bel état général, cette 911 E, version polyvalente entre la T et la S est une désirable Porsche Classic qui ravira les amateurs de la marque.

This typically 1970's 911 2.2L E version doesn't lack of any charm, thanks to its light blue "Pastel Blue" 2020 reference. It was registered on 30 November 1969 and was delivered new in Italy. It was located in Rome when its current owner acquired it in 2016. Important work has been carried out recently and the car is in good condition overall. On the mechanical side, it was entrusted to the Autosiaste Courbevoie workshop in 2018 who proceeded to an engine rebuild (cylinders, set of bearings, refurbishment of valve seats, manuals and crankshaft), renovation of the clutch, oil pump and the silencer. During this restoration, the magnesium casing was replaced by a more reliable one in steel (the original one will be delivered with the car). More than €21,000 was spent for this restoration. This seamless and beautiful paint was redone shortly before its purchase in Italy. The four Fuchs rims are in good condition and fitted with Michelin tyres which have barely been used. The two houndstooth front seats have also been changed to match the original. The car still has the original engine and its current livery is consistent to the original one. In nice condition throughout, this 911 E, a versatile version between the T and S, is a desirable Classic Porsche that will delight more than one enthusiast.

90.000 - 110.000 €



1975 FERRARI 365 GT4 2+2

Carte grise française
French title

Châssis n° 18735

Moteur n°
F101AC000.01043

- Premier modèle le plus rare de la lignée
- Très saine et d'origine, vendue neuve par Pozzi
- Produite à seulement 525 exemplaires
- *First and rarest model of this line*
- *Very sound and original, sold new by Pozzi*
- *Only 525 examples built*

60.000 - 80.000 €

La voiture présentée, fut livrée neuve par Pozzi Levallois en bleu Sera metallico / cuir beige. Le dossier de factures et les copies des cartes grises nous révèlent qu'elle a eu un propriétaire de Neuilly de 1981 à 1984, et l'actuel de 1984 à ce jour. Le moteur fut refait par Beauzon en 1984 et seulement 13000 km ont été parcourus depuis. La pression d'huile au ralenti à chaud est à 4 Kg, elle ne fume pas ni ne chauffe. La boîte et l'embrayage et les vitres électriques fonctionnent bien. Elle totalise 9502 km au compteur, soit 109 502 km. Cette Ferrari, assimilable à une sortie de grange, a en effet peu roulé depuis 35 ans mais régulièrement et malgré le fait qu'elle nécessite une révision complète, tout à part la climatisation fonctionne correctement. Un échappement en inox « garantie à vie » de chez LP Trading Car a été installé en 2007. Toujours parquée au sec, elle ne présente pas de traces de corrosion ni d'accident, les ouvrants sont bien alignés, le tableau de bord en flocage n'est pas craqué mais la lunette arrière est fêlée. La peinture est ancienne mais sera lustrée avant la vente ainsi que l'intérieur qui lui est complètement d'origine. Le système de freinage a été purgé en 2019 et quelques durites remplacées. Elle est équipée de sa trousse à outils, de ses manuels de bord quelque peu rongés par les souris et d'un dossier de factures depuis 1981. Cette Ferrari très originale et facile à remettre à niveau, mérite d'entrer dans la collection d'un amoureux du modèle, rappelons qu'elle est la plus rare et la plus rageuse de la série des 365 GT.

The car on offer was delivered new by Pozzi Levallois, in a blue Sera metallic color and beige leather interior. The invoice folder and registration document copies reveal that it had an owner in Neuilly from 1981 to 1984, and the current one, from 1984 to date. The engine was rebuilt by Beauzon in 1984, and only 13,000km have been covered since then. The hot idling oil pressure is 4 kg, and it does not smoke or heat. The box, clutch and electric windows work well. It has 9,502 km on the meter, which is 109,502 km. This Ferrari, almost a "barn find", has been sparingly but regularly driven for 35 years, and even though it needs a complete overhaul, everything except for the air-conditioning works well. A "guaranteed for life" stainless steel exhaust from LP Trading Car was installed in 2007. Always parked dry, it shows no signs of corrosion or accident. The dashboard is not cracked, though the rear window is. The paint is old but will be polished before the sale and the interior is completely original. The braking system was cleaned in 2019 and some hoses replaced. The car comes with its tool kit, its manuals, a bit eaten by mice, and an invoice folder since 1981. This very original and easy-to-upgrade Ferrari deserves to enter the collection of a Ferrari enthusiast, as it is the rarest and most furious of the 365 GT series.



1999 FERRARI 456 M GT

Carte grise française
French title

Châssis n°
ZFFWP44B000116954

- Déjà une grande classique, petite production
- Entretien extrêmement rigoureux
- Un des derniers 2+2 à boîte manuelle
- *Already a classic, limited production*
- *Very well maintained*
- *One of the last 2 + 2 with manual transmission*

60.000 - 80.000 €

En 1998, est présentée la 456 M GT qui profite d'une profonde refonte de son habitacle et de plusieurs évolutions esthétiques. A bord, le raffinement est de mise et l'élégant levier de vitesse et sa fameuse grille en aluminium sont à eux seul le symbole de la sportivité par Ferrari. Dans sa livrée « noire intégrale », notre exemplaire est en très bel état de présentation, l'intérieur est très bien conservé. Meticuleusement entretenue, notre 456 a bénéficié depuis 2015 lorsque son actuel propriétaire en fait l'acquisition, d'une révision chaque année. Celles-ci furent réalisées par les Etablissements Palau, distributeur Ferrari à Bordeaux. Elle vient d'ailleurs tout juste de bénéficier d'une nouvelle révision, toujours réalisée par le réseau officiel et incluant le remplacement des courroies de distribution. Le carnet d'entretien, égaré par Pozzi, a été remplacé par un exemplaire de substitution certifié et dont les tampons permettent ainsi de démontrer son entretien régulier, et de suivre la progression de son kilométrage. Son compteur affiche aujourd'hui légèrement plus de 60 000 km, ce qui est très raisonnable pour un bloc que l'on sait robuste dans le temps. La voiture est pourvue de sa trousse à outils, de l'ensemble de ses manuels et carnets, de ses doubles de clés et d'alarme. Prête à prendre la route, notre 456 MGT dispose de l'un des plus nobles 12 cylindres à l'avant, l'une des dernières Ferrari 2+2 en boîte de vitesses mécanique à collectionner d'urgence.

In 1998, Ferrari launched the 456 M GT, with a redesigned interior and several aesthetic evolutions. Design refinement included an elegant gear lever and the iconic aluminum grille, all symbols of Ferrari-style sportiness. In its full black livery, the car on offer is in beautiful condition, the interior is very well preserved. Meticulously maintained, the 456 on offer has had every year, since 2015, when its current owner acquired it, regular service every year by Palau, the Ferrari dealer in Bordeaux. It has just recently had a service, always executed by the official dealer network, including the replacement of timing belts. The service booklet, misplaced by Pozzi, has been replaced by a certified copy, demonstrating regular maintenance, and the progress of the car's mileage. Its meter now displays slightly over 60,000 km, which is very reasonable for a block that has the reputation of being robust. The car is equipped with its tool kit, all manuals and logbooks, duplicate keys and alarm. Ready to hit the road, this 456 M GT has one of the finest 12-cylinders at the front, and is one of the last Ferrari 2 + 2 with a manual gearbox to be collected urgently.



1974 LEYLAND INNOCENTI MINI COOPER 1300

Carte grise française
French title

Châssis n°
B39/7*545361*DGM94630M
Moteur n°12H/719X/1353

- Provenance et historique intéressants
- Restauration ancienne de qualité
- Véritable petit bolide chic et intemporel

- *Interesting provenance and history*
- *Quality restoration from some years*
- *Sporty, chic and timeless*

9.000 - 13.000 €

Sans réserve
No reserve

En 1965, la British Motor Corporation (B.M.C) prit des accords avec Innocenti pour assembler sous licence la Mini en Italie. Légèrement restylées et plus cossues les Mini Innocenti connurent un vif succès. En 1972, Innocenti est repris par B.L.M.C qui lance la 1000 et 1001 parallèlement aux désirables Innocenti Cooper.

