

RÉTROMOBILE 2020 LA VENTE OFFICIELLE

Vendredi 7 février 2020

Salon Rétromobile Paris



ARTCURIAL
// Motorcars



RÉTROMOBILE 2020 LA VENTE OFFICIELLE

Vendredi 7 février 2020

Salon Rétromobile Paris

ARTCURIAL
// Motorcars



RÉTROMOBILE 2020 LA VENTE OFFICIELLE

vente n°3980

VENTES/AUCTIONS

SALON RÉTROMOBILE HALL 2.1
Paris Expo - Porte de Versailles
75015 Paris

Vendredi 7 février 2020
14h : La vente officielle

Samedi 8 février 2020
15h : Racing, Flying & Yachting

Friday 7 February 2020
2pm: The official sale

Saturday 8 February 2020
3pm: Racing, Flying & Yachting

INFORMATIONS/ENQUIRIES

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

Commissaire-Preneur / Auctioneer

Hervé Poulain

Spécialistes / Specialists

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

Pierre Novikoff
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

Edward Fallon

Racing, Flying & Yachting

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

Catalogues en ligne
Online catalogues
www.artcurial.com/motorcars

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



L'ÉQUIPE ARTCURIAL MOTORCARS

ARTCURIAL MOTORCARS TEAM

SPÉCIALISTES / *SPECIALISTS*



Matthieu Lamoure
Directeur



Pierre Novikoff
Directeur adjoint



Antoine Mahé
Spécialiste



Benjamin Arnaud
Spécialiste



Arnaud Faucon
Spécialiste junior

RELATIONS CLIENTS, ADMINISTRATION / *CLIENT SERVICES, ADMINISTRATION*



Iris Hummel
Directeur
des opérations



Anne-Claire Mandine
Administrateur



Sandra Fournet
Administrateur junior



Sophie Peyrache
Responsable

RACING, FLYING & YACHTING

CONSULTANTS



Frédéric Stoesser



Niklas Hannah



Edward Fallon

COMMISSAIRE-PRISEUR / *AUCTIONEER*



Hervé Poulain

EXPOSITIONS PUBLIQUES *PUBLIC VIEWING*

SALON RÉTROMOBILE HALL 2.2
Paris Expo - Porte de Versailles 75015 Paris

Mercredi 5 février 2020 : 10h - 13h

Jeudi 6 février 2020 : 10h - 13h

Wednesday 5 February 2020: 10am - 1pm

Thursday 6 February 2020: 10am - 1pm

Afin de pouvoir assurer la sécurité des voitures exposées et respecter les normes de sécurité de flux de visiteurs, Artcurial se réserve le droit de limiter l'accès immédiat sur son stand, en fonction de l'affluence.

In order to ensure the safety of the cars exhibited and to comply with visitor flow safety standards, Artcurial reserves the right to limit immediate access to its stand, depending on visitor numbers.

VENTES / *AUCTIONS*

SALON RÉTROMOBILE HALL 2.1
Paris Expo - Porte de Versailles
75015 Paris

Vendredi 7 février 2020
14h : La vente officielle

Samedi 8 février 2020
15h : Racing, Flying & Yachting

Friday 7 February 2020
2pm: The official sale

Saturday 8 February 2020
3pm: Racing, Flying & Yachting

EXPOSITION RÉSERVÉE AUX CLIENTS ARTCURIAL *VIEWING RESERVED FOR ARTCURIAL CLIENTS*

Mercredi 5 février 2020 : 13h - 22h

Jeudi 6 février 2020 : 13h - 19h

Vendredi 7 février 2020 : 10h - 12h

Wednesday 5 February 2020: 1pm - 10pm

Thursday 6 February 2020: 1pm - 7pm

Friday 7 February 2020: 10am - 12pm

PACK PRIORITAIRE / *PRIORITY PACKAGE*

Accès prioritaire pendant la durée du salon, deux places réservées en salle de ventes et un set de catalogues : 200 € TTC

Priority access for the duration of the show, two reserved seats in the auction room and the set of catalogs : 200 € VAT included

LIVRAISON & STOCKAGE / *DELIVERY & STORAGE*

Les acheteurs qui souhaitent enlever leurs véhicules directement au salon devront informer les administrateurs du département Motorcars ou la comptabilité le jour de la vente. L'enlèvement des véhicules devra être réalisé le lundi 10 février 2020 après règlement intégral. Les véhicules n'ayant pas été retirés seront rapatriés dans un stockage sécurisé pour la somme de 480 € HT par voiture et 300 € HT par motocyclette et pourront être enlevés à partir du mardi 11 février 2020. Les frais de stockage s'élèvent à 35 € HT par jour et par voiture et 20 € HT par jour et par motocyclette à partir du mardi 11 février 2020. Règlement sur place par chèque, en espèces, CB ou préalablement par virement.

Buyers wishing to collect their vehicles directly from the show must inform the administrators of the Motorcars department or the accounts department the day of the sale. The removal of vehicles must take place on Monday 10 February 2020 after full payment. Cars that have not been collected by that date will be shipped to a secured storage place at the cost of €480 + VAT per car and €300 + VAT per motorcycle, and can be collected from there from Tuesday 11 February 2020. Storage cost is charged at €35 + VAT per day per car and €20 + VAT per day per motorcycle from Tuesday 11 February 2020. Payment by cheque, cash, credit card or bank transfer prior or at collection.

DIVERS / *DIVERS*

Les véhicules français de plus de 75 ans et d'un montant supérieur à 50 000 € nécessitent l'obtention d'un passeport d'exportation en cas de sortie hors territoire français et une licence d'exportation en cas de sortie hors territoire européen. Ces formalités sont prises en charge par Artcurial et sont soumises à des délais (maximum trois mois pour les passeports et un mois supplémentaire pour les licences). Les licences d'exportation de véhicules avec un titre de circulation étranger sont soumises à la législation en vigueur dans leur pays d'origine dont les délais d'obtention peuvent varier en fonction du pays. L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions et ceci dès l'adjudication prononcée.

French vehicles 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 month). Export licenses for vehicles with a foreign title are subject to the legislation in force in the country of origin and the delivery time can be variable depending on the country. The buyer is responsible for insuring his purchases immediately after the sale.

INDEX

A-B

1965 AC Cobra 289 Roadster	74
1968 AC Cobra 427 Roadster Brian Angliss	75
1938 Alfa Romeo 6C 2300 B Lungo Cabriolet Worblaufen	29
1938 Alfa Romeo 6C 2300 B Pescara Cabriolet Worblaufen	30
2009 Alfa Romeo 8C Spider	111
1970 Alfa Romeo GTA 1300 Junior	102
1974 Alpine A110 16 Soupapes Team Vialle	103
1963 Amphicar DWM Schwimmwagen 01 Cabriolet	31
1936 Audi Front 225 Cabriolet	11
1956 Austin Healey 100/4 BN2	39
1964 Austin Healey 3000 MKIII BJ8	149
1965 Autobianchi Bianchina Eden Roc	49
1959 Bentley S1 Lhd	167
1898 Benz Velociped Comfortable	44
1973 BMW 3.0L CSL	126
1959 BMW 503 Coupé	150
1979 BMW 530 Production - Team JMS Racing	101
1984 BMW Alpina C1 2.3/1	110
1939 BMW R12 Side-Car	2
1943 BMW R75 Side-Car	5
1927/28 Bugatti 37/44 Monoplace	42
1935 Bugatti 57 Torpédo « Paris-Nice »	41
1934 Bugatti Type 57 Cabriolet Vanvooren	28

C-D

1969 Chevrolet Camaro Z-28 Trans Am (FIA) Race Car	108
1980 Chevron B60	107
1977 Citroën 2CV4	54
1963 Citroën Ami 6 Berline	55
1931 Citroën C4 G Coach	33
1965 Citroën DS 19 Cabriolet Usine	57
1963 Citroën DS 19 Cabriolet Usine Pchapon	27
1968 Citroën DS 21 Cabriolet Chapron	58
1975 Citroën DS 23 1e Pallas Berline	60
1970 Citroën ID 20 Break	56
1972 Cujo by Baglietto	65
1959 DB Hbr4 Coach Surbaissé « Le Monstre »	36
1972 De Tomaso Pantera GTS « Groupe 3 »	124
1954 Delage D6 3L Berline par Chapron	18
1939 Delage D6-75 Coach Letourneur & Marchand	16
1929 Delage DMN Faux-Cabriolet par Autobineau	19
1948 Delahaye 135 M Coach Aérospport Letourneur & Marchand	47
1939 Delahaye 135 M Coupé Sport Chapron	37
1936 Delahaye 135 Spécial Roadster Biplace	38
1936 Delahaye 135 Sport Coach Chapron	17
1953 Delahaye 235 Coach Letourneur et Marchand	20
1953 Delahaye 235 Coach par Chapron	48
1939 DKW NZ350	6
DKW RT 125	4

F-G

1960 Facel Vega Excellence	59
1983 Ferrari 126 C3-068	98
1984 Ferrari 208 GTS Turbo	116
1961 Ferrari 250 GTE Série 1	70
1965 Ferrari 275 GTB 6 Carburateurs	99
1987 Ferrari 328 GTB	138
1966 Ferrari 330 GTC	76
1969 Ferrari 365 GT 2+2	69
1971 Ferrari 365 GTC/4	142
1998 Ferrari 456 M GT	97
1980 Ferrari 512 BB	67
1982 Ferrari 512 BBi	143
2000 Ferrari 550 Maranello	96
2005 Ferrari 575 Superamerica F1 HGTC	94

2007 Ferrari 599 GTB	112
2006 Ferrari 599 GTB Fiorano F1	95
1991 Ferrari F40	115
2009 Ferrari F430 Scuderia Spider 16 M	118
1971 Fiat 500 Lusso	120
1971 Fiat Dino Spider 2.4L	71
1973 Ford Escort Mk I Rs 1600 Gr II Usine	104
2006 Ford GT	122
1968 Ford Mustang GT 390 « Bullitt » Fastback	117
1967 Ford Mustang GT 390 Coupé Gr 1	121
1965 Ford Mustang Shelby GT 350	123
1965 Ghia 1500 GT	72

H-L

1949 Hotchkiss 686 S49 « Gascogne »	13
1950 Jaguar Mark V 3.5L Cabriolet	40
1987 Jaguar Type D Réplica Wingfield	77
1962 Jaguar Type E 3,8L Série 1 Coupé	51
1962 Jaguar Type E 3.8 L Roadster « Plancher Plat »	78
1965 Jaguar Type E 4,2 L Coupé	73
1993 Jaguar XJ220 C Le Mans	113
1959 Jaguar XK150 S 3.4 Roadster	93
1947 Julien Type MM5 2Cv	32
1968 Lamborghini 400 GT Espada	136
1977 Lamborghini Countach LP400 Periscopio	134
1984 Lamborghini Countach LP500 S	132
2000 Lamborghini Diablo Roadster VT	131
2001 Lamborghini Diablo VT 6.0	133
1973 Lamborghini Jarama 400 GTS	137
1986 Lamborghini LM002	135
2003 Lamborghini Murciélago	139
1962 Lamborghini Tracteur 2 R	130
1957 Lancia Aurelia B20 S 2,5L	50
1993 Lancia Delta Hf Integrale Evo II	140
1970 Lancia Fulvia 1600 HF	141
2015 Land Rover Defender 90 Autobiography	91
1962 Lincoln Continental Convertible	52

M-N

1998 Marcos Mantis GT0 Fia	125
1911 Mariquita by William Fife & Sons	64
1908 Mariska by William Fife & Sons	62
1959 Maserati 3500 GT Coupé Touring	144
1963 Maserati 3500 GTI Sebring Vignale	100
2005 Maserati 4200 GT Coupé	145
1972 Maserati Bora 4,7L	68
1959 Mercedes-Benz 190 SL	157
1960 Mercedes-Benz 190 SL avec Hardtop	26
1952 Mercedes-Benz 220 A Berline Découvrable	160
1964 Mercedes-Benz 220 Berline	161
1963 Mercedes-Benz 220 SE Berline	162
1963 Mercedes-Benz 220 SE Berline	165
1963 Mercedes-Benz 220 SE Cabriolet	163
1960 Mercedes-Benz 220 SE Coupé	164
1968 Mercedes-Benz 230 S	166
1970 Mercedes-Benz 280 SE 3,5L Coupé	61
1969 Mercedes-Benz 280 SL Automatique	158
1967 Mercedes-Benz 300 SE Coupé	159
1939 Mercedes-Benz 320 Cabriolet A	43
1929 Mercedes-Benz 460 Nürburg Limousine	153
1969 Mercedes-Benz 600 Limousine	156
1965 Mercedes-Benz 600 Limousine Pullman	154
1929 Mercedes-Benz 710 SS Sport Tourer	45
2006 Mercedes-Benz SLR McLaren Coupé	46
1970 Moto Guzzi Nuovo Falcone 500 Militare	7
NSU 251 OS	3