Le véhicule présenté est une sympathique Innocenti Mini Cooper en version 1300 cc d'origine italienne. Il a été livré neuf à Milan en mai 1974 à Mahmoud Reza Pahlavi, demi-frère du Shah d'Iran Mohammad Reza. Il a ensuite été acquis par le beau-père de l'actuelle propriétaire fin 1981. Cette Mini qui a un temps suivi ses propriétaires en Angleterre a été restaurée par l'éminent spécialiste « Wood & Pickett » de Londres en 1989. Les travaux effectués ont notamment porté sur la mécanique et la carrosserie, ainsi que sur quelques modifications, comme la personnalisation bi-color avec les teintes d'origine, l'abaissement de la suspension, la pose de jantes « Mailfrini » en 12 pouces et d'un échappement de Cooper S... Récemment, après une période d'arrêt la voiture a été remise en route par Atelier Mini Paris pour un montant de près de 3500€. Toujours bien stockée et affichant à peine 38150 km, cette Mini est aujourd'hui en bel état et son essai nous a permis d'apprécier son réel comportement dynamique.

In 1965, the British Motor Corporation (BCM) decided to license the manufacture of the Mini to Innocenti. Slightly restyled and more opulent, the Innocenti Mini was a great success. In 1972, Innocenti was taken over by B.L.M.C, who launched the 1000 et 1001, as well as the very desirable Innocenti Cooper.

The vehicle on offer is a 1300 cc Innocenti Mini Cooper of Italian origin. The car was delivered new in Milan, in May 1974, to Mahmoud Reza Pahlavi, the half-brother of the Shah of Iran, Mohammad Reza. It was acquired by the current owner's father-in-law in 1981. This Mini followed its owners to the UK and was then restored by the well-known specialist, "Wood & Pickett" of London, in 1989. The work carried out focused on mechanicals and bodywork, as well as a few modifications, such as an original two-tone color scheme, lowering the suspension, 12-inch "Mailfrini" rims and a Cooper S exhaust. Recently, after a period of non-use, the car was serviced by Atelier Mini Paris for an amount of nearly 3500 €. Well stored and displaying barely 38,150km, this Mini is in good condition and a test drive showed us its dynamic road behavior.



1966 AUSTIN MINI MK I DE LUXE

Carte grise française
French title

Châssis n°
A-A2S7L-797619A

- Désirable MK1
- Suspension
Hydrolastic
- Véritable icône des
années 60
- *Attractive MK1*
- *Hydrolastic
suspension*
- *Iconic sixties car*

10.000 - 15.000 €

Sans réserve
No reserve

Le véhicule présenté est une sympathique Mini de la 1^{ère} génération de couleur « Laguna beige » à l'intérieur en skaï gris. Souhaitant personnaliser son auto, le propriétaire précédent a peint le toit en noir, remplacé le volant d'origine (fourni) par un Motolita et placé une lanière de cuir havane sur le capot avant pour un aspect plus sportif. La partie de carrosserie arrière a été remplacée et une lunette plus grande de Mk II a été installée mais les petits feux arrière typiques de la Mk I sont toujours en place. Elle a bénéficié récemment d'une révision portant sur la crémaillère de direction avec remplacements des joints et soufflets, ainsi que la pompe à essence et la sonde de température d'huile. Les pneus viennent également d'être remplacés et les freins ont été entièrement refaits chez GTS en juillet 2019. En outre la voiture a fait l'objet d'une révision d'usage en 2019 chez MMR où le réservoir d'essence fut nettoyé, la suspension Hydrolastic révisée ainsi que l'allumage. La facture indique de la corrosion sur les bas de caisse. Cette Mini dans sa version la plus cossue, constitue donc une belle opportunité de s'offrir de jolies balades en anglaise.

The vehicle on offer is a charming 1st generation Mini, in "Laguna beige" color with a grey leatherette interior. Wishing to personalize his car, the previous owner painted the roof in black, replaced the original steering wheel (supplied) by a Motolita and placed a strap of tan leather on the front hood for a sportier look. The rear part of the body has been replaced by a Mk II one with a larger rear window. Furthermore, the hydrolastic suspensions have recently been worked on, the steering rack with gasket and bellows, the fuel pump and oil temperature sensor have been replaced. The entire braking system has been overhauled by GTS in July 2019 and the four tires are new. In addition, the car has benefited from a general service at MMR workshop, including the fuel tank flush and the ignition overhauled. The invoice says that there is rust on the rocker panels. This plush and cozy Mini is a great opportunity to enjoy a drive in an English car.



1972 CITROËN DS 21 IE AUTOMATIQUE

Carte grise française
French title

Châssis n° 03FA1350

Moteur n°
DX3 0582002095

- Superbe intérieur cuir
- Très rare modèle automatique
- 2° main depuis 2016

- *Superb leather interior*
- *Very rare automatic version*
- *Second hand since 2016*

15.000 - 25.000 €

Sans réserve
No reserve

La voiture de la vente est une 2° main, livrée le 13 juillet 1972 par le concessionnaire d'Osny dans le val d'Oise, dans cette combinaison de couleurs, bleu Camargue et cuir noir. Le carnet d'entretien et les manuels de bord sont présents et le kilométrage, d'après le vendeur, serait de 132.000 km, ce qui paraît tout à fait vraisemblable eut égard à l'état général de la voiture et des factures de réparation. L'intérieur en cuir noir d'origine légèrement patiné est somptueux et ne présente aucun défaut, ainsi que les tapis d'origine en laine gris foncé, seul le ciel de toit en laine grise serait à recoller. En 2016, le garage RS Sport de Wissous et DS Autos à Marines firent les travaux nécessaires : démarreur, alternateur, partie du circuit électrique, pompe à essence, boîtier d'allumage électronique, joint de culasse, accumulateur de pression, sphères avant, vérins arrière, nettoyage du réservoir d'essence vidanges des fluides, batteries etc. Les tôles protectrices de bas de caisses ont été remplacées. Tout cela est neuf ou révisé, il faudra resserrer la culasse dans 1.500 km.

Cette très rare DS 21 ie automatique en 2° main depuis 2017, dans une très belle livrée, doit prendre place au sein d'une collection d'un amateur de la marque.

This second owner from new car was delivered July 13, 1972 by the dealership in Osny (Val d'Oise), in this color combination, Camargue blue and black leather. It comes with its service and user manuals and the mileage, according to the seller, would be 132,000 km, which seems quite likely, given the overall condition of the car and the repair bills. The original black leather interior with a slight patina is sumptuous and has no defects, as well as the original carpet in dark grey wool; only the roof in grey wool needs some attention. In 2016, the garage RS Sport from Wissous and DS Autos from Marines, executed several necessary interventions. The starter, alternator, part of the electric harness, fuel pump, electronic ignition housing, cylinder head gasket, pressure accumulator, front spheres, rockers panels, fluid and oil changes, battery, fuel tank etc where either changed for new or serviced and overhauled. The cylinder head needs to be tightened in 1,500 km and the exhaust monitored.

This second owner from new and very rare automatic DS 21ie deserves to join the collection of a marque enthusiast.



1967 AUSTIN HEALEY 3000 BJS MKIII

Carte grise française
French title

Châssis n° HBJ8L41974

- Ultime évolution de la 3000
- Meilleure finition Austin Healey
- Agréable cabriolet à la jolie patine
- *Clear history*
- *Well-preserved condition*
- *192bhp and four-wheel drive!*

40.000 - 60.000 €

Sans réserve
No reserve

La « Big Healey » que nous présentons est un cabriolet 2+2 Mk III de 1967, équipé du six cylindres trois litres alimenté par deux carburateurs SU HD8 dans sa version développant 148 ch. Dans une couleur bleu Healey à flancs « Old English White » avec capote noire et jantes à rayons à fixation centrale, associés à un intérieur en cuir noir avec volant Motolita, sa présentation est à la fois classique et élégante. Restaurée dans le passé, cette BJS, sans être parfaite, est aujourd'hui en bel état général de présentation et de fonctionnement. Le compteur a été remplacé en 2009 quand il affichait 49 330 miles, par un compteur qui indique maintenant 5765 km. La voiture appartenait alors à Maître Ruellan, commissaire-priseur à Vannes, connu pour ses ventes aux enchères d'automobiles notamment. C'est d'ailleurs au cours de l'une d'elles que le propriétaire actuel en a fait l'acquisition en 2016. Récemment, il a fait remplacer la pompe à essence et les silentblocs par le garage « des Belles d'Antan », qui avait déjà effectué des travaux sur l'auto en 2009. La voiture sera livrée avec couvre tonneau et manuel d'utilisation. 3000 MKIII phase two, cette BJS fait partie des Austin Healey les plus évoluées et les plus recherchées. Proposée sans réserve et à une estimation attractive c'est une formidable opportunité.

The "Big Healey" that we are offering is a 1967 2+2 Mk III convertible, powered by the six-cylinder three-litre aspirated by two SU HD8 carburettors in its 148bhp version. In an Healey blue and "Old English White" shade, with black hood and centre-mounted spokes, combined with a black leather interior, and Motolita steering wheel, the car looks very elegant. Restored in the past, this BJS, without being perfect, is in good overall condition. The meter was replaced in 2009, when it showed 49,330 miles, by a meter that now reads 5,765km. The car then belonged to Maître Ruellan, an auctioneer in Vannes. It is during one of his auctions that the current owner acquired the car in 2016. Recently, he had the fuel pump and silent blocks replaced by the garage "Les Belles d'Antan", which had worked on the car in 2009. The car will be delivered with its tonneau cover and owner's manual. A 3000 MKIII phase two, this BJS is one of the most advanced and sought-after Austin Healey. Without reserve, here is a great opportunity at an attractive estimate.



1948 JAGUAR MK IV 3.5 L CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis n° 637 093

- Rare version cabriolet et conduite à gauche
- Restaurée par les Etablissements Cecil Cars
- Très belle présentation
- *Rare left-hand drive cabriolet version*
- *Restored by specialist Cecil Cars*
- *Wonderful condition*

80.000 - 100.000 €

Destinée au marché belge, notre belle Mk IV fut livrée neuve en mai 1948 par la concession Jaguar de Bruxelles. Comme le confirme le Jaguar Heritage Trust, il s'agit d'un rare « drophead coupe » en conduite à gauche. Dans cette configuration, elle bénéficie d'une carrosserie du meilleur chic, cabriolet trois positions. On peut ainsi choisir entre capote fermée, complètement ouverte, ou à moitié ouverte dans la position dite « Mylord ». Avec son six cylindres de 3,5 litres développant 125 ch, et sa boîte de vitesses mécanique à 4 rapports, la voiture offre des performances parfaitement honorables, dans un confort digne des marques les plus prestigieuses.

La voiture fut intégralement restaurée en 2009 par les réputés Etablissements Cecil Cars. Ainsi la carrosserie, la mécanique, le train arrière, le système de freinage ainsi que l'intérieur, les moquettes et les boiseries ont été intégralement revus. Afin de conserver l'âme de la voiture, les cuirs de la sellerie de couleur « Suede Green » qui arbore une incroyable patine ont pu être conservés. Le reportage photo présent au dossier ainsi qu'une expertise témoignent du travail réalisé. Acheté par son actuel propriétaire en 2016 toujours auprès de Cecil Cars, notre exemplaire vient tout juste de bénéficier d'une inspection mécanique générale ainsi que de quatre pneus neufs. La production se limitera à 376 exemplaires en cabriolet conduite à gauche, faisant de ce modèle de prestige une automobile douce et raffinée mais aussi très exclusive.

Intended for the Belgian market, our beautiful Mk IV was delivered new by the Brussels Jaguar dealership in May 1948. As attested by its Jaguar Heritage Trust, this is a rare left-hand drive "drophead coupe". It has a highly elegant bodywork and is configured as a three-way convertible with a choice between a closed soft top, a completely opened one or a half opened "Mylord" position. With its 3.5 litre six-cylinder engine producing 125hp and its 4-speed manual gearbox, this car offers a very generous performance and all in the comfort worthy of the most prestigious brands.

The car was fully restored by the well-respected specialist Cecil Cars in 2009. The bodywork, the engine, the rear axle, the braking system, as well as the interior, carpets and woodwork have all been completely revised. In order to keep the car's soul, the "Suede Green" upholstery leathers, displayed in an incredible patina, have been able to be preserved. The photographic report included in the documentation, as well as an appraisal, bear witness of the work carried out. Purchased by its current owner in 2016 with the same Cecil Cars, the car did recently get a general mechanical inspection and four new tyres. Only 376 examples of the left-hand drive cabriolet was manufactured, making this prestigious model not only a delicate and refined car, but also a very exclusive one too.



1970 JAGUAR TYPE E 4.2L COUPÉ 2+2

Carte grise française
French title

Châssis n° P1R43089BW

- Restauration récente d'envergure
- Superbe livrée bleue
- Version 2+2 très polyvalente
- *Extensive recent restoration*
- *Superb blue paintwork*
- *Versatile 2+2 version*

50.000 - 70.000 €

Cette très belle Jaguar Type E est une intéressante version 4.2L en coupé 2+2, car seule déclinaison de type E permettant d'embarquer quatre passagers. L'exemplaire présenté fut fabriqué en décembre 1969 à destination du marché américain. Selon les éléments figurant au dossier, cette voiture séjourna en Californie jusqu'en 2012 avant qu'elle ne rejoigne la Pologne. C'est là, qu'elle fut restaurée dans son ensemble et repeinte dans sa très belle couleur bleue clair. L'ensemble des éléments moteur-boîte, carrosserie et sellerie ont alors été revus pour un rendu particulièrement agréable à l'œil. Lors de l'essai que nous avons pu effectuer, elle s'est avérée douce à la conduite. La belle sellerie de cuir bleu est des plus accueillante et le conducteur dispose du confort de la climatisation ainsi que de la direction assistée. L'assistance manuelle à la conduite, installée sans modification, pourra être supprimée au choix du futur acquéreur. Elle sera enfin livrée avec son manuel de bord et ses outils, un dossier des factures réalisées en Pologne et une expertise rendant compte de l'étendue de la restauration. Confortable, ayant bénéficié de travaux conséquents et proposée à une estimation attractive, cette Type E est prête à offrir le meilleur de Jaguar à ses quatre chanceux passagers.

This very attractive Jaguar E-Type is an interesting 4.2-litre 2+2 coupé model, the only E-Type able to carry four passengers. The example presented here was built in December 1969 for the North American market. According to the information on file, it stayed in California until 2012, when it went to Poland. There, it was completely restored and repainted in the very fetching shade of light blue. The engine and transmission, body and upholstery were all refurbished, producing a result which is visually highly appealing. During our test, the car proved smooth to drive and the handsome blue leather upholstery most welcoming, the driver benefitting from the comfort of air-conditioning and power steering. Installed without modifying the car, the manual driving aid may be removed at the discretion of its next owner. The car will be supplied with the owner's manual and tools, a file of invoices for the work in Poland and a valuation taking account of the extent of the restoration. Comfortable, with the benefit of substantial work undertaken and offered at an attractive estimate, this E-Type is ready to offer the best that Jaguar can to its four lucky passengers.



1982 CITROËN CX FOURGON GRAND VOLUME 4 PORTES TISSIER

Carte grise française
French title

Châssis n° HS878294

- Réalisation unique de Pierre Tissier
- Véritable pièce de design
- 6 roues !!!

- *Unique manufacture from Pierre Tissier*
- *Astonishing design article*
- *6 wheels!*

10.000 - 15.000 €

Sans réserve
No reserve

Cet exemplaire unique a été réalisé en 1982 chez Tissier à la demande de M. Marquet, dirigeant de l'importante société de matériel agricole A la culture de l'an 2000, en vue de faire de la publicité. A la hauteur de la démesure de cette entreprise, la voiture dispose d'un double échappement vertical encastré dans la carrosserie, à la façon des camions américains. La cellule arrière, en polyester comporte de nombreuses originalités, tant dans la forme de ses fenêtres que la présence d'une galerie longée par deux stores roulants, ou encore, à l'origine, le caisson rectangulaire qui sortait de la niche et surplombait le capot. Ce dernier devait accueillir les ailes d'un ULM qui permettait de faire des démonstrations pour l'épandage aérien d'engrais ! Ce véhicule sera vendu lors de la faillite de l'entreprise en 1992, et par la suite, le caisson de toit sera démonté et la carrosserie repeinte dans sa livrée actuelle. L'aménagement de l'arrière sera également remanié en vue de faire un camping-car. Son actuel propriétaire, passionné de design, a parcouru de nombreux kilomètres à son volant, et nous a confié que son moteur turbo diesel permettait des moyennes élevées sur autoroute. Aujourd'hui, cette pièce unique mérite une restauration, notamment de la tête motrice qui présente de la corrosion. Une pièce exceptionnelle, tant pour les collectionneurs que pour les amateurs de design.