P

1938 Packard Super Eight Cabriolet	12
1936 Panhard et Levassor CS Spécial Parisienne	23
1957 Peugeot 403 Cabriolet Darl'mat	25
1954 Porsche 356 1500 Super Pré A Cabriolet	151
1958 Porsche 356A 1600 Speedster Reutter	79
1966 Porsche 906	83
1969 Porsche 911 2.2 S	87
1972 Porsche 911 2.4 S	86
1989 Porsche 911 3.2L Clubsport M637	152
1973 Porsche 911 Carrera 2.7 RS Lightweight	85
1966 Porsche 911 SWB	84
1982 Porsche 911 Turbo Coupe Slant Nose Usine	80
1978 Porsche 930 Turbo 3.3L	82
1976 Porsche Carrera 3.0L Targa	81
1959 Porsche-Diesel Type 218 Standard	155

R-S

1972 Range Rover « Suffix A »	90
1996 Range Rover Vogue SE 25th Anniversary	92
1995 Riva 32 Ferrari	63
1922 Rolland-Pilain Type R Torpédo	34
1979 Rolls Royce Corniche II	146
1961 Rolls Royce Silver Cloud II LWB par George Barris	148
1978 Rondeau M378 Le Mans GTP	106
1967 Serenissima 3000SP Prototipo	105
1951 Simca 8 Sport Cabriolet	24
1939 Singer Nine Le Mans Roadster	119
1956 Studebaker Golden Hawk	147

○ Lots en provenance hors UE : Aux commissions et taxes indiquées dans les conditions générales de vente, 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 / modernes).

☆ Lots en provenance hors UE : Des droits de douanes de 10 % sont appliqués sur le montant de l'adjudication Hors Taxes.
La TVA, au taux en vigueur de 20 %, se calcule sur la base de l'adjudication HT à laquelle s'ajoutent les droits de douanes de 10 % précités.

■ Incidence sur la TVA : Le véhicule ayant moins de 6 000 km d'utilisation, certains pays de l'Union Européenne peuvent considérer qu'il s'agit d'un véhicule « comme neuf ». Nous vous remercions de prendre contact avec votre administration fiscale pour avoir confirmation du statut avant d'effectuer votre achat.

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

▲ Lot vendu sur désignation et qui par conséquent ne sera pas présenté lors du Salon Rétromobile. Nous invitons les enchérisseurs potentiels à contacter le département pour organiser une visite sur rendez-vous.

T

1983 Tag Croco 4X4 Amphibie	88
1925 Talbot DC Cabriolet Saoutchik	14
1955 Talbot Lago Sport 2500 (T14LS)	15
1956 Talbot Lago Sport 2500 (T14LS)	35
1938 Talbot-Lago T23 Baby Coach Grand Luxe	22
1955 Talbot-Lago T261 Record Berline	21
1975/76 Toj SC03	128
1976 Toj SC204	127
1974 Toj SS02	129
1981 Toyota Land Cruiser BJ 43	89

V-Z

1995 Venturi 400 GT	114
1966 VW Combi Samba-Bus « 21 Fenêtres »	53
1964 VW Combi Type 2 Campmobile	66
1983 VW Golf GTI 1800 Plus Pirelli	109
1976 Yamaha 750 TZ Pem	10
1934 Zündapp K 800	8
1939 Zündapp KS 600	1
1944 Zündapp KS 750 Side-Car	9

○ Lots from outside the EU: 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% newer/modern motorcars).

☆ Lots from outside the EU: Customs duties of 10% will be levied on the total hammer price excluding taxes.
VAT, at the current rate of 20%, will be calculated on the basis of the hammer price plus the customs duties mentioned above.

■ Impact on VAT: As the vehicle has been driven less than 6,000 kilometers, it can be considered "as new" for VAT purposes in certain European countries. Please contact your local tax authorities for confirmation prior to purchase.

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

▲ Lot sold on designation and will consequently will not be presented at the Retromobile Show. We advise potential buyers to contact the department to arrange a visit by appointment.

1939 ZÜNDAPP KS 600

Titre de circulation italien
Italian title

Cadre n° 502862 sur carte grise
Moteur n°502862

15.000 - 20.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Restauration ancienne patinée

• Modèle emblématique de la moto allemande

• Dépasse les 100km/h

• **Older restoration with patina**

• **Iconic motorcycle**

• **Exceeds 100 km/h**



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.

1939 BMW R12 SIDE-CAR

Titre de circulation italien
Italian title

N° cadre : 36578

25.000 - 40.000 €

Sans réserve / **No reserve**

- Modèle historique
- Belle présentation
- Élégant cadre en tôle emboutie

- *Iconic model*
- *Beautiful presentation*
- *Elegant pressed steel frame*



Le 14 février 1935, BMW dévoilait au Salon de Berlin deux nouveaux modèles, la R12 et la R17, qui succédait à la BMW R11. Ces deux machines de 750 cm³ se caractérisaient par leurs fourches télescopiques hydrauliques qui faisaient de BMW le premier constructeur à adopter ce type de suspension (mais les R12 et R17 conservaient leur cadre rigide double berceau en tôle emboutie, c'est-à-dire dépourvu de suspension arrière !).

La R12 était équipée d'un flat-twin de 750 cm³ à soupapes latérales, refroidi par air, déclinée en deux versions : un modèle à simple carburateur Sum, qui développait 18 ch à 3 400 tr/mn et un modèle à deux carburateurs Amal, qui développait 20 ch à 4 000 tr/mn. La version à deux carburateurs utilisait un allumage par batterie et bobine, tandis que la R12 mono

carburateur utilisait un allumage magnéto, capable de fonctionner indépendamment de la batterie.

A partir de 1938, l'intégralité de la production de la R12 fut destinée à l'armée allemande. En version attelée, la R12 à simple carburateur était extrêmement fiable et, même si elle manquait d'un peu de puissance, elle passait, avec ses deux roues motrices, partout. La R12 devint le véhicule militaire de référence jusqu'à l'apparition de la R75, en 1942. Notre exemplaire a été restauré à la fin des années 1990 et fut importée en Italie au début des années 2000. En 2003 il fut enregistré auprès de l'ASI italien comme véhicule d'intérêt historique. Le titre de circulation italien correspond bien à une moto équipée d'un panier une place.

On 14 February 1935, BMW unveiled two new models at the Berlin Motor Show, the R12 and R17 which succeeded the BMW R11. These two 750 cc machines were characterised by their hydraulic telescopic forks which made BMW the first manufacturer to come up with this type of suspension (but the R12 and R17 kept their rigid double cradle frame in pressed sheet metal, that means deprived of rear suspension!) The R12 was fitted with a 750cc air-cooled flat-twin engine with side valves, available in two versions: a model developing 18hp at 3,400 rpm and another one with two Amal carburetors producing 20hp at 4,000 rpm. The twin-carburetor version had an ignition with battery and coil while the

single-carburetor R12 version used a magneto ignition capable of operating independently from the battery. From 1938, the entire R12 production was solely destined for the German army. As for the sidecar version, the single-carburetor R12 was extremely reliable and even if it lacked a bit of performance, it was able to go everywhere thanks to its two-wheel drive. The R12 became the reference when it comes to military vehicle until the appearance of the R75 in 1942. This specific example was restored in the late 1990s and was imported to Italy in the early 2000s. It was registered with the Italian ASI in 2003 as vehicle with historic interest. The Italian papers accurately correspond to a motorcycle fitted with a single-seater sidecar.

NSU 251 OS

Sans titre de circulation
Unregistered

4.000 - 8.000 €
Sans réserve /
No reserve



Fondée en 1890, NSU a commencé son histoire en produisant des machines à tricoter et des bicyclettes avant de construire son image avec des motos de course performantes. Mais, pendant la seconde guerre, l'ensemble des moyens de production fut consacrée aux modèles militaires. Avec son monocylindre 250 cm³ quatre temps développant 10,5 ch, la NSU OSL 251 se bâtit une solide réputation. Elle roulait à environ 95 km/h et avait une autonomie de 300 km, ce qui en faisait une parfaite moto de liaison. La version militaire se différenciait de la version civile par un réservoir de plus grande contenance à l'ouverture de remplissage plus large et d'autres détails de finition. L'exemplaire présenté a été restauré probablement au début des années 2000. Il a été équipé avec soin et une attention portée aux détails.

Founded in 1890, NSU began its journey by producing knitting machines and bicycles before building its image with high-performance racing motorcycles. During the WW2 however, all production resources were devoted to military models. With its 250cc four-stroke single cylinder engine developing 10.5hp, the NSU OSL 251 will build itself a solid reputation. It has a top speed of 95 km/h and a distance range of 300km, which made it perfect as a liaison motorcycle. The military version differed from the civilian one, it had a larger fuel tank with a wider filling hole, among other finishing details. This specific example was restored probably around the early 2000s. It has been equipped with care and attention to detail.

DKW RT 125

Sans titre de circulation
Unregistered

1.500 - 2.500 €
Sans réserve /
No reserve



Produite dans les usines de Zschopau à partir des années 1930, la DKW RT 125 se caractérisait par l'efficacité de son monocylindre deux temps. Mais l'histoire de cette 125 cm³ s'emballe à la fin de la seconde guerre mondiale en servant de réparations aux dommages de guerre. L'URSS, qui avait mis la main sur les plans, l'outillage et même du personnel de l'usine DKW, s'est mise à fabriquer des copies de RT 125. D'autres clones de la DKW ont été fabriqués en Pologne et elle a également servi de base à la BSA Bantam et à la Harley-Davidson Hummer. Dans les années 50, Yamaha s'en est également largement inspiré pour produire sa première moto, la YA-1. La DKW, petite moto toute simple, est devenue une moto mondiale avant l'heure. L'exemplaire présenté semble complet et a été restauré il y a plusieurs décennies. Il est idéal comme première petite machine de collection.

Manufactured in Zschopau factories from the 1930s, the DKW RT 125 was characterised by the efficiency of its two-stroke single cylinder engine. However, the story of this 125cc gets out of hands at the end of WW2, by acting as repair parts following damages from the war. After acquiring the plans, tools and even staff from the DKW factory, the USSR began to build copies of the RT 125. Other DKW duplicates were manufactured in Poland and it has also been used as baseline for the BSA Bantam and the Harley-Davidson Hummer. Yamaha was also massively inspired from it in the 1950s to produce its first motorcycle, the YA-1. The DKW, a simple little bike, became a worldwide motorbike before its time. This example seems to be complete and was restored several decades ago. It is an ideal choice as a first small collector machine. original model (apart from the seat which was blue with red sides), acknowledged by Arturo Magni, are what make this machine a first-class choice.

1943 BMW R75 SIDE-CAR

Titre de circulation italien
Italian title

N° cadre : 765545

50.000 - 70.000 €

Sans réserve / **No reserve**

- Modèle intéressant
- Présentation impeccable
- Spécifications rares

- *Interesting model*
- *Outstanding presentation*
- *Rare specifications*



Dès 1937, l'armée allemande commanda l'étude d'un side-car de 750 cm³ à BMW et à Zündapp. Ces véhicules devaient répondre à un cahier des charges draconien qui exigeait une charge utile de 500 kg tout en conservant une garde au sol de 150 mm, une vitesse de croisière de 80 km/h avec 3 personnes à bord, une autonomie de 350 km, etc. Cela donna naissance à deux des plus célèbres véhicules de la seconde guerre mondiale, avec la Jeep Willys, bien entendu ! Les premiers tests démontrèrent la nécessité de concevoir un tout nouveau moteur de 750 cm³, qui servira de base aux motorisations des modèles d'après-guerre comme les BMW R51, R67 et R68. Dans sa version finale, la BMW R75 développait 26 ch à 4 000 tr/mn avec n'importe quel carburant, elle était équipée d'une marche arrière et la roue du

side-car était motrice. Conçu pour fonctionner aussi bien dans les sables du désert que dans la steppe russe, la BMW R75 partageait bon nombre de pièces avec la Zündapp KS 750, ce qui facilitait la maintenance de ces engins. La production des R75 débuta en juin 1941 et, au total, plus de 18 000 attelages furent produits dans l'usine d'Eisenach jusqu'à la fin du conflit.