This unique example was manufactured at Tissier in 1982 following the request of Mr Marquet, director of the important agricultural material company "A la culture de l'an 2000" in order to do some advertising. At the top of the company excessiveness, the car has a double vertical exhaust recessed into the bodywork, just like American trucks. The polyester rear cell has a lot of original elements, both in the shape of its windows and the presence of a roof rack linked by two roller blinds, or more so with its original rectangular box coming out of the recess and overhanging the bonnet. The latter had to accommodate ULM wings which enabled demonstrations for aerial spreading of fertiliser. This vehicle was sold during the company's bankruptcy in 1992 and shortly after, the roof rack was removed and the bodywork repainted in its current livery. The layout at the back was also redesigned to make a motorhome. The current owner, passionate about design, has done a lot of mileage with this vehicle and has informed us that the turbo diesel engine enables high-speed averages on the motorway. This unique item now deserves a restoration, especially the gearhead which has some corrosion. An exceptional vehicle perfect for both collectors and design lovers.



ARTCURIAL

// Motorcars



Vente en préparation RACING, FLYING & YACHTING

Clôture du catalogue :
Mi-décembre 2019

Vente aux enchères :
Dimanche 9 février 2020
Salon Rétromobile
Paris

Contact :
Sophie Peyrache
+33 (0)1 42 99 20 41
speyrache@artcurial.com

ARTCURIAL

// Motorcars



© Gery/ParisMatch/Scoop

Vente en préparation

RETROMOBILE 2020

La vente officielle

1967 Ford Mustang 390 GT
Ex Ecurie Ford France - Johnny Hallyday
Course de côte d'Autun, 4 juin 1967

Clôture du catalogue :
Mi-décembre 2019

Vente aux enchères :
Vendredi 7 février 2020
Salon Rétromobile
Paris

Contact :
+33 (0)1 42 99 20 73
motorcars@artcurial.com
artcurial.com/motorcars

ARTCURIAL

OUTSIDER(S) *A History of Beautiful Losers*

Vente aux enchères :
Mardi 22 octobre 2019 - 19h

7 Rond-Point
des Champs-Élysées
75008 Paris

Contact :
+33 (0)1 42 99 20 28
kcastagna@artcurial.com
artcurial.com/urban-art



KAWS, Untitled - 2003
Acrylique sur photographie de Ricky Powell



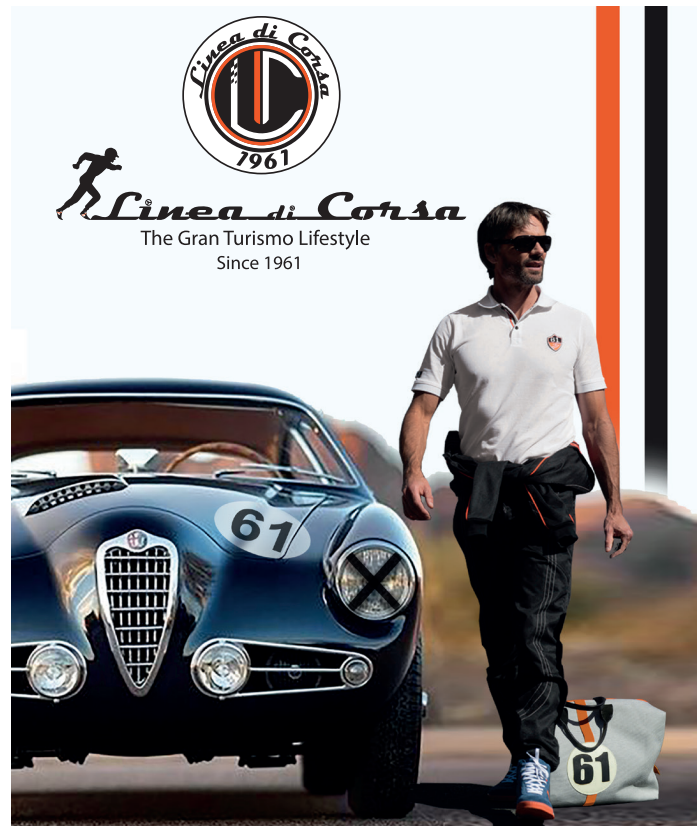
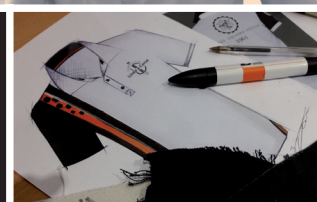

JOHN TAYLOR
LUXURY REAL ESTATE SINCE 1864

LES PLUS BELLES TRANSACTIONS
PORTENT TOUJOURS LA MÊME SIGNATURE

.....

JOHN TAYLOR PARIS • 32 AVENUE PIERRE 1ER DE SERBIE • 75008 PARIS • TEL. : +33 (0)1 80 18 79 40 • PARIS@JOHN-TAYLOR.COM

JOHN TAYLOR INTERNATIONAL | COLOMBIE • ÉMIRATS ARABES UNIS • ESPAGNE • ÉTATS-UNIS • FRANCE • INDE
ITALIE • MALTE • MAURICE • MONACO • QATAR • RÉPUBLIQUE TCHÈQUE • SUISSE | WWW.JOHN-TAYLOR.COM



Concept Store Saint Germain. Paris 75006

+33 (0) 9 83 43 83 65

WWW.LINEADICORSA.COM

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

Et vous ?

Meguiar's
since 1901

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



Appelez Meguiar's pour un conseil d'expert, un échantillon gratuit, un catalogue ou l'adresse du distributeur
le plus proche, en appelant le **N° Vert 8 800 800 100** ou visitez notre site: www.meguiars.fr

CONDITIONS GÉNÉRALES D'ACHAT AUX ENCHÈRES PUBLIQUES

ARTCURIAL SAS

Artcurial SAS est un opérateur de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques régie par les articles L 321-4 et suivant du Code de commerce. En cette qualité Artcurial SAS agit comme mandataire du vendeur qui contracte avec l'acquéreur. Les rapports entre Artcurial SAS et l'acquéreur sont soumis aux présentes conditions générales d'achat qui pourront être amendées par des avis écrits ou oraux avant la vente et qui seront mentionnés au procès-verbal de vente.

I. LE BIEN MIS EN VENTE

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

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

c) Les indications données par Artcurial SAS sur l'existence d'une restauration, d'un accident ou d'un incident affectant le lot, sont exprimées pour faciliter

son inspection par l'acquéreur potentiel et restent soumises à son appréciation personnelle ou à celle de son expert. L'absence d'indication d'une restauration d'un accident ou d'un incident dans le catalogue, sur des rapports, des étiquettes ou transmises verbalement, n'implique nullement qu'un bien soit exempt de tout défaut présent, passé ou réparé. Inversement la mention de quelque défaut n'implique pas l'absence de tous autres défauts.

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

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

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

l'adjudication prononcée.

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

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

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

2. LA VENTE

a) En vue d'une bonne organisation des ventes, les acquéreurs potentiels sont invités à se faire connaître auprès d'Artcurial SAS, avant la vente, afin de permettre l'enregistrement de leurs données personnelles. Artcurial SAS se réserve le droit de demander à tout acquéreur potentiel de justifier de son identité ainsi que de ses références

bancaires et d'effectuer un dépôt. Artcurial SAS se réserve d'interdire l'accès à la salle de vente de tout acquéreur potentiel pour justes motifs.

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

c) Le mode normal pour enchérir consiste à être présent dans la salle de vente. Toutefois Artcurial SAS pourra accepter gracieusement de recevoir des enchères par téléphone d'un acquéreur potentiel qui se sera manifesté avant la vente. Artcurial SAS ne pourra engager sa responsabilité notamment si la liaison téléphonique n'est pas établie, est établie tardivement, ou en cas d'erreur ou d'omissions relatives à la réception des enchères par téléphone. À toutes fins utiles, Artcurial SAS se réserve le droit d'enregistrer les communications téléphoniques durant la vente. Les enregistrements seront conservés jusqu'au règlement du prix, sauf contestation.

d) Artcurial SAS pourra accepter gracieusement d'exécuter des ordres d'enchérir qui lui auront été transmis avant la vente, pour lesquels elle se réserve le droit de demander un dépôt de garantie, et qu'elle aura acceptés. Si le lot n'est pas adjugé à cet enchérisseur, le dépôt de garantie sera renvoyé sous 48h. Si Artcurial SAS reçoit plusieurs ordres pour des montants d'enchères identiques, c'est l'ordre le plus ancien qui sera préféré. Artcurial SAS ne pourra engager sa responsabilité notamment en cas d'erreur ou d'omission d'exécution de l'ordre écrit.

e) Dans l'hypothèse où un prix de réserve aurait été stipulé par le vendeur, Artcurial SAS se réserve le droit de porter des enchères pour le compte du vendeur jusqu'à ce que le prix de réserve soit atteint. En revanche, le vendeur n'est pas autorisé à porter lui-même des enchères directement ou par le biais d'un mandataire. Le prix de réserve ne pourra pas dépasser l'estimation basse figurant dans le catalogue ou modifié publiquement avant la vente.

f) Artcurial SAS dirigera la vente de façon discrétionnaire, en veillant à la liberté des enchères et à l'égalité entre l'ensemble des enchérisseurs, tout en respectant les usages établis. Artcurial SAS se réserve de refuser toute enchère, d'organiser les enchères de la façon la plus appropriée, de déplacer certains lots lors de la vente, de retirer tout lot de la vente, de réunir ou de séparer des lots. En cas de contestation Artcurial SAS se réserve de désigner l'adjudicataire, de poursuivre la vente ou de l'annuler, ou encore de remettre le lot en vente.

g) Sous réserve de la décision de la personne dirigeant la vente pour Artcurial SAS, l'adjudicataire sera la personne qui aura porté l'enchère la plus élevée pourvu qu'elle soit égale ou supérieure au prix de réserve, éventuellement stipulé. Le coup de marteau matérialisera la fin des enchères et le prononcera du mot «adjugé» ou tout autre équivalent entraînera la formation du contrat de vente entre le vendeur et le dernier enchérisseur retenu. L'adjudicataire ne pourra obtenir la livraison du lot qu'après règlement de l'intégralité du prix. En cas de remise d'un chèque ordinaire, seul l'encaissement du chèque vaudra règlement. Artcurial SAS se réserve le droit de ne délivrer le lot qu'après encaissement du chèque.

h) Pour faciliter les calculs des acquéreurs potentiels, Artcurial SAS

pourra être conduit à utiliser à titre indicatif un système de conversion de devises. Néanmoins, les enchères ne pourront être portées qu'en euro et les erreurs de conversion ne pourront engager la responsabilité d'Artcurial SAS.

3. L'EXÉCUTION DE LA VENTE

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

- 1) Lots en provenance de l'UE:
 - De 1 à 900 000 € : 16% +TVA au taux en vigueur
 - Au-delà de 900 001 € : 12 % + TVA au taux en vigueur.

2) Lots en provenance hors UE: (indiqués par un O). Aux commissions et taxes indiquées ci-dessus, il convient d'ajouter des frais liés à l'importation (5,5 % du prix d'adjudication pour les automobiles de collection, 20 % pour les automobiles d'occasion, les bijoux et montres, les vins et spiritueux et les multiples).

3) Artcurial SAS ayant opté pour le régime de la marge (articles 297A, B et E du CGI), il ne sera délivré aucun document faisant ressortir la TVA.

4) La TVA sur commissions et les frais liés à l'importation peuvent être rattachés à l'adjudicataire sur présentation des justificatifs d'exportation hors UE. L'adjudicataire UE justifiant d'un n° de TVA Intracommunautaire et d'un document prouvant la livraison dans son Etat membre pourra obtenir le remboursement de la TVA sur commissions.

b) L'enlèvement des véhicules devra être réalisé dans les délais indiqués en début de catalogue après règlement intégral. Passé ce délai, ils demeureront aux frais, risques et périls de leur propriétaire.

c) Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs dans les délais indiqués en début de catalogue seront soumis à une facturation de stockage précisée en début de catalogue. La délivrance des voitures ne pourra s'effectuer qu'une fois ses frais de stockage payés.

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

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

f) Le paiement du lot aura lieu au comptant, pour l'intégralité du prix, des frais et taxes, même en cas de nécessité d'obtention d'une licence d'exportation. L'adjudicataire pourra s'acquitter par les moyens suivants:

- En espèces: jusqu'à 1 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants français, jusqu'à 15 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants étrangers sur présentation de leurs papiers d'identité;
- Par chèque bancaire tiré sur une banque française sur présentation d'une pièce d'identité et, pour toute personne morale, d'un extrait KBis daté de moins de 3 mois (les chèques tirés sur une banque étrangère ne sont pas acceptés);
- Par virement bancaire;
- Par carte de crédit: VISA, MASTERCARD ou AMEX (en cas de règlement par carte

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

g) Artcurial SAS sera autorisé à reproduire sur le procès-verbal de vente et sur le bordereau d'adjudication les renseignements qu'aura fournis l'adjudicataire avant la vente. Toute fausse indication engagera la responsabilité de l'adjudicataire. Dans l'hypothèse où l'adjudicataire ne se sera pas fait enregistrer avant la vente, il devra communiquer les renseignements nécessaires dès l'adjudication du lot prononcée. Toute personne s'étant fait enregistrer auprès de Artcurial SAS dispose d'un droit d'accès et de rectification aux données nominatives fournies à Artcurial SAS dans les conditions de la Loi du 6 juillet 1978.

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

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

intérêts dus par l'adjudicataire défaillant. En outre, Artcurial SAS se réserve de réclamer à l'adjudicataire défaillant, à son choix:

- Des intérêts au taux légal majoré de cinq points,
- Le remboursement des coûts supplémentaires engendrés par sa défaillance,
- Le paiement de la différence entre le prix d'adjudication initial et le prix d'adjudication sur folle enchère s'il est inférieur, ainsi que les coûts générés par les nouvelles enchères. Artcurial SAS se réserve également de procéder à toute compensation avec des sommes dues à l'adjudicataire défaillant. Artcurial SAS se réserve d'exclure de ses ventes futures, tout adjudicataire qui aura été défaillant ou qui n'aura pas respecté les présentes conditions générales d'achat.

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

4. LES INCIDENTS DE LA VENTE

En cas de contestation Artcurial SAS se réserve de désigner l'adjudicataire, de poursuivre la vente ou de l'annuler, ou encore de remettre le lot en vente.

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

b) Pour faciliter la présentation des biens lors de ventes, Artcurial SAS pourra utiliser des moyens vidéos.

En cas d'erreur de manipulation pouvant conduire pendant la vente à présenter un bien différent de celui sur lequel les enchères sont portées, Artcurial SAS ne pourra engager sa responsabilité et sera seul juge de la nécessité de recommencer les enchères.

5. PRÉEMPTION DE L'ÉTAT FRANÇAIS

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

6. PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE - REPRODUCTION DES ŒUVRES

Artcurial SAS est propriétaire du droit de reproduction de son catalogue. Toute reproduction de celui-ci est interdite et constitue une contrefaçon à son préjudice. En outre Artcurial SAS dispose d'une dérogation lui permettant de reproduire dans son catalogue les œuvres mises en vente, alors même que le droit de reproduction ne serait pas tombé dans le domaine public. Toute reproduction du catalogue de Artcurial SAS peut donc constituer une reproduction illicite d'une œuvre exposant son auteur à des poursuites en contrefaçon par le titulaire des droits sur l'œuvre. La vente d'une œuvre

n'emporte pas au profit de son propriétaire le droit de reproduction et de présentation de l'œuvre.