L'exemplaire que nous présentons se présente en bel état après une restauration ancienne de qualité probablement effectuée en Allemagne. Il présente des éléments rarissimes, tel le système de chauffage entourant le guidon, rappelant les engins équipés pour la campagne de Russie. Il fut inscrit au registre historique italien ASI en 2006 et son titre de circulation l'enregistre bien en tant que moto attelée.

As early as 1937, the German army instructed BMW and Zündapp to develop a 750cc sidecar. These vehicles had to meet draconian specifications which required a 500 kg payload while maintaining a 150 mm ground clearance, 80km/h cruising speed with 3 people on board, 350 km distance range, etc... That gave birth to two of the most famous Second World War vehicles, including the Jeep Willys of course! Initial tests demonstrated the need to design an all-new 750cc engine, which became the engine base for post-war models such as the BMW R51, R67 and R68. The BMW R75 produced 26 hp at 4,000 rpm in its final version and on any fuel, it was fitted with a reverse gear and the sidecar driving wheel. Designed to work in both the desert sands

and the Russian steppe, the BMW R75 shared many parts with the Zundapp KS 750, which facilitated the maintenance of these machines. Production of the R75 began in June 1941 and over 18,000 units in total were produced at the Eisenach plant until the end of the war.

This specific example is in good condition after an older quality restoration probably carried out in Germany. It has extremely rare components, such as the heating system surrounding the handlebars, reminiscent of vehicles equipped for the Russian campaign. It was entered in the Italian historic ASI register in 2006 and its registration document records it accurately as a harnessed motorcycle.

1939 DKW NZ350

Sans titre de circulation
Unregistered

N° de cadre : 803800

4.000 - 6.000 €
Sans réserve /
No reserve



Réputé pour la sophistication de ces machines, DKW (« Das Klein Wunder », soit La Petite Merveille) a également produit dans ses usines de Zschopau des machines rustiques et bien pensées. Animée par un monocylindre deux temps de 350 cm³ alimenté par un carburateur Bing, la NZ350 développait 11 ch à 4 000 tr/mn. Avec une vitesse de pointe de 100 km/h et une autonomie de 350 km, la NZ350 était réputée pour ses capacités en tout-terrain, sa robustesse et sa maniabilité. Produite en grande quantité jusqu'à la fin du conflit, cette DKW NZ350 a été récemment restaurée par un spécialiste bavarois de moto d'avant-guerre. Cette machine, qui a résisté aux épreuves de la seconde guerre mondiale, se présente aujourd'hui dans un état rare.

Renowned for the sophistication of their motorcycles, DKW ("Das Klein Wunder", or La Petite Merveille) has also produced rustic and well thought out machines in its factories in Zschopau. Powered by a 350cc two-stroke single cylinder powered by a Bing carburetor, the NZ350 developed 11bhp at 4000 rpm. With a top speed of 100 km/h and a range of 350km, the NZ350 was renowned for its all-terrain capabilities, robustness and maneuverability. Produced in large quantities until the end of the War, this DKW NZ350 was recently restored by a Bavarian pre-war motorcycle specialist. This machine, which has withstood the ordeals of the Second World War, is today in a rare condition.

1970 MOTO GUZZI NUOVO FALCONE 500 MILITARE

Titre de circulation italien
Italian title

N° de cadre : 40FB

2.500 - 5.000 €
Sans réserve /
No reserve



Prenant la suite de la mythique Falcone dont la production s'est arrêtée en 1967, la Moto Guzzi Nuovo Falcone apparaît en 1969 dans une version militaire. Le monocylindre horizontal si caractéristique conserve les côtes de l'ancienne version mais reçoit une culasse et un cylindre en aluminium (ce dernier est chemisé fonte). Alimenté par un carburateur Dell'Orto VHB29A, ce moteur développe la puissance tranquille de 26 ch à 4 800 tr/mn. La Nuovo Falcone possède un démarreur électrique par Dynastart et une installation électrique en 12 V. Cette machine simple atteint les 127 km/h, tient bien la route et freine correctement. Produite à 13 400 exemplaires pour l'armée et les administrations italiennes, la Nuovo Falcone sera déclinée en diverses versions civiles dont une très aventureuse « Sahara » jusqu'en 1976.

Following on from the legendary Falcone whose production stopped in 1967, the Moto Guzzi Nuovo Falcone was launched in 1969, in a military version. The distinctive horizontal single cylinder retained the ribs of the older version but received an aluminum cylinder head and cylinder (the latter was cast iron lined). Powered by a Dell'Orto VHB29A carburetor, this engine developed a refined power of 26bhp at 4800 rpm. The Nuovo Falcone had an electric start, by Dynastart, and a 12V electrical installation. This simple machine reached a top speed of 127 km/h, held the road well and braked decently well too. With production of 13,400 for the Italian army and administrations, the Nuovo Falcone was available in various civilian versions, including the one very adventurous "Sahara," until 1976.

1934 ZÜNDAPP K 800

Titre de circulation italien
Italian title

Cadre n° 140608

Moteur n° CZM1635SA

15.000 - 20.000 €

Sans réserve / **No reserve**

- Moteur 4 cylindre à plat
- Rare exemplaire survivant
- Moto légendaire

- 4-cylinder flat engine
- Rare surviving example
- *Legendary motorcycle*



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.

1944 ZÜNDAPP KS 750 SIDE-CAR

Sans titre de circulation
Unregistered

Cadre n° 614 995
Moteur n°614 995

18.000 - 26.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Projet intéressant
- Rare exemplaire avec son moteur d'origine
- Deux roues arrière motrices

- *An interesting project*
- *A rare example, with its original engine*
- *Rear-wheel-drive*



La KS 750 est sans conteste la plus connue de toutes les Zündapp. Après la Première Guerre mondiale au cours de laquelle la firme fabriquait des machines-outils et de l'armement, Zündapp s'est lancé en 1921 dans la production de motos. Première incursion de la marque dans le domaine des grosses cylindrées, la série K (pour kardan) est dévoilée en 1933 et se place en concurrente directe des BMW en proposant la même architecture : cadre et fourche en tôle emboutie, moteur à plat et transmission par arbre et cardan. La version militaire, qui répondait au cahier des charges très exigeant de la Wehrmacht, se caractérisait par sa marche arrière et la roue du side-car rendue motrice. Endormie depuis plus de vingt ans, cette KS750 était la propriété d'un ancien militaire et ancien

résistant. Repeinte en version Afrika Korps, de couleur sable (code RAL 8000) il y a une vingtaine d'années, cette Zündapp KS 750 constitue un projet à terminer, rare pour le collectionneur mais très intéressant par sa cohérence. Il est important de souligner que le moteur correspond bien au châssis ce qui est rare et, même s'il porte les séquelles d'une réparation ancienne sur la partie avant gauche du bloc, il n'est pas bloqué et les vitesses passent à l'arrêt. Cette machine dispose d'un rapport d'expertise complet datant d'octobre 2019 qui recense les éléments manquants et les travaux à envisager pour finir ce beau projet tout en soulignant l'intérêt historique que revêt une machine de ce calibre.

The KS 750 is undoubtedly the best known of all Zündapps. After the First World War, when the firm manufactured machine tools and armament, Zündapp began the production of motorcycles in 1921. The brand's first foray into the big displacement world, the K series (for kardan) was unveiled in 1933 and was positioned as a direct competition to the BMWs, offering the same architecture: frame and fork in pressed sheet metal, a flat motor and transmission by pushrods. The military version, which met the very demanding specifications of the Wehrmacht, was distinctive because of its reverse gear and the sidecar wheel, which was driven too.

Unused for over twenty years, this KS750 was the property

of a former soldier and former Resistance fighter. Repainted in Afrika Korps style, in a sand color (RAL code 8000) about twenty years ago, this Zündapp KS 750 is a project that needs completion, rare for a collector but very interesting, in its consistency. It is important to emphasize that the engine matches the chassis, which is rare. Whilst it bears the after effects of an old repair on the left front part of the block, the engine isn't blocked and the gears change to neutral stop. This machine has a full expertise report from October 2019, which identifies the missing elements and the work to be considered to finish this beautiful project, while highlighting the historical interest of a machine of this caliber.

1976 YAMAHA 750 TZ PEM

Moto de compétition
Sans titre de circulation
Competition motorcycle
Unregistered
60.000 - 80.000 €

- Moto de Soheil Ayari
- Réfection de haut niveau
- Historique clair et Palmarès intéressant

- Soheil Ayari's motorbike
- High quality restoration
- Clear history and interesting track record

La moto présentée est la machine avec laquelle Christian Estrosi a été sacré Champion de France 750 à l'issue de la saison 76. A 20 ans, le jeune niçois faisait partie de cette génération de pilote français hyper-talentueux. Comme de nombreuses Yamaha privées, cette 750 TZ est équipée d'une partie-cycle spéciale, œuvre de son préparateur, Edouard Morena. Ce châssis made in Golf-Juan avait la particularité d'être équipé d'un mono amortisseur de Carbon positionné sur le côté droit et se révélait 12 kg plus légère. A l'époque, deux châssis PEM ont été fabriqués pour Christian Estrosi et Philippe Coulon. Christian Estrosi se mit en évidence lors de la manche française du Championnat 750 mondial disputée à Nogaro. Meilleur temps des essais, vainqueur des deux manches devant le gratin de la Vitesse mondiale (Giacomo Agostini, Gary Nixon, Pat Hennen, Barry

Sheene et tous les Français), « Estro » avait tiré le meilleur parti du châssis PEM sur le tracé gersois « réputé » pour son revêtement bosselé.

Cette Yamaha 750 TZ PEM a subi de grosses modifications durant l'hiver 76/77. La machine participa aux saisons 77-78-79 et fut confiée à Gérard Choukroun pour le Moto Journal 200.

Propriété de Soheil Ayari (le seul pilote à avoir participé aux 24 Heures du Mans en auto et en moto !), cette 750 TZ à cadre PEM a été entièrement restaurée... par son propriétaire. Soheil Ayari qui a rencontré Edouard Morena, souligne que cette machine, présentée dans sa configuration la plus évoluée (1979), est toute neuve et prête à prendre la piste pour des courses de démonstrations aux côtés de champions comme Giacomo Agostini, Christian Sarron, Steve Baker, etc. !

This specific motorcycle is the machine that crowned Christian Estrosi as French Champion in 750 at the end of the 1976 season. At 20 years old, the young native of Nice was part of this generation of hyper-talented French riders. Like many privately-owned Yamaha bikes, this 750 TZ is equipped with a special frame prepared by Edouard Morena. This Golf-Juan made chassis had the uniqueness of having a carbon monoshock fitted on the right side and was 12 kg lighter. At that time, two PEM chassis were manufactured for Christian Estrosi and Philippe Coulon. Christian Estrosi shot to prominence during the French round of the 750 World Championship held at Nogaro. Achieving best qualifying times, as well as winning both heats in front of some of the best in the

world (Giacomo Agostini, Gary Nixon, Pat Hennen, Barry Sheene and the rest of the French riders), "Estro" had made the most of the PEM chassis on the Gersois track, renowned for its bumpy surface.

This Yamaha 750 TZ PEM was heavily modified during the 1976/1977 winter. This machine participated in the 1977, 1978 and 1979 seasons and was entrusted to Gérard Choukroun for the Moto Journal 200.