7. BIENS SOUMIS À UNE LÉGISLATION PARTICULIÈRE

Tout lot contenant un élément en ivoire, provenant d'Afrique ou d'Asie, quelle que soit sa date d'exécution ou son certificat d'origine, ne pourra être importé aux États-Unis, au regard de la législation qui y est appliquée. Il est indiqué par un (▲).

8. RETRAIT DES LOTS

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

9. INDÉPENDANCE DES DISPOSITIONS

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

10. COMPÉTENCES LÉGISLATIVE ET JURIDICTIONNELLE

Conformément à la loi, il est précisé que toutes les actions en responsabilité civile engagées à l'occasion des prises et des ventes volontaires et judiciaires de meuble aux enchères publiques se prescrivent par cinq ans à compter de l'adjudication ou de la prise. La loi française seule régit les présentes conditions générales d'achat.

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

PROTECTION DES BIENS CULTURELS

Artcurial SAS participe à la protection des biens culturels et met tout en œuvre, dans la mesure de ses moyens, pour s'assurer de la provenance des lots mis en vente dans ce catalogue.

Banque partenaire:



CONDITIONS OF PURCHASE IN VOLUNTARY AUCTION SALES

ARTCURIAL

Artcurial SAS is an operator of voluntary auction sales regulated by the law articles L321-4 and following of the Code de Commerce. In such capacity Artcurial SAS acts as the agent of the seller who contracts with the buyer.

The relationships between Artcurial SAS and the buyer are subject to the present general conditions of purchase which can be modified by saleroom notices or oral indications before the sale, which will be recorded in the official sale record.

I. GOODS FOR AUCTION

a) The prospective buyers are invited to examine any goods in which they may be interested, before the auction takes place, and notably during the exhibitions. Artcurial SAS is at disposal of the prospective buyers to provide them with reports about the conditions of lots.

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

c) The statements made by Artcurial SAS about any restoration, mishap or harm arisen concerning the lot are only made to facilitate the inspection thereof by the

prospective buyer and remain subject to his own or to his expert's appreciation. The absence of statements by Artcurial SAS relating to a restoration, mishap or harm, whether made in the catalogue, condition reports, on labels or orally, does not imply that the item is exempt from any current, past or repaired defect. Inversely, the indication of any defect whatsoever does not imply the absence of any other defects.

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

e) Only the authenticity of the vehicle is guaranteed, any buyer should take into consideration any reservations made in the description.

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

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

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

i) The buyer is exclusively responsible for the change of registration of vehicles, notably within the time limit set forth by law.

2. THE SALE

a) In order to assure the proper organisation of the sales, prospective buyers are invited to make themselves known to Artcurial SAS before the sale, so as to have their personal identity data recorded. Artcurial SAS reserves the right to ask any prospective buyer to justify his identity as well as his bank references and to request a deposit. Artcurial SAS reserves the right to refuse admission to the auction sales premises to any prospective buyer for legitimate reasons.

b) Any person who is a bidder undertakes to pay personally and immediately the hammer price increased by the costs to be born by the buyer and any and all taxes or fees/expenses which could be due. Any bidder is deemed acting on his own behalf except when prior notification, accepted by Artcurial SAS, is given that he acts as an agent on behalf of a third party.

c) The usual way to bid consists in attending the sale on the premises. However, Artcurial SAS may graciously accept to receive some bids by telephone from a prospective buyer who has expressed such a request before the sale. Artcurial SAS will bear no liability / 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 SAS reserves its right to record all the telephone communications during the auction. Such records shall be kept until the complete payment of the auction price, except claims.

d) Artcurial SAS may accept to execute orders to bid which will have been submitted before the sale and by Artcurial SAS which have been deemed acceptable. Artcurial SAS is entitled to request a deposit which will be refunded within 72 hours after the sale if the lot is not sold to this buyer. Should Artcurial SAS receive several instructions to bid for the same amounts, it is the instruction to bid first received which will be given preference. Artcurial SAS will bear no liability/ responsibility in case of mistakes or omission of performance of the written order.

e) In the event where a reserve price has been stipulated by the seller, Artcurial SAS reserves the right to bid on behalf of the seller until the reserve price is reached.

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

f) Artcurial SAS will conduct auction sales at their discretion, ensuring freedom auction and equality among all bidders, in accordance with established practices. Artcurial SAS reserves the right to refuse any bid, to organise the bidding in such manner as may be the most appropriate, to move some lots in the course of the sale, to withdraw any lot in the course of the sale, to combine or to divide some lots in the course of the sale. In case of challenge or dispute, Artcurial SAS reserves the right to designate the successful bidder, to continue the bidding or to cancel it, or to put the lot back up for bidding.

g) Subject to the decision of the person conducting the bidding for Artcurial SAS, the successful bidder will be the bidder who would have made the highest bid provided the final bid is equal to or higher than the reserve price if such a reserve price has been stipulated. The hammer stroke will mark the acceptance of the highest bid and the pronouncing of the word "adjugé" or any equivalent will amount to the conclusion of the purchase contract between the seller and the last bidder taken in consideration. No lot will be delivered to the buyer until full payment has been made. In case of payment by an ordinary draft/check, payment will be deemed made only when the check will have been cashed.

h) So as to facilitate the price calculation for prospective buyers,

3. THE PERFORMANCE OF THE SALE

a) In addition of the lot's hammer price, the buyer must pay each lot purchased according to a sliding scale:

- 1) Lots from the EU:
 - From 1 to 900 000 euros: 16 % + current VAT.
 - Over 900 001 euros: 12 % + current VAT.
- 2) Lots from outside the EU: (identified by an O). In addition to the commissions and taxes indicated above, an additional import VAT will be charged (5,5% of the hammer price for vintage/classic cars, 20% for jewelry and watches, newer/modern motorcars, wines and spirits and multiples).
- 3) Artcurial SAS being subject to VAT on the margin (art. 297A, B and E of the French CGI), no document mentions VAT.
- 4) The VAT on buyer's premium and importation expenses may be refund to the purchaser on presentation of a written, proof of exportation outside the EU. An EU purchaser who will submit his intracommunity VAT number and a proof of shipment of his purchase to his EU country home address, will be refunded of VAT on buyer's premium.

b) Past the date indicated in the catalogue, some expenses will be charged to the buyers who had not yet removed their purchases. Artcurial SAS declines any responsibility for any damage or incident which may occur.

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

d) Buyers must check that they have collected all relevant log books, documents and keys related to their lot at the time of collection. It is strongly advisable that Overseas purchases and absentee bidders make

arrangements regarding collection with Artcurial in advance of the sale.

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

f) The payment of the lot will be made cash, for the whole of the price, costs and taxes, including when an export license is required. The purchaser will be authorized to pay by the following means:

- In cash: up to 1 000 €, costs and taxes included, for French citizens, up to 15 000 €, costs and taxes included, for foreign citizens on presentation of their identity papers;

- By cheque drawn on a French bank on presentation of identity papers and for any company, a certificate or act of incorporation (cheques drawn on a foreign bank are not accepted);

- By bank transfer;

- By credit card: VISA, MASTERCARD or AMEX (in case of payment by AMEX, a 1,85 % additional commission corresponding to cashing costs will be collected).

g) Artcurial SAS will be authorized to reproduce in the official sale record and on the bid summary the information that the buyer will have provided before the sale. The buyer will be responsible for any false information given. Should the buyer have neglected to give his personal information before the sale, he will have to give the necessary information as soon as the sale of the lot has taken place. Any person having been recorded by Artcurial SAS has a right of access and of rectification to the nominative data provided to Artcurial SAS pursuant to the provisions of Law of the 6 July 1978.

h) The lot must be insured by the buyer

immediately after the purchase. The buyer will have no recourse against Artcurial SAS, in the event where, due to a theft, a loss or a deterioration of his lot after the purchase, the compensation he will receive from the insurer of Artcurial SAS would prove insufficient.

i) The lot will be delivered to the buyer only after the entire payment of the price, costs and taxes. If payment is made by cheque, the lot will be delivered after cashing, eight working days after the cheque deposit. In the meantime Artcurial SAS may invoice to the buyer the costs of storage of the lot, and if applicable the costs of handling and transport. Should the buyer fail to pay the amount due, and after notice to pay has been given by Artcurial SAS to the buyer without success, at the seller's request, the lot is re-offered for sale, under the French procedure known as "procédure de folle enchère". If the seller does not make this request within three months from the date of the sale, the sale will be automatically cancelled, without prejudice to any damages owed by the defaulting buyer.