Owned by Soheil Ayari (the only driver to have participated in the 24 Hours of Le Mans in both cars and motorcycles!), this 750 TZ with PEM frame was fully restored... by the owner himself. After meeting Edouard Morena, Soheil Ayari emphasises that this machine, presented in its most advanced configuration (1979), is brand new and ready to hit the track for race gatherings alongside champions such as Giacomo Agostini, Christian Sarron, Steve Baker, etc



CA 1936 AUDI FRONT 225 CABRIOLET

Sans carte grise
Unregistered

10.000 - 20.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Modèle intéressant et rare
- Technique originale
- Provenance exceptionnelle

- *Interesting and rare model*
- *Technically interesting*
- *Exceptionnal provenance*



Grâce au brillant ingénieur Jörgen Rasmussen, la firme allemande DKW a été pionnière dans le domaine de la traction avant, avec une première voiture de série adoptant cette technique dès 1931. Lors de la fusion de la marque avec Wanderer, Audi et Horch au sein d'Auto Union, la traction avant est restée d'actualité et la voiture que nous présentons en est équipée. Au sein du groupe, le nom Audi était réservé aux modèles de luxe et cette 225 montre une finition soignée. Elle adopte un style allemand de carrosserie, avec quatre places confortables sous capote, celle-ci se repliant à l'arrière sans s'escamoter. Ce modèle apparu en 1936 était une évolution de la précédente version d'Audi Front et recevait un

six-cylindres 2,3 litres lui permettant d'honorables performances.

La présente voiture fut vendue lors de la vente exceptionnelle de la Collection Roger Baillon en 2015. Depuis, elle a été stockée au sec et elle est restée telle qu'elle. Elle semble relativement complète et son compteur de vitesses Audi affiche 68 722 km. Sous le capot, les accessoires semblent complets à l'exception de la dynamo, manquante. La plaque constructeur est absente également. Cette voiture, qui faisait partie du lot cédé en 1967 par Serge Pozzoli à Roger Baillon, correspond à un modèle plutôt haut de gamme à l'époque, qui mérite de retrouver sa splendeur passée.

Thanks to the brilliant engineer Jorgen Rasmussen, the German company DKW was a pioneer in the field of front wheel drive, with a first production car adopting this technique in 1931. Upon the merger of the brand with Wanderer, Audi and Horch within Auto Union, the front wheel concept remained valid and the car that we offer features that. Within the group, the name Audi was reserved for luxury models and the 225 shows a very neat finish. It adopts a German-style body with four comfortable seats, with the soft top folding down at the rear without retracting completely. This model, launched in 1936, was an evolution of the previous version of the Audi

Front, powered by a six-cylinder 2.3-liter that gave the car decent performance.

The car on offer was sold at the exceptional sale of the Roger Baillon Collection in 2015. Since then, it has been stored dry and has remained as it is. It seems to be relatively complete and the Audi speedometer displays 68,722 kilometers. Under the hood, the accessories look very complete, with the exception of the dynamo, which is missing. The manufacturer's plaque of the car is missing too. This car, which was part of the lot sold in 1967 by Serge Pozzoli to Roger Baillon, corresponds to a rather top model at the time, one that deserves to regain its former splendor.

CA 1938 PACKARD SUPER EIGHT CABRIOLET

Sans carte grise
Unregistered

Carrosserie n° 4443I6

15.000 - 25.000 €

Sans réserve / **No reserve**

- Modèle de grand luxe
- Carrosserie rare et désirable
- Beau projet de restauration

- *Highly luxurious model*
- *Rare and desirable coachwork*
- *Superb restoration project*



Dès l'origine de la marque, les Packard se sont distinguées par leur qualité et leurs performances. Ainsi, un modèle 12 cylindres présenté en 1915 a rencontré un tel succès qu'il a dépassé 15 000 exemplaires. On retrouvera au début des années 1930 une autre version V12, dont le châssis sera utilisé également par la Super Eight dont il est question ici, avec un huit-cylindres en ligne de 6,3 litres de 145 ch ; puissance qui peut paraître modeste aujourd'hui, mais qui n'était alors l'apanage que de quelques voitures de grand luxe.

Ce cabriolet Packard Super Eight correspond à une rarissime version européenne d'origine, comme en témoigne son compteur gradué en km/h. D'ailleurs, son immatriculation parisienne (EW

75) correspond à l'année 1956 ou 1957, preuve qu'elle est en France au moins depuis cette période. La présente voiture fut vendue lors de la vente exceptionnelle de la collection Roger Baillon en 2015. Depuis, elle a été stockée au sec et elle est restée telle qu'elle. Elle semble relativement complète et la voiture dispose de son porte-bagage et de son armature de capote, précieuse comme modèle pour fabriquer une armature neuve. Le pare-brise est cassé et, à l'intérieur, la sellerie en cuir bordeaux semble d'origine, le tableau de bord étant partiellement complet.

Cette voiture d'un luxe raffiné, dotée d'une carrosserie rare et attrayante, mérite une remise en état qui soit à la hauteur de son statut.

From the marque's earliest days, the Packard stood apart for its quality and performance. In fact, the 12-cylinder model presented in 1915 was so successful that over 15,000 examples were built. Another V12 version appeared in the 1930s, with a chassis also used for the Super Eight, as presented here, with a straight eight-cylinder 6.3-litre 145 bhp engine ; a level of power that may seem modest today, but was only the prerogative of a handful of luxury models at that time.

This Packard Super Eight cabriolet corresponds to an extremely rare European version, as evidenced by the speedometer graduated in km/h. Its Parisian registration (EW 75) corresponds

to the year 1956 or 1957, showing that it has certainly been in France since then. The car on offer was sold at the exceptional sale of the Roger Baillon Collection in 2015. Since then, it has been stored dry and has remained as it is. It seems to be quite complete and it retains its luggage rack and the frame of the hood, valuable template for a new frame. The windscreen has broken. The burgundy leather interior appears to be original, and the dashboard is partially complete.

This sophisticated, luxury car, with rare and attractive coachwork, deserves to be restored to a level in keeping with its status.

1949 HOTCHKISS 686 S49 « GASCOGNE »

Carte grise française
French title

Châssis n° 85472
Moteur n° 12463

30.000 - 50.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Historique limpide
- 114 000 € de restauration
- Mécanique performante

- **Clear history**
- **114,000 € restoration**
- **Performance oriented mechanicals**



Présentée au Salon de Paris en octobre 1948, l'Hotchkiss 686 S49 disposait du classique moteur 6 cylindres en ligne de 3.5L, et la version 4 portes, 4 places, recevait la dénomination « Gascogne ».

L'exemplaire présenté est exceptionnel à plus d'un titre : en effet, lorsqu'il a été acheté lors de la vente de Rétromobile 2017, il était entre les mains de la même famille depuis le début des années 50. Au début des années 2010, cette dernière avait décidé de faire restaurer entièrement et sans considération de coût ce joyau familial. Le résultat est exceptionnel, tant du point de vue du respect de la configuration d'origine que dans la haute qualité de la réalisation.

Absolument tout a été refait ou contrôlé, depuis le châssis, en passant par la mécanique, la sellerie, la carrosserie ou l'électricité et le montant total des travaux s'élevait à plus de 114 000€ ! Depuis février 2017, la voiture n'a parcouru qu'à peine plus de 450km. Un alternateur et un ventilateur électrique ont été adaptés afin de faciliter son utilisation dans la circulation actuelle. Il s'agit très certainement d'un des plus beaux exemplaires en circulation, dont il conviendra de terminer le rodage. Sa mécanique performante, son intérieur confortable et son allure délicieusement typée « avant-guerre » en font une monture de choix pour les rallyes lointains.

Introduced at the Paris Motor Show in October 1948, the Hotchkiss 686 S49 featured the classic 3.5L inline six cylinder engine and the 4 door, 4 seater version was named "Gascogne".

The example presented is exceptional in many ways: indeed, when it was purchased at the 2017 Rétromobile sale, it had been between the hands of the same family since the early 1950s. At the beginning of 2010, the owner decided to have the car completely restored with no consideration of cost. The result is exceptional, both in terms of respect for the original configuration and in the high quality of the restoration. Absolutely everything has been

redone or checked, from the chassis, mechanics, upholstery, bodywork, electricals, and the total amount of work amounted to more than 114 000€. Since February 2017 the car has traveled just over 450km. An alternator and a radiator fan have been added to facilitate its use in current traffic. It is definitely one of the most beautiful examples and the running-in will have to be completed. Its powerful mechanics, comfortable interior and exquisitely "pre-war" look make it a great choice for long distance rallies.

1925 TALBOT DC CABRIOLET SAOUTCHIK

Carte grise française
French title

Châssis n° 49227
Moteur n° 59907

50.000 - 70.000 €
Sans réserve / **No reserve**

• Rare et original cabriolet
Saoutchik

• Restauration complète
professionnelle

• Gagnante d'un concours
d'élégance

• **Rare and original Saoutchik
cabriolet**

• **Complete professional
restoration**

• **Concours d'Élegance winner**



La voiture présentée, a été carrossée en cabriolet à quatre places sous capote par les établissements Saoutchik à Neuilly sur Seine. Elle fût restaurée entièrement par les propriétaires actuels en 2005, qui confièrent aux excellents établissements Marcadier de Chateaufort la restauration de la très élégante carrosserie, en tôle d'acier et de l'ossature en frêne. Celle-ci a été refaite dans les règles de l'art, selon les procédés de fabrication et d'assemblage d'époque. La mécanique a été entièrement restaurée, le châssis sablé ainsi que tous les éléments de suspension. La sellerie est en cuir naturel, la capote en Alpaga, les tapis en laine et les boiseries en noyer. L'armature de capote est celle d'origine et les vitres latérales sont

pourvues du système à crémaillère breveté par Jacques Saoutchik, dont les montants sont aussi gravés du nom de l'inventeur. Le système de pare-brise à double ouverture par molette est aussi typique du grand carrossier. Les feuilures de portières sont aussi flanquées au nom du carrossier et deux jolies plaques Saoutchik ornent les bas de caisse. Elle est mue par un 4 cylindres de 1597 cm³ et équipée de freins à tringles et d'amortisseurs à friction réglables de l'intérieur par câble. Les roues fils à moyeux Rudge sont montées avec des pneus Firestone de 20 pouces. Seul le faisceau en nid d'abeille du radiateur fuit et sera à changer. La carte grise indique 1950 comme première mise en circulation à la suite d'une erreur administrative.

This specific car was built as a four-seater convertible with a hood by Saoutchik in Neuilly sur Seine. It was entirely restored by the current owners in 2005. They entrusted this highly elegant bodywork's restoration, made of sheet steel and ash framework, to the excellent Marcadier workshop in Chateaufort. It was redone meticulously, according to original manufacturing and assembly processes. The engine has been completely restored, the chassis sanded, as well as all suspension parts. The upholstery is in natural leather, the hood in Alpaca, the carpets in wool and woodwork in walnut. The bonnet's frame is original and side windows are fitted with a lever system

patented by Jacques Saoutchik, including mounts engraved with the inventor's name. The windscreen system with dual-opening dial is also typical of this great coachbuilder. The door rabbets are also flanked with the coachbuilder's name and two lovely Saoutchik plates decorate the rocker panels. It is powered by a 1,597cc 4-cylinder engine and fitted with rod brakes and shock-absorbers adjustable from the inside by cable. The wired wheels with Rudge hub are fitted with 20 inches Firestone tyres. The radiator's honeycomb beam is leaking and will need to be replaced. The registration document states that the car was first registered in 1950 following an administrative error.

1955 TALBOT LAGO SPORT 2500 (T14 LS)

Carte grise française
French title

Châssis n° 140006
Moteur n° 160008

140.000 - 180.000 €

• Modèle extrêmement rare (54 exemplaires)

• Même propriétaire depuis 1964 !

• Etat d'origine exceptionnel

• *Extremely rare model (54 built)*

• *Same owner since 1964!*

• *Outstanding original condition*



Selon la fiche de renseignements usine dont nous disposons, la voiture que nous présentons a été livrée neuve le 9 novembre 1955 à M. Robillard. La teinte de carrosserie y est décrite comme noire, combinée à une sellerie en vinyle Havane 261, l'ensemble étant complété de roues fil couleur aluminium. Il nous a été confirmé que seuls deux exemplaires auraient été livrés neufs dans cette sobre teinte de carrosserie. Cet intéressant document précise en outre que la voiture disposait de tiges de culbuteurs renforcées et traitées, de pistons retouchés, de ressorts de soupapes Saulnier et d'arbres à cames 88650.

Elle est immatriculée à Paris le 7 novembre 1955, sous le numéro 8997 EL 75.

Cette immatriculation permet d'identifier la voiture parmi six exemplaires réunis par Anthony Lago sur le circuit de Monthléry pour une journée d'essai clients, devant la presse et des personnalités du monde automobile. Son ancienne carte grise nous apprend qu'elle change ensuite de mains en 1963, au profit d'un jeune amateur parisien dont le frère, que nous avons pu contacter, possédait également une T14, tout comme son père qui en avait acheté un exemplaire neuf ! Suite à un accrochage avenue d'Iéna, il

According to the works build sheet at our disposal, this car was delivered new on 9 November 1955 to M. Robillard. The body colour is described as black, combined with Havana 261 vinyl upholstery and aluminium-coloured wire wheels. We have received confirmation that only two cars were delivered new with bodywork in this sober finish. This interesting document also specifies that the car was fitted with strengthened, heat-treated pushrods, modified pistons, Saulnier valve springs and 88650 camshafts.

It was registered in Paris on 7 November 1955 as 8997 EL 75.

This registration number allows us to identify the car among six models brought together by Anthony Lago at the Monthléry track for a customer test day, held in front of the press and key figures from the world of motoring. Its former registration document indicates that the car was then sold in 1963 to a young enthusiast in Paris, whose brother – whom we were able to contact – also owned a T14, just like his father, who had bought one new! Following a collision in Paris, his family made him sell the car, lest he be involved in a more serious accident. And so, in March 1964, its current owner



fut contraint de la revendre par sa famille qui avait peur qu'un accident plus grave n'advienne. C'est ainsi qu'en mars 1964, son propriétaire actuel faisait l'achat de 140006, un des premiers exemplaires assemblés. Il ne l'a depuis utilisé que scrupuleusement, avant de la remiser sur cales il y a 25 ans, si bien que le kilométrage de 46 509 km affiché au compteur est celui d'origine. Chaque année, jusqu'en 2017, la voiture était redémarrée en compagnie de son neveu ; la mécanique n'est donc pas bloquée et pourra être remise en route aisément. Le système de refroidissement, point faible sur ce modèle, avait été modifié au profit

d'un ventilateur électrique, mais les pièces d'origine, ainsi que les pare-chocs démontés accompagnent la voiture. En strict état d'origine, à l'exception de la peinture, refaite en bleu France en 1964, ce superbe coupé affiche un état de préservation exceptionnel.

En plus d'être un des derniers représentants d'une des marques françaises les plus prestigieuses de l'entre-deux-guerres, il offre l'avantage d'être un des derniers exemplaires non restaurés. Son historique intéressant et limpide ne fait que renforcer l'intérêt de ce modèle, dont la production s'est limitée à 54 exemplaires.

bought 140006, one of the first cars built. After this, he used it with great care, until laying it up on blocks 25 years ago, so that the recorded mileage of 46,509 km is that since new. Every year until 2017, accompanied by his nephew, he restarted the car: the engine therefore turns over and could easily be got running again. The cooling system, a weak point of the model, was modified with the fitment of an electric fan, but the original parts, together with the bumpers, which have been removed, are with the car. In strictly original condition, with the exception of the paintwork, which was resprayed in French

blue in 1964, this splendid coupé is in exceptionally well preserved condition.

As well as being among the last representatives of one of the most prestigious French makes from between the wars, it has the advantage of being one of the last unrestored cars. Its clear and interesting history only adds to the significance of this model, of which just 54 examples were built.



Collection de Monsieur M, Passeur d'Art

Lots 16 à 24

1939 DELAGE D6-75 COACH PANORAMIQUE PAR LETOURNEUR ET MARCHAND

Carte grise française
French title

Châssis n° 51815

60.000 - 90.000 €

Sans réserve / **No reserve**

- Ligne exceptionnelle
- Mécanique refaite
- Rarissime coach D6-75
Letourneur et Marchand

- *Exceptional design*
- *Restored mechanics*
- *Rare coach D6-75
Letourneur et Marchand*



La crise économique de 1929 plonge Delage dans de graves difficultés financières et son sursaut viendra de Delahaye, qui la reprend en 1935. En parallèle aux exclusives huit cylindres, est apparue dès 1932 la D6-11, équipée d'un moteur à 6 cylindres en ligne, dont la motorisation évolue d'année en année, pour devenir la D6 70, présentée en 1935, qui connaîtra un grand succès. Elle évolue en D6 75 en 1938 avec un accroissement de sa cylindrée à 2.8L, qui préfigure le fameux 3L d'après-guerre.

L'acheteur d'un tel châssis pouvait alors se tourner vers le carrossier de son choix. En l'occurrence, Letourneur et Marchand sera chargé de réaliser ce coach « Panoramique », selon le dessin JEMLA, sur la base d'un châssis D6 75 sorti d'usine en mai 1939. Cette superbe automobile a été achetée par notre collectionneur

à un esthète qui la détenait depuis 1963 aux côtés de deux Hispano Suiza. Cette automobile avait bénéficié d'une remise en état ancienne, et depuis, en 2012, sa noble mécanique a bénéficié d'une réfection complète. La boîte Cotal a également été revue, les freins remis en état, le réservoir restauré et l'électricité partiellement refaite. Les cinq pneus Dunlop ont été remplacés en 2018. Nous avons été séduits par la grâce de ses lignes soulignée par l'absence de montant entre les vitres avant et arrière. La finesse des détails et le raffinement de l'habitacle se conjuguent à merveille avec la noble exécution de la mécanique dont nous avons pu apprécier la sonorité envoûtante lors de notre essai. Cette automobile rare et exclusive offre un dessin parmi les plus réussis de son époque.

The economic crisis of 1929 plunged Delage into serious financial difficulties and its survival came from Delahaye who took it over in 1935. In parallel with the exclusive eight cylinder appears in 1932 the D6-11, equipped with an inline six cylinder which evolved each year, eventually becoming the successful D6 70, introduced in 1935. It evolved into the D6 75 in 1938 with an increased engine capacity of 2.8L, the basis of the famous post-war 3L.

The buyer of a chassis like this one could then choose a coachbuilder. In this case Letourneur et Marchand would be responsible for dressing this coach "Panoramique" in accordance to the drawing JEMLA, based on a chassis D6 75 which left the factory in May 1939. This superb

automobile was purchased by our collector from an enthusiast who had owned it since 1963 with two Hispano Suizas. This car had benefited from an old refurbishment, and then, in 2012, its mechanicals benefited from a complete refurbishment. The Cotal box was also overhauled, the brakes and the tank were restored, and electrical work partially redone. The five Dunlop tires were replaced in 2018. We were seduced by the grace of its lines highlighted by the pillarless front and rear windows. The finesse of the details and refinement of the interior are perfectly combined with the noble execution of the mechanics, whose bewitching sound we were able to appreciate during our test drive. This rare and exclusive car offers one of the most successful designs of its time.

1936 DELAHAYE 135 SPORT COACH CHAPRON

Carte grise française
French title

Châssis n° 47391
Moteur n° 49181

60.000 - 90.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Superbe état de conservation
- Magnifique carrosserie Chapron
- Modèle performant et utilisable

- **Superbly preserved condition**
- **Bodywork by Chapron**
- **Usable model with strong performance**



Avec cet exemplaire n°47391, nous sommes en présence de la 2^{ème} version du coach proposé par Henri Chapron et disponible au catalogue dans le courant de l'année 1936. Celui-ci sera immatriculé neuf en décembre 1936, dans le département de la Seine sous le n° 9074 RK 7, restant dans le département en gardant ce n°, il changera de propriétaire le 10 janvier 1939. Le 13 mars 1951, il rejoindra le département de l'Indre, sous l'immatriculation 102 J 36. Puis, en avril 1955, le coach sera immatriculé en Seine et Oise et serait resté dans la même famille, avec un changement de région au profit du Gard en 1979, jusqu'en

2004, lorsque notre collectionneur l'acquiert lors d'une vente aux enchères.

A l'origine, le châssis n°47391 correspond à un type 135 Sport équipé du moteur 18 cv 3,2 litres (1 ou 3 carburateurs), accouplé à une boîte de vitesses manuelle, sa carrosserie d'origine Chapron portant le n° 5305. Comme assez souvent sur les voitures de cette période, il bénéficiera de quelques modifications, probablement dans le courant de l'année 1938, notamment avec un changement de moteur au profit d'un 20 cv de 3,5 litres, portant le n° 49181, numéro conforme à l'année. Cette modification a d'ailleurs été reportée

This car, chassis no. 47391, is the second version of the 'coach' presented by Henri Chapron and available in its catalogue during the course of 1936. It was registered new in December 1936 in the Seine department as 9074 RK 7; it remained in the department and kept the same number when it changed hands on 10 January 1939. On 13 March 1951, it moved to the Indre, where it was registered as 102 J 36. Then, in April 1955, it was registered in the Seine-et-Oise and is believed to have remained with the same family – moving to the Gard in 1979 – until 2004, when our collector bought it at auction.

Originally, chassis number 47391 corresponded to a 135 Sport model fitted with the 18 HP 3.2-litre engine (with 1 or 3 carburetors), mated to a manual gearbox, and its original Chapron body had the number 5305. As was often the case for cars at the time, it underwent a number of modifications, probably during 1938; in particular, its engine was swapped for a 3.5-litre 20 HP unit, number 49181, which is correct for the year. This modification was noted on the registration certificate. At the same time, the radiator grille was replaced and updated, with a convex version replacing the



© Archives JP Tissot



sur la carte grise. Conjointement, la grille de calandre sera remplacée et modernisée par une version convexe en remplacement de la concave de l'année 1936, et en parfaite adéquation les phares à verres bombés remplaceront ceux à verres plats d'origine.

Il est réellement rare de trouver aujourd'hui un coach 135 Chapron de cette période, dans un état proche de celui de ses origines, qui mérite une réelle attention pour une voiture élégante et performante.

Jean-Paul TISSOT

Ayant bénéficié d'une remise en état ancienne, ce coach affiche un état de conservation et une patine qui ne laissent pas indifférents. L'intérieur en cuir rouge est celui d'origine, dans un état exceptionnel, mais il devra bénéficier de quelques réparations. En 2012, la culasse avait été refaite, avec remplacement des soupapes et des guides, les freins avaient été révisés, et les pneus changés. Méritant une révision générale de principe, cette superbe Delahaye avec laquelle nous avons eu le bonheur de rouler est emblématique d'une conception alliant sport et luxe à la française.

concave grille from 1936. This change was perfectly matched by the replacement of the original headlamps with flat lenses by lamps with curved lenses.

It is truly rare to find today a 135 Chapron coach from this period, in near-original condition, and such a quick and elegant car is worthy of close attention.

Jean-Paul Tissot

Having undergone an older restoration, this car's patina and state of preservation will not leave you unmoved. The red leather interior is original and in exceptional condition but could do with some repairs. In 2012, the cylinder head was rebuilt, and the valves and guides replaced, the brakes were overhauled, and the tyres replaced. A general service should now be carried out. This superb Delahaye, which we had the pleasure of driving, epitomises a design which combines sport and luxury à la française.

1954 DELAGE D6 3L BERLINE PAR CHAPRON

Carte grise française
French title

Châssis n° 880330
Moteur n° 880330

25.000 - 35.000 €
Sans réserve / **No reserve**

• Voiture du Président de
l'Assemblée Nationale

• Bel état de préservation

• Une des toutes dernières
Delage

• *President of the National
Assembly's car*

• *Good state of preservation*

• *One of the very last Delages*



Cette Delage est une des dernières produites puisqu'elle porte le châssis n°880330 et que le dernier exemplaire sorti des usines Delahaye serait 880334 ! Elle a été livrée le 28 juillet 1952 chez Chapron sur une commande de l'Assemblée Nationale pour son Président Edouard Herriot, et ne sera livrée sous la forme d'une berline 4 portes avec séparation qu'en février 1954, ainsi que nous l'a confirmé Noëlle Chapron. Le dossier de commande, qu'il sera possible de se procurer auprès de cette dernière, mentionne que la voiture, bleu marine, avait été re-laquée en noir avec filets cuivre, tandis que l'intérieur est en cuir marron 73, avec centre en drap beige. L'ensemble est rehaussé de boiseries en noyer, complété d'une poignée de maintien arrière gainée en cuir. La sobre carrosserie est soulignée de pare-

chocs « Avions », et de baguettes chromées, tout comme les aérateurs latéraux spécifiques.