In addition, Artcurial SAS reserves the right to claim against the defaulting buyer, at their option:

- interest at the legal rate increased by five points,

- the reimbursement of additional costs generated by the buyer's default,

- the payment of the difference between the initial hammer price and the price of sale after "procédure de folle enchère" if it is inferior as well as the costs generated by the new auction. Artcurial SAS also reserves the right to set off any amount Artcurial SAS may owe the defaulting buyer with the amounts to be paid by the defaulting buyer. Artcurial SAS reserves the right to exclude from any future auction, any bidder who has been a defaulting buyer or who has not fulfilled these general conditions of purchase.

j) The buyer can obtain upon request a

certificate of sale which will be invoiced € 60.

4. THE INCIDENTS OF THE SALE

In case of dispute, Artcurial SAS reserves the right to designate the successful bidder, to continue the sale or to cancel it or to put the lot up for sale.

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

b) So as to facilitate the presentation of the items during the sales, Artcurial SAS will be able to use video technology. Should any error occur in operation of such, which may lead to show an item during the bidding which is not the one on which the bids have been made, Artcurial SAS shall bear no liability/responsability whatsoever, and will have sole discretion to decide whether or not the bidding will take place again.

5. PRE-EMPTION OF THE FRENCH STATE

The French state 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 SAS will not bear any liability/responsibility for the conditions of

the pre-emption by the French State.

6. INTELLECTUAL PROPERTY RIGHT - COPYRIGHT

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

Furthermore, Artcurial SAS benefits from a legal exception allowing them to reproduce the lots for auction sale in their catalogue, even though the copyright protection on an item has not lapsed.

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

7. ITEMS FALLING WITHIN THE SCOPE OF SPECIFIC RULES

Any lot which includes one element in ivory, cannot be imported in the United States as its legislation bans the trade of African or Asian ivory, whatever its dating may be. It is indicated by (▲).

8. REMOVAL OF PURCHASES

The buyer has to insure its purchase, and Artcurial SAS assumes no liability for any damage items which may occur after the sale.

All transportation arrangements are the sole responsibility of the buyer.

9. SEVERABILITY

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

10. LAW AND JURISDICTION

In accordance with the law, it is added that all actions in public liability instituted on the occasion of valuation and of voluntary and court-ordered auction sales are barred at the end of five years from the hammer price or valuation.

These Conditions of purchase are governed by French law exclusively. Any dispute relating to their existence, their validity and their binding effect on any bidder or buyer shall be submitted to the exclusive jurisdiction of the Courts of France.

PROTECTION OF CULTURAL PROPERTY

Artcurial SAS applies a policy to prevent the sale of looted or stolen cultural property.

Bank :



ARTCURIAL

7, Rond-Point des Champs-Élysées
75008 Paris
T. +33 (0)1 42 99 20 20
F. +33 (0)1 42 99 20 21
contact@artcurial.com
www.artcurial.com

ASSOCIÉS

Comité exécutif:
François Tajan, **président délégué**

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

Directeur associé senior:
Martin Guesnet

Directeurs associés:
Stéphane Aubert
Emmanuel Bernard
Olivier Bertran
Isabelle Bresset
Matthieu Fournier
Bruno Jaubert
Arnaud Oliveux
Marie Sanna-LeGrand
Hugues Sébilleau
Julie Valade

Conseil de surveillance et stratégie :
Francis Briest, **président**
Axelle Givaudan, **secrétaire général, directeur des affaires institutionnelles**

Conseiller scientifique et culturel :
Serge Lemoine

GROUPE ARTCURIAL SA

Président Directeur Général :
Nicolas Orlowski

Président d'honneur :
Hervé Poulain

Vice-président :
Francis Briest

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

SAS au capital de 1797000 €
Agrément n° 2001-005

JOHN TAYLOR

Président Directeur Général :
Nicolas Orlowski

John Taylor Corporate, Europa
Résidence, Place des Moulins,
98000 Monaco
www.john-taylor.fr

FRANCE

Bordeaux
Marie Janoueix
Hôtel de Gurchy
83 Cours des Girondins
33500 Libourne
T. +33 (0)6 07 77 59 49
mjanoueix@artcurial.com

Montpellier
Geneviève Salasc de Cambiaire
T. +33 (0)6 09 78 31 45
gsalasc@artcurial.com

Artcurial Toulouse
Jean-Louis Vedovato
Commissaire-Preneur:
Jean-Louis Vedovato
8, rue Fermat - 31000 Toulouse
T. +33 (0)5 62 88 65 66
v.vedovato@artcurial-toulouse.com

Strasbourg
Frédéric Gasser
T. +33 (0)6 88 26 97 09
fgasser@artcurial.com

Arqana
Artcurial Deauville
32, avenue Hocquart de Turtot
14800 Deauville
T. +33 (0)2 31 81 81 00
contact@artcurial-deauville.com

INTERNATIONAL

Directeur Europe :
Martin Guesnet, 20 31
Assistante :
Héloïse Hamon,
T. +33 (0)1 42 25 64 73

Allemagne
Miriam Krohne, directeur
Anja Bieg, assistante
Galeriestrasse 2 b
80539 Munich
T. +49 89 1891 3987

Autriche
Caroline Messensee, directeur
Carina Gross, assistante
Rudolfsplatz 3 - 1010 Wien
T. +43 1 535 04 57

Belgique
Vinciane de Traux, directeur
Aude de Vaucresson, spécialiste
Post-War & Contemporain
Stéphanie-Victoire Haine, assistante
5, avenue Franklin Roosevelt
1050 Bruxelles
T. +32 2 644 98 44

Italie

Emilie Volka, directeur
Lan Macabiau, assistante
Palazzo Crespi,
Corso Venezia, 22 - 20121 Milano
T. +39 02 49 76 36 49

Monaco

Louise Gréther, directeur
Julie Moreau, assistante
Monte-Carlo Palace
3/9 boulevard des Moulins
98000 Monaco
T. +377 97 77 51 99

Chine

Jiayi Li, consultante
798 Art District,
No 4 Jiuxiangqiao Lu
Chaoyang District
Beijing 100015
T. +86 137 01 37 58 11
lijiaiyi7@gmail.com

Israël

Philippe Cohen, consultant
T. +33 (0)1 77 50 96 97
pcohen@artcurial.com

ADMINISTRATION ET GESTION

Secrétaire général,
directeur des affaires
institutionnelles :
Axelle Givaudan, 20 25
Directeur administratif
et financier :
Joséphine Dubois

Comptabilité et administration

Comptabilité des ventes :
Responsable: Marion Dauneau
Julie Court, Audrey Couturier,
Nathalie Higuieret, Marine Langard,
Thomas Slim-Rey

Comptabilité générale:

Responsable: Virginie Boisseau,
Marion Bégat, Sandra Margueritat,
T. +33 (0)1 42 99 20 71

Responsable administrative

des ressources humaines:
Isabelle Chénais, 20 27
Assistante : Crina Mois, 20 79

Logistique et gestion des stocks

Directeur: Éric Pourchot
Rony Aylon, Mehdi Bouchekout,
Clovis Cano, Denis Chevallier,
Lionel Lavergne, Joël Laviolette,
Vincent Mauriol, Lal Sellahannadi,
Louis Sévin

Transport et douane

Responsable : Robin Sanderson, 16 57
shipping@artcurial.com
Responsable adjointe :
Laure-Anne Truchot, 20 77
shippingdt@artcurial.com
Marine Renault, 17 01

Ordres d'achat, enchères par téléphone

Kristina Vrzests, 20 51
Marguerite de Boisbrunet
Emmanuelle Roncola
Pétronille Esclattier
Louise Guignard-Harvey
bids@artcurial.com