Notre collectionneur, séduit par son état d'origine, en a fait l'acquisition en 2006 aux enchères, alors qu'elle était décrite comme une deuxième main. Elle a ensuite bénéficié d'un contrôle complet, a participé à plusieurs rallyes, mais n'a que peu roulé depuis. Bien que l'essai réalisé ait été satisfaisant, nous préconisons une révision générale avant d'envisager de grands trajets. Nous avons noté que la vitre de séparation avait été démontée. Dotée d'une boîte électromagnétique Cotal, cette voiture présente une forme « ponton » typique des Delage des années 1950. Bien préservée, elle est une des dernières représentantes de cette glorieuse marque, dans sa présentation la plus luxueuse.

This Delage is one of the last produced with the chassis n°880330, only a few cars before the final chassis to come out of the factory which would be 880334! The car was delivered on 28 July 1952 to Chapron on an order from the National Assembly for its president Edouard Herriot and it was delivered only in February 1954 as a four door sedan with a partition as confirmed by Noëlle Chapron. The order file, which will be available from Noëlle Chapron, mentions that the navy blue car had been repainted in black with copper body lines while the interior is in brown leather 73, with center in beige cloth. It is enhanced with walnut woodwork complemented by a leather-wrapped rear support handle. The sober bodywork is further

pronounced by "Avions" bumpers and chrome strips, as well as specific side vents.

Our collector, seduced by its original condition bought it in 2006 at auction when it was described as a two owners from new car. It then received a full control, but has hardly been driven since. Although the test we performed was satisfactory, we recommend a general overhaul before considering major journeys. We noted that the partition glass had been dismantled. Equipped with a Cotal electromagnetic box, this car has a "pontoon" shape typical of Delages from the 1950s. Well preserved, it is one of the last representatives of this glorious brand with a luxurious presentation.

1929 DELAGE DMN FAUX-CABRIOLET PAR AUTOBINEAU

Carte grise française
French title

Châssis n° 32338
Moteur n° 2485

40.000 - 60.000 €
Sans réserve / **No reserve**

• Etat de conservation
exceptionnel

• Réalisation sur-mesure

• Historique limpide

• In an exceptional state of
conservation

• Tailor made

• Clear history



Présentée au Salon de Paris en 1926, la Delage DM, avec son moteur 6 cylindres 17cv, venait s'intégrer entre la DI (11CV) et la GL (30CV). La réalisation soignée de son châssis, à la fois robuste, souple et performant pour sa catégorie en fait une des meilleures réalisations de la marque, saluée à l'époque par la presse et la clientèle.

L'exemplaire présenté, une version DMN, est remarquable puisqu'il s'agit d'une commande spéciale réalisée chez Autobineau sous la forme d'un faux-cabriolet avec toit ouvrant. Sa première propriétaire devait faire, l'année suivante, l'achat de la Chartreuse de Pierre Chatel, dans l'Ain, magnifique monument aujourd'hui classé qu'elle contribuera largement à sauvegarder. La Delage lui servait notamment à se rendre sur place depuis Paris, puis y sera remise en 1955 pour n'en ressortir

qu'en 2008, date de son achat chez Artcurial par son actuel propriétaire. Elle demeure aujourd'hui en strict état d'origine, dans sa combinaison bleu nuit et gris. Son habitacle, tendu de drap de laine gris et richement orné de marqueteries en bois précieux soulignées d'inserts métalliques ne laisse aucun doute sur cette commande sur mesure. Les aménagements sous les sièges, la superbe malle, les roues flasquées ou encore les pare-chocs Cromos complètent ce luxueux ensemble. La mécanique, bloquée, est complète à l'exception de sa magnéto. Avec son historique limpide et son état de conservation enviable, cette Delage unique mérite une remise en état qui aura le bon goût de conserver au maximum sa patine. Il s'agit tout simplement d'une pièce de collection exceptionnelle.

Presented at the Paris Motor Show in 1926, the Delage DM, with its 6-cylinder 17hp engine, was integrated within the model lineup between the DI (11hp) and the GL (30hp). The careful design of its robust chassis makes the car flexible and powerful for its category. This was one of the best achievements of the brand, and was applauded by the press and the clientele at the time.

The example presented, a DMN version, is remarkable because it is a special order car, bodied at Autobineau in the form of a faux-cabriolet with sunroof. Its first lady owner purchased the following year a magnificent protected monument, the "Chartreuse de Pierre Chatel" located in Ain. The Delage would be especially used as a shuttle to go to the site from Paris and

was then stored in 1955, only to reappear in 2008, when it was purchased at Artcurial by its current owner. It remains today in strict original condition, in a dark blue and grey livery. Its interior, grey woolen cloth, is richly adorned with precious wood trim with metal inserts highlighting the extreme custom nature of this build. The fittings under the seats, the beautiful trunk, the wheels with hubcaps, or better yet the Cromos bumpers, complete this luxurious specification. The engine has seized but is complete with the exception of its magneto. With its clear history and enviable state of preservation, this unique Delage deserves a restoration that will preserve its beautiful patina as much as possible. It is simply an exceptional collector's item.

1953 DELAHAYE 235 COACH LETOURNEUR ET MARCHAND

Carte grise française
French title

Châssis n° 818037

40.000 - 60.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Seulement 4 exemplaires

• Mécanique 235 très performante

• Etat d'origine

• *Only 4 built*

• *235 engine with high performance*

• *Original condition*



Présenté au Salon de Paris de 1951, la production du type 235 restera modérée jusqu'à la fermeture des usines en 1954, et sur les 84/85 exemplaires commercialisés, les carrossiers Letourneur & Marchand livreront seulement 4 coaches et un seul cabriolet, les 5 étant survivants de nos jours.

L'exemplaire n°818037 présenté est le dernier de ces 4 coaches et le seul à disposer d'un toit ouvrant. Il sera immatriculé neuf le 20 mai 1953, dans le département de la Seine sous le n° 2517 BZ 75, au profit des Etablissements Roullier, Société coopérative de consommation, 109 rue des Cités à Aubervilliers. Il porte le n° 3079 de la carrosserie Letourneur & Marchand. A la différence des trois précédents coaches, il se distingue par ses feux arrière que l'on retrouve sur le cabriolet présenté lors du Salon de Paris 1952. Le 24 novembre 1959, gardant la même immatriculation, la voiture change de propriétaire et

entre au garage Marois, spécialisé dans la vente d'occasion de Delahaye, à Paris. Elle y sera vendue le 19 avril 1960 à un parisien, membre du club Delahaye, qui la conservera de nombreuses années. Ce n'est que beaucoup plus récemment, en 2009, que son actuel propriétaire en fera l'acquisition. La voiture se présente dans son état d'origine, rare témoignage d'un des plus beaux et plus rares coaches 235 réalisés.

Jean-Paul TISSOT

Nous avons eu le plaisir d'effectuer une quinzaine de kilomètres au volant de cette automobile exceptionnelle, et avons été étonnés par son excellent fonctionnement mécanique, la boîte Cotal s'avérant très agréable à utiliser, en dépit de l'embrayage qui mérite, à minima, un réglage. Cette voiture en strict état d'origine mérite une restauration qui mettra en valeur une ligne originale et sa mécanique performante.

Presented at the Paris Motor Show in 1951, production of the 235 remained modest until the factory's closure in 1954, and of the 84/85 cars sold, Letourneur & Marchand delivered only four 'coach' models and a single cabriolet, all five cars surviving to this day.

Car no. 818037 presented here is the last of the four 'coach' models and the only one with a sunroof. It was registered new on 20 May 1953 in the Seine department as 2517 BZ 75, in the name of Company Roullier in Aubervilliers. It has the Letourneur & Marchand body number 3079. Unlike the three earlier 'coach' models, it had different tail-lights, which were also fitted to the cabriolet presented at the Paris Motor Show in 1952. On 24 November 1952, still with the same registration number, the car changed hands and entered the Marois garage,

a specialist in secondhand Delahayes, in Paris. From there, it was sold on 19 April 1960 to a Parisian member of the Delahaye club, who kept the car for several years. It was only much later, in 2009, that its current owner acquired it. The car is presented in original condition, a rare example of one of the most attractive and exclusive 235 coach models built.

Jean-Paul TISSOT

We had the pleasure of covering a few miles behind the wheel of this exceptional car and were amazed how well it drove; the Cotal gearbox proved very pleasant to use, despite the clutch needing, at the least, some adjustment. This car, which is strictly in original condition, deserves a restoration which would show off its original styling and powerful engine.

1955 TALBOT-LAGO T26L RECORD BERLINE

Carte grise française
French title

Châssis n° 103026
Moteur n° 26618

35.000 - 55.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Troisième main
- Etat d'origine exceptionnel
- Une des dernières berlines produites par Talbot

- *Three owners from new*
- *Exceptional original condition*
- *One of the last saloon cars produced by Talbot*



Cette élégante Talbot-Lago est le symbole d'une époque charnière durant laquelle les grands constructeurs étaient toujours attachés à la conception traditionnelle du châssis séparé, tout en adoptant le style des carrosseries ponton qui se voulaient aérodynamiques et dans l'air du temps. Elle a été délivrée neuve à Paris le 5 septembre 1955, ainsi que le confirme la copie de sa fiche de sortie d'usine, puis, c'est en 1963 qu'elle sera achetée par un collectionneur de la première heure qui la conservera avec grand soin jusqu'en 2012. C'est à cette date que notre collectionneur en fit l'acquisition lors d'une vente Artcurial, séduit par son état d'origine exceptionnel. Depuis lors, elle a simplement bénéficié d'une remise en route et d'un nettoyage, si bien que son état de conservation rare met en lumière sa qualité de construction. Elle est encore parée

de tous les attributs de luxe propres à son rang : les sièges avant, en cuir beige d'origine, présentent un état de préservation rare, de même que la confortable banquette arrière dotée d'un volumineux accoudoir central, véritable invitation au voyage. La carrosserie est agrémentée d'un toit ouvrant et comporte ses baguettes, enjoliveurs et éléments de signalisation d'époque. Lors de notre essai, nous avons pu apprécier le bon fonctionnement de la boîte pré-sélective Wilson, accompagné par la sonorité du six cylindres 4,5 litres qui, rappelons-le, a servi de base aux voitures de Grand Prix de la marque.

Cette Lago Record est très certainement une des dernières berlines produites par Talbot. Rare, elle a de plus l'avantage de n'avoir jamais été restaurée, émouvant témoignage d'une époque fastueuse révolue.

This elegant Talbot-Lago is the landmark of a pivotal era, of which major manufacturers were still devoted to the traditional separate chassis design while adopting the pontoon bodywork look, a more aerodynamic and fashionable one. It was delivered new in Paris on 5 September 1955, as stated by the manufacturing release paper. It will then be purchased in 1963 by an early collector who stored it with great care until 2012. This is when our current collector acquired it during an Artcurial sale, after being seduced by its exceptional original condition. Since then, it was cleaned and put back in working order; so much so that its rare condition highlights its manufacturing quality. It still has all the luxury attributes worthy of its rank: the original front beige leather seats are in

a rare state of preservation, as well as the comfortable rear seat with its large central armrest, a genuine invitation to travel. The bodywork is embellished with a sunroof and has rods, wheel covers and signal elements of that period. During our road test, we've been able to appreciate the smooth running of the pre-selective Wilson gearbox along with the 4.5-litres six cylinder sound, which has served as a baseline for the brand's Grand Prix cars.

This Lago Record is certainly one of the last saloon cars produced by Talbot. This rare machine also has the advantage of being unrestored, therefore representing a testimony of a lavish bygone era.

1938 TALBOT-LAGO T23 BABY COACH GRAND LUXE

Carte grise française
French title

Châssis n° 93056
Moteur n° 23279

140.000 - 200.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Etat de conservation rare
- Spécifications alliant élégance et performances
- Dessin exceptionnel

- *Unusually well preserved*
- *Specification combining elegance and performance*
- *Exceptional styling*



Cet exemplaire compte parmi les modèles de Talbot-Lago de tourisme les plus désirables de l'avant-guerre : comme la T23 Lago Spécial, le coach Grand Luxe bénéficiait de la même superbe carrosserie inspirée par Figoni, avec le très original arrière semi fastback, et n'avait été construit à l'origine qu'à une cinquantaine d'exemplaires. Il s'agit en effet d'une élégante version coach qui repose sur le châssis à empattement court, aussi appelé « Lago Baby », et doté du moteur 4 Litres type Grand Sport qui développait 115cv, caractérisé par une admission à deux carburateurs. Il s'agissait donc d'une voiture résolument sportive dont l'agrément de conduite était amélioré par la boîte de vitesses pré-sélective Wilson. Sorti d'usine en 1938, il a ensuite

été immatriculé dans la Manche en 1950, avant de rejoindre le Calvados en 1969, époque à laquelle la voiture sera repeinte selon ses coloris d'origine. Son propriétaire ne s'en séparera qu'en 2003, et la même année, la voiture rejoindra une collection anglaise. Puis, en 2008, notre collectionneur s'en portera acquéreur. Il va alors lui faire bénéficier d'une révision mécanique et électrique, les ailes seront également repeintes à l'occasion. Cette automobile, outre ses qualités intrinsèques, présente l'avantage d'être en superbe état de conservation. Sa remarquable sellerie en cuir est d'origine et fort bien préservée. S'installer derrière le grand volant à lames souples est une invitation au voyage. Derrière celui-ci, le beau tableau de bord mélange habilement sport et luxe,

This example is one of the most sought-after postwar touring models from Talbot-Lago: as the T23 Lago Spécial, the Grand Luxe coach benefited from the same superb bodywork inspired by Figoni, with the very original semi-fast back shape, and had been built at only about 50 examples. An elegant two-door "coach" version built on the short-wheelbase chassis, also known as the "Lago Baby", it is fitted with the 115 bhp 4-litre Grand Sport engine, distinguished by its twin carburetors. It is therefore a resolutely sporting model, which its Wilson preselector gearbox makes all the more pleasant to drive. This example left the factory in 1938 and was then registered in the Manche in 1950, before moving to Calvados in

1969, at which point the car was repainted in its original colours. Its owner only sold the car in 2003, and that same year it joined an English collection. Then, in 2008, our collector acquired it. He had a mechanical and electrical overhaul carried out, while the wings were repainted at the same time. In addition to its intrinsic qualities, this car has the benefit of being superbly preserved. Its remarkable leather upholstery is original and very well conserved. To take your place behind its steering wheel with its flexible spokes is an invitation to go on a journey. Behind it, the handsome dashboard adeptly combines luxury and sportiness, with its array of instruments set on a metal wood-effect panel. Ignition, starter ... the powerful



avec sa myriade de compteurs sur fond de tôle reprenant l'aspect du bois. Contact, démarreur, et la puissante mécanique s'ébroue à la première sollicitation, laissant sa sonorité rauque et pleine envahir l'habitacle. Il ne tient alors plus qu'au conducteur d'engager le premier rapport du bout de la main droite, grâce la commande pré-sélective de la boîte Wilson. Un essai a permis de constater le bon fonctionnement de cette dernière. Ayant peu roulé récemment, ce beau coach devra bénéficier d'une révision d'usage avant d'envisager de longs trajets. Cette pièce de collection exceptionnelle, dont il resterait moins d'une dizaine de survivantes, symbolise une alchimie qui frôle la perfection entre élégance et performances.

engine roars into life at the first go, its rich, throaty sound filling the car's interior. The driver then needs only to engage first gear with the fingertips of his right hand, thanks to the presselector for the Wilson gearbox. Our road test confirmed that the gearbox functions very well. As this attractive model has been little used of late, a standard service should be carried out before undertaking a longer journey. This exceptional collector's car, one of less than ten thought to survive, symbolizes a magical, near-perfect blend of elegance and performance.

1936 PANHARD ET LEVASSOR CS SPÉCIAL (X73) BERLINE PARISIENNE

Carte grise française
French title

Châssis n° 99681
Moteur n° 99681

20.000 - 30.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Intéressante version X73
- Bel état de conservation
- Originalité technique et esthétique

- *Interesting X73 version*
- *Nice state of conservation*
- *Technical and aesthetic originality*



Commercialisée de 1934 à 1938, la Panhard Panoramic portait de nombreuses innovations techniques. Ses vitres d'angles, de part et d'autre du pare-brise, permettant de supprimer les angles morts, étaient une de ses particularités. Elles étaient disponibles avec des moteurs de cylindrées différentes qui avaient tous en commun d'être sans soupapes (licence Knight). La X73, pour sa part, disposait du plus gros moteur de la gamme, avec 2861 cm³ et 80 cv.

L'exemplaire présenté aurait été délivré à Madame T. en mars 1936 avec plusieurs détails spécifiques, tels que la carrosserie en deux teintes de rouge, des roues ajourées, deux sièges avant indépendants ou encore des pare-chocs avant et

arrière optionnels. Elle a ensuite été immatriculée dans le sud de la France en 1955, puis achetée par un amateur breton en 1977. C'est lors d'une vente aux enchères en 2008 que notre collectionneur en a fait l'acquisition, sensible à son état d'origine et à son coloris peu courant. Elle est depuis restée en l'état, seul le moteur, qui est celui d'origine, avait été démarré il y a une dizaine d'années et n'est pas bloqué. Plus récemment, quatre pneus Michelin Superconfort neufs ont été montés. La belle planche de bord est complète à l'exception de la montre, tandis que l'habitacle est tendu du drap beige d'époque. Cette automobile originale et bien préservée mérite une belle restauration qui mettra en valeur ses spécificités techniques et esthétiques.

Built between 1934 and 1938, the Panhard Panoramic was a host of many technical innovations. Its angle windoxes - on either side of the windshield to cope with blind spots - were one of its many particularities. This model was available with various engine sizes all of which were valveless (license Knight). The X73 had the largest engine in the range, with 2861cm³ and 80hp.

The example on offer would have been delivered to Ms T. in March 1936 with several specific details like the two-tone red bodywork, openwork wheels, two independent front seats, and optional front and rear bumpers. It was then registered in the south of France in 1955 and acquired

by a Breton enthusiast in 1977. Our collector acquired it at an auction in 2008, sensitive in regard to the car's original state and unusual color. It has since remained as it is, only the engine, which is original, had been started 10 years ago and is not blocked. Recently, four new Michelin Superconfort tires have been fitted. The beautiful dashboard is complete with the exception of the watch, and the interior is trimmed in beige period cloth. This original and well preserved example deserves a beautiful restoration that will highlight its technical and aesthetic specificities.

1951 SIMCA 8 SPORT CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis n° 912973

40.000 - 60.000 €

Sans réserve / **No reserve**

- Superbe dessin Farina
- Même famille de 1951 à 2008 !
- Etat d'origine exceptionnel

- **Superb Farina design**
- **Same family between 1951 and 2008 !**
- **Exceptional original condition**



C'est grâce à l'habile coup de crayon de Battista Farina que les versions Sport Coupé et Cabriolet sur base SIMCA 8 vont rencontrer l'enthousiasme du public, lors du Salon de Paris 1948. Ainsi, la marque à l'hirondelle va en racheter la licence aux Stabilimenti Farina, puis confier la fabrication des carrosseries à Facel. La Simca 8 Sport était destinée « à toutes les belles femmes de Paris » pour T.H.Pigozzi, le Président de SIMCA. L'exemplaire présenté est exceptionnel à plus d'un titre. Tout d'abord parce que lors de son achat chez Artcurial en 2008, cette voiture n'avait pas quitté la même famille depuis l'origine. Son premier propriétaire, concessionnaire SIMCA à Chalon-sur-Saône l'avait transmise à son neveu en 1984. Séduit par son état de conservation peu commun, et en souvenir des Dinky Toys qu'il avait eu plus jeune, notre collectionneur en avait alors fait l'acquisition.

Elle a depuis conservé sa peinture cellulosique noire d'origine et son intérieur en cuir beige qui méritera quelques soins. La capote en toile beige et le couvre capote sont également d'origine. Quelques travaux furent néanmoins entrepris, tels que le remplacement du réservoir d'essence, des amortisseurs arrière ou encore de la butée d'embrayage. Cette voiture a participé à plusieurs Rallyes, dont le Rallye des Clubs de Marque, notamment conduite avec plaisir par la compagne du propriétaire. Lors de notre essai, nous avons noté que le compteur n'était pas fonctionnel, mais que le petit 4 cylindres, équipé d'un carter d'huile en aluminium accessoire, était volontaire. Le tableau de bord est complet de ses boutons spécifiques et de son beau volant. Automobile au dessin réussi et à la mécanique fiable, cet exemplaire affiche un état émouvant qui mérite d'être préservé.

Thanks to Battista Farina's great design skills, both the Sport Coupe and Cabriolet versions taken from the SIMCA 8 baseline will meet great enthusiasm from the public during the 1948 Paris Show. It is at that time when the brand will go on to buy the licence from the Stabilimenti Farina and entrust the bodywork manufacturing to Facel. This specific example is exceptional in more than one way. First, this car has always been in the same family since its birth and until 2008, when it was then bought at Artcurial. Its first proprietor, a SIMCA dealer in Chalon-sur-Saône, had passed it onto his nephew in 1984. Seduced by its unconventional original condition and in memory of Dinky Toys when he was younger, this is when our collector acquired it. It has since retained its original

black cellulosic paint and beige leather interior, which may need some care. The beige fabric hood and tonneau cover are also original. Some work was nonetheless undertaken, such as the replacement of the fuel tank, rear shock absorbers and even the clutch release bearing. During our road test, we noted that the odometer was not working however the small 4-cylinder fitted with an optional aluminium oil sump was nervous. The dashboard is complete with its specific buttons and a beautiful steering wheel. With a successful design and reliable mechanics, this example is in gorgeous condition and deserves to be cared for.

1957 PEUGEOT 403 CABRIOLET DARL'MAT

Carte grise française
French title

Châssis n° 2118854

80.000 - 100.000 €

- La seule et unique 403 Cabriolet Darl'Mat
- Restauration complète par Lecoq en 2013
- Historique limpide

- The one and only 403 Cabriolet Darl'mat
- Completely restored by Lecoq in 2013
- Continuous history



Le cabriolet 403 que nous présentons est exceptionnel à plus d'un titre. Des 2500 exemplaires produits en cabriolet, elle est la seule qui passera par le traitement spécial d'Emile Darl'Mat. Commandée à l'occasion de sa présentation officielle au Salon de Paris, elle quittera les usines de La Garenne Colombes le 16 mai 1957 pour être livrée directement au garage Darl'Mat dans le VII^e arrondissement de Paris pour retrouver ensuite son premier propriétaire. Le célèbre préparateur décida de ne pas modifier la carrosserie mais d'y placer un moteur qui devait équiper initialement un coupé Darl'Mat. La transformation se limita donc à la mécanique et à l'ajout d'un compte-tours comme cela avait été réalisé précédemment sur la 203 Darl'Mat et les cinq coupés 403. En 1986, après avoir dépassé les

450 000 km, elle est soumise à une révision d'ampleur et à une légère restauration. En 2013, elle est confiée aux Etablissements Lecoq de Saint-Ouen pour une restauration totale. Elle conservera sa teinte d'origine, gris foncé métal avec intérieur en cuir beige de toute beauté.

Un essai a permis de constater sa puissance (d'une 20^{ème} de chevaux supplémentaires par rapport à un cabriolet normal), son équilibre et bien entendu son élégance.

Il s'agit donc d'un exemplaire unique, resté entre les mains de la même famille de son achat neuf à 2013, date de sa restauration intégrale dans les Etablissements André Lecoq, référence en la matière, et restée parfaitement entretenue jusqu'à présent. Une exception pour tout collectionneur.