Marketing, Communication

et Activités Culturelles
Directeur :
Carine Decroi, 16 52
Chef de projet marketing :
Lorraine Calemard, 20 87
Chef de projet marketing junior :
Béatrice Epezy, 16 23
Chef de projet marketing junior :
Marion Guerre, 64 38
Graphiste :
Roxane Lhéoté, 20 10
Abonnements catalogues :
Géraldine de Mortemart, 20 43

Relations Extérieures

Chef de projet presse :
Anne-Laure Guérin, 20 86

DÉPARTEMENTS D'ART

Archéologie et Arts d'orient

Spécialiste :
Mathilde Neuve-Église
Administration :
Lamia Içame, 20 75

Artcurial Motorcars

Automobiles de Collection

Directeur général :
Matthieu Lamoure
Directeur adjoint :
Pierre Novikoff
Spécialistes : Benjamin Arnaud
Antoine Mahé
Spécialiste junior : Arnaud Faucon
Consultant : Frédéric Stoesser
Directeur des opérations
et de l'administration :
Iris Hummel, 20 56
Administrateurs :
Anne-Claire Mandine, 20 73
Sandra Fournet, 38 11

Automobilia

Aéronautique, Marine

Directeur :
Matthieu Lamoure
Direction :
Sophie Peyrache, 20 41

Art d'Asie

Directeur :
Isabelle Bresset, 20 13
Expert : Philippe Delalande
Spécialiste junior :
Shu Yu Chang, 20 32

Art Déco

Spécialistes :
Sabrina Dolla, 16 40
Cécile Tajan, 20 80
Experts : Cabinet d'expertise
Marcilhac

Bandes Dessinées

Expert : Éric Leroy
Spécialiste junior :
Saveria de Valence, 20 11

Bijoux

Directeur : Julie Valade
Spécialiste : Valérie Goyer
Experts: S.A.S. Déchaut-Stetten
Administrateur:
Claire Bertrand, 20 52

Curiosités, Céramiques et Haute Époque

Contact :
Juliette Leroy-Prost, 20 16

Inventaires et Collections

Directeur : Stéphane Aubert
Chargé d'inventaires :
Vincent Heraud, 20 02
Administrateur :
Pearl Metalia, 20 18
Consultants :
Catherine Heim

Livres et Manuscrits

Spécialiste junior:
Esmeralda Nunez-Mormann
Administrateur :
Juliette Audet, 16 58

Mobilier, Objets d'Art du XVIII^e et XIX^e s.

Directeur:
Isabelle Bresset
Céramiques, expert:
Cyrille Froissart
Orfèvrerie, experts:
S.A.S. Déchaut-Stetten,
Marie de Noblet
Spécialiste:
Filippo Passadore
Administrateur:
Charlotte Norton, 20 68

Montres

Directeur :
Marie Sanna-Legrand
Expert : Geoffroy Ader
Spécialiste junior :
Justine Lamarre, 20 39
Administrateur :
Sophie Dupont, 16 51

Orientalisme

Directeur :
Olivier Berman, 20 67
Administrateur :
Hugo Brami, 16 15

Souvenirs Historiques et Armes Anciennes

Expert: Gaëtan Brunel
Administrateur:
Juliette Leroy, 20 16

Ventes Généralistes

Contact :
Juliette Leroy-Prost, 20 16

Tableaux et Dessins Anciens et du XIX^e s.

Directeur : Matthieu Fournier
Dessins Anciens, experts :
Bruno et Patrick de Bayser
Spécialiste : Elisabeth Bastier
Catalogueur: Matthias Ambroselli
Administrateur :
Margaux Amiot, 20 07

Vins Fins et Spiritueux

Experts : Laurie Matheson
Luc Dabadie
Spécialiste junior :
Marie Calzada, 20 24
vins@artcurial.com

Hermès Vintage & Fashion Arts

Administrateurs catalogueurs :
Hermès Vintage
Alice Léger, 16 59
Fashion Arts
Clara Vivien
T. +33 1 58 56 38 12

**Direction des départements
du XX^e s.**

Vice-président :

Fabien Naudan

Assistante :

Alma Barthélemy, 20 48

**Client & Business Développement
des départements du XX^e siècle**

Salomé Pirson, 20 34

Design

Directeur : Emmanuel Berard

Spécialiste junior Design :

Claire Gallois

Administrateur :

Alexandre Barbaise, 20 37

Consultant Design Italien:

Justine Despretz, 16 24

Consultant Design Scandinave:

Aldric Speer

Spécialiste junior

Design Scandinave:

Capucine Tamboise, 16 21

Estampes,

Livres Illustrés et Multiples

Administrateur : Florent Sinnah, 16 54

Photographie

Spécialiste junior :

Capucine Tamboise, 16 21

Urban Art

Limited Edition

Spécialiste senior:

Arnaud Oliveux

Spécialiste :

Karine Castagna, 20 28

Impressionniste & Moderne

Directeur: Bruno Jaubert

Recherche et certificat:

Jessica Cavalero

Catalogueur : Florent Wanecq

Administrateur :

Élodie Landais, 20 84

Post-War & Contemporain

Directeur: Hugues Sébilleau

Recherche et certificat:

Jessica Cavalero

Catalogueur :

Sophie Cariguel

Administrateur :

Vanessa Favre, 16 13

**COMMISSAIRES-PRISEURS
HABILITÉS**

Francis Briest, François Tajan,
Hervé Poulain, Isabelle Bresset,
Stéphane Aubert, Arnaud Oliveux,
Matthieu Fournier, Thais Thirouin

VENTES PRIVÉES

Contact : Anne de Turenne, 20 33

Tous les emails des collaborateurs
d'Artcurial s'écrivent comme
suit : initiale du prénom et
nom @artcurial.com, par exemple :
cdecroi@artcurial.com

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

Affilié
À International
Auctioneers



V-199

ORDRE D'ACHAT/*ABSENTEE BID FORM*

AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS
Vente n°3974
Dimanche 27 octobre 2019 - 15h et 16h
Paris – 7 Rond-Point des Champs-Élysées

- ☐ Ordre d'achat / Absentee bid
☐ Ligne téléphonique / Telephone

Téléphone / Phone :

Code banque
BIC or swift

Numéro de compte / IBAN :

Clef RIB :

Code guichet :

Nom de la Banque / Name of the Bank :

Adresse / POST Address:

Gestionnaire du compte / Account manager :

Nom / Name :

Prénom / First Name :

Société / Compagny :

Adresse / Address :

Téléphone / Phone :

Fax :

Email :

Après avoir pris connaissance des conditions de vente décrites dans le catalogue, je déclare les accepter et vous prie d'acquiescer pour mon compte personnel aux limites indiquées en euros, les lots que j'ai désignés ci-dessous. (les limites ne comprenant pas les frais légaux).

I have read the conditions of sale and the guide to buyers printed in this catalogue and agree to abide by them. I grant your permission to purchase on my behalf the following items within the limits indicated in euros. (These limits do not include buyer's premium and taxes).

Lot	Description du lot / Lot description	Limite en euros / Max. euros price
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€

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.

À renvoyer / Please mail to :

Artcurial SAS
7 Rond-Point des Champs-Élysées - 75008 Paris
Fax: +33 (0)1 42 99 20 60
bids@artcurial.com

Date et signature obligatoire
Required dated signature

Photographies :

Kevin Van Campenhout: lots 240 et 246
Richard Echasseriau : lots 209 et 249
Christophe Gasco : lots 101 à 143
Loïc Kernén : lots 211 à 214, lots 223 à 232
Maxime Remyse : lots 233, 234 et 253
Moritz Schell : lot 220
Peter Singhof : lot 244
Eduard Tikhonov : lot 215

Remerciements :

Centre d'Archives de
l'Aventure Peugeot Citroën DS
Jean-Louis Basset
Frank Benaïm
Jean-Philippe Comtesse
Pascal Franck
Guillaume Keller
Julian Parish
Philippe et Olivier de Parkelis
Giacomo Rizzotto
Rebecca Ruff
Gautam Sen
Jean-Paul Tissot
Jean-Michel Thomas

Infographistes :

Horacio Cassinelli
Sandrine Coll