The 403 cabriolet presented here is exceptional in more ways than one. Of the 2500 cabriolets built, it was the only one to receive Emile Darl'mat's special treatment. Ordered when it was officially presented in Paris, it left the factory at La Garenne Colombes on 16 May 1957 to be delivered directly to Darl'mat's premises in the 7th arrondissement of Paris and then to its first owner. Darl'mat decided not to modify the bodywork but to install an engine which was originally intended for a coupé. The changes were thus limited to the engine and the addition of a rev counter, as had been the case for the 203 Darl'mat and the five 403 coupés. In 1986, after covering more than 450,000 km (280,000 miles) it underwent a major overhaul and

a light restoration. In 2013, the car was sent to Lecoq in Saint-Ouen for a full restoration. It kept its original metallic dark grey colour, with a most attractive beige leather interior.

A road test enabled confirmed its extra power (20 bhp more than a standard cabriolet), balanced handling and, of course, its elegant looks.

It is thus a unique model, which remained in the ownership of the same family from the time it was bought new until it was completely restored in 2013 by Lecoq, who sets the standard in the field, and has been perfectly maintained ever since. An exceptional car for any collector.

1960 MERCEDES-BENZ 190 SL AVEC HARDTOP

Carte grise française
French title

Châssis n° 121104210015634

100.000 - 120.000 €

• En couverture d'un livre de référence sur les Mercedes 190 SL

• Restauration de grande qualité

• On the cover of a renowned Mercedes 190 SL book

• High quality restoration



Cette voiture n'est autre que celle de la famille du fondateur du club Mercedes 190 SL France et auteur de l'ouvrage « Mercedes 190 SL, une sublime étoile », publié en 2011. C'est elle qui figure en couverture du livre. Découverte dans le Var vers la fin des années 1980 par cet authentique passionné du modèle, elle a fait l'objet d'une restauration complète entre 1990 et 1993. La caisse a été mise à nu, la mécanique et l'intérieur ont été refaits et un grand souci a été porté au respect le plus strict de la configuration d'origine, dans les moindres détails. Un dossier de factures et photos permet de mesurer la teneur des travaux. Une fois remise en état, cette voiture a parcouru plus de 40 000 km pour se rendre à diverses réunions et rallies

Mercedes en France, Allemagne, Italie et Angleterre. La restauration a parfaitement supporté cette utilisation et, en 2019, pour redonner tout son éclat à la carrosserie, elle a bénéficié d'une nouvelle peinture.

Vendue neuve en France, dotée de trois places d'origine, cette élégante 190 SL est accompagnée de son hard-top de couleur grise, de divers manuels d'utilisation et d'atelier et d'un ensemble de documents concernant le modèle. En superbe état, régulièrement utilisée, c'est assurément une voiture idéale pour qui cherche un cabriolet endurant et fiable, prêt à prendre la route pour sillonner les routes d'Europe refait dans le souci du détail par un passionné du modèle.

This car is the one from the family of the Mercedes 190 SL France club founder; the author of the "Mercedes 190 SL - une sublime étoile" book published in 2011. The car is featured on the book cover. Discovered in the South of France in the late 1980s by this genuine enthusiast of the model, it was then subject to a complete restoration between 1990 and 1993. The bodywork was stripped off, the engine and the interior was redone and a great attention towards the original configuration was strictly respected, down to the smallest detail. A file of invoices and images are included to show the extent of the work. Once restored, it has travelled over 40,000km

to participate at various Mercedes gatherings and rallies in France, Germany, Italy and England. The work done was perfectly suited for this type of use and in 2019, the bodywork was repainted in order to restore it back to its former glory.

Sold new in France with its three original seats, this elegant 190 SL comes with its grey hardtop, various instruction and workshop manuals and a set of documents regarding this model. Regularly used and in superb condition, it is undoubtedly an ideal vehicle for those seeking a resilient and reliable cabriolet, a car ready for the road and to enjoy on European scenic routes.

1963 CITROËN DS 19 CABRIOLET USINE PAR HENRI CHAPRON

Carte grise française
French title

Châssis n° 4251058
Moteur n° 213006945
N° de production Chapron n° 8544

165.000 - 195.000 €

- Exceptionnel état d'origine
- 114 000 km d'origine
- Indémodable Cabriolet Chapron

- *Exceptional original condition*
- *114,000 km from new*
- *Timeless Chapron cabriolet*



Cette DS 19 cabriolet usine possède son certificat Henri Chapron Carrossier dans lequel on apprend que le châssis présenté est livré le 29 avril 1963. Dès son arrivée, le numéro de production 8544 lui est assigné. La voiture est fabriquée dans l'atelier Henri Chapron à Levallois-Perret. Elle est peinte dans un « Blanc Carrare » (splendide couleur avec une légère nuance de vert d'eau) avec intérieur en cuir « ébène », fauteuils équipés de leurs appuie-tête. Elle est munie de l'excellente boîte hydraulique semi-automatique, ultime version.

Le cabriolet quitte les ateliers le 20 juin 1963 pour être livré à Citroën pour permettre sa commercialisation dans le réseau. Elle est acquise par son

premier propriétaire parisien et immatriculée pour la première fois le 4 juin 1963. Il la conservera jusqu'en 1981 en l'utilisant avec parcimonie. Elle est ensuite vendue à M. Claude B. dans un état d'origine rare et un kilométrage très faible de 54 000 km ! Il la préservera avec beaucoup d'attention, la faisant entretenir dans un garage Citroën près de Bordeaux (toutes les factures de 1981 à 2019 sont présentes dans le dossier). Elle a aujourd'hui 114 000 km d'origine. Merveilleusement bien entretenue cette automobile se présente donc aujourd'hui dans un état véritablement exceptionnel d'origine, tous les éléments, châssis, intérieur cuir dont seuls les deux fauteuils avant ont bénéficié

This example comes with its certificate from 'Henri Chapron Carrossier', indicating that the chassis was delivered on 29 April 1963. On arrival, it was given the production number 8544. The car was built in Chapron's workshop in Levallois-Perret. It was finished in 'Carrara White' (a superb colour with a hint of light green), with an interior in 'ebony' leather and front headrests. It was fitted with the latest version of the excellent semi-automatic hydraulic transmission.

The cabriolet left Chapron's workshop on 20 June 1963 for delivery to Citroën, to go on sale in its dealer network. It was acquired by its first owner from Paris and first registered

on 4 June 1963. He kept it until 1981, using it sparingly. It was then sold to a Mr. Claude B. in unusually original condition and with a very low mileage of just 54,000 km (33,600 miles)! He looked after the car with great care, having it serviced at a Citroën garage near Bordeaux (all the bills from 1981 – 2019 are on file). It has now covered 114,000 km from new and has been wonderfully maintained. It is presented today in truly exceptional original condition: everything about it, including the chassis, leather interior (only the front seats have been retrimmed) and engine, is free from corrosion or excess wear, with only a slight patina adding to its charm. It has



d'une regarnissage, mécanique sont dépourvus de rouille ou de mauvaise usure, une simple légère patine l'agrémentant. Elle vient de bénéficier d'une révision complète chez Citroën à Amsterdam pour €3 300 (facture au dossier). Son dossier est très complet avec factures, certificats Chapron et Citroën ainsi que son histoire. Également, ses outils d'origine l'accompagnent.

Il s'agit d'un authentique cabriolet d'une grande qualité, rare sur le marché dans cet état, destiné aux collectionneurs les plus exigeants et bien évidemment, une automobile entrée dans la légende des plus marquantes de l'histoire.

just undergone a full service by Citroën in Amsterdam at a cost of €3300 (invoice on file). There is a very comprehensive set of papers, including bills, certificates from Chapron and Citroën and its history. It also comes with its original tools.

This is a genuine cabriolet of high quality, rarely seen on the market in this condition, a model for the most demanding collectors and, of course, a car which is part of one of the most important legends in history.



1934 BUGATTI TYPE 57 CABRIOLET PAR VANVOOREN

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 57162
Moteur n° 134

450.000 - 650.000 €

- Carrosserie d'origine, "matching numbers"
- Un des deux exemplaires survivants
- A été la propriété de nombreux esthètes

- *Original body, matching numbers*
- *One of two surviving examples*
- *Owned by a number of art lovers*



Bugatti et Vanvooren

La collaboration du constructeur de Molsheim avec le carrossier de Courbevoie coïncide à peu près avec l'entrée de Robert de Prandières dans les affaires de la carrosserie Vanvooren en 1929. Il devait pour une bonne part être responsable du rapprochement avec Bugatti. De plus, R. de Prandières était l'ami intime de Dominique Lamberjack fils, le plus grand agent Bugatti parisien dont le magasin était au 68 rue Bayen. Ainsi, dès 1930, Vanvooren étudie pour Bugatti plusieurs modèles de carrosseries fermées sur châssis 3L Type 44. Sur châssis 5L est disponible un Coach et un faux Cabriolet. En 1931 un Coach Type 49, 2 portes et 4 places, s'ajoute à la gamme. Fin 1931, D. Lamberjack fils obtient de Bugatti l'exclusivité de la vente des châssis Type 55 livrés à Paris. Ainsi de 1932

à 1935, six châssis de ce modèle seront habillés à Courbevoie.

Les Type 57 habillés par Vanvooren

Lorsque le Type 57 rentre en production en 1934, Vanvooren reçoit de Lamberjack plusieurs châssis de ce modèle pour réalisation de cabriolets 4 places. De nombreuses berlines Type 57, 4 portes, 4 places seront habillées à Courbevoie entre 1934 et 1936. Quatre châssis Type 57S seront carrossés en cabriolets par Vanvooren entre 1936 et 1937. Trois coupés et un roadster seront construits en 1938 et 1939.

Les cabriolets Type 57 Vanvooren 1934-1939

La production de ce type de carrosserie reste confidentielle si nous la comparons aux nombreux

Bugatti and Vanvooren

The collaboration between the Molsheim constructor and the coachbuilder from Courbevoie coincided with the arrival of Robert de Prandières at Vanvooren in 1929. He was largely responsible for the relationship with Bugatti, and also happened to be a close friend of Dominique Lamberjack Junior, the largest Bugatti dealer in Paris with a showroom at 68 rue Bayen. From 1930, Vanvooren designed for Bugatti several closed bodies on 3-litre Type 44 chassis. There was also a coach and a faux cabriolet body available for the 5-litre chassis. In 1931, a 2-door, 4-seater coach Type 49 was added to the range. At the end of 1931, Lamberjack obtained exclusive rights to sell Type 55 chassis delivered in Paris, and

between 1932 and 1935, six Type 55 chassis were bodied at Courbevoie.

The Type 57s bodied by Vanvooren

When the Type 57 went into production in 1934, Lamberjack sent several of these chassis to Vanvooren to be fitted with 4-seater cabriolet bodies. There were numerous 4-door, 4-seater Type 57 saloons built in Courbevoie between 1934 and 1936. Four Type 57S chassis were given Vanvooren cabriolet bodies between 1936 and 1937. Three coupés and a roadster were built between 1938 and 1939.

The Type 57 cabriolets by Vanvooren 1934-1939

The numbers of this type of body produced were limited compared



© Archives PY Laugier



© Archives PY Laugier



© Archives PY Laugier



© Archives PY Laugier

coach et berlines produits de 1930 à 1936 sur les différents châssis. Après étude approfondie de tous les châssis Type 57 livrés, non carrossés par Bugatti ou Gangloff, nous avons pu extraire, la liste non-exhaustive des châssis Type 57 habillés par Vanvooren en cabriolets. Il semble que le total ne dépasse pas la douzaine de voitures, pour la totalité de la période de production, soit 1934-1939. Deux dessins de cabriolets semblent être étudiés par la carrosserie et proposés aux clients dès le printemps 1934.

Le premier dessin montre un cabriolet au pare-brise rabattable avec crevés de capot inclinés, portes suicides, flasques sur les ailes arrières et dépourvu de malle apparente. Le modèle numéro 2 dévoile un cabriolet avec portes s'ouvrant d'arrière en avant, pare-brise fixe, crevés de capots verticaux, malle arrière tôle.

La voiture présentée aujourd'hui, châssis 57162, est réalisée à partir de ce second dessin. En 1934, seuls 4 cabriolets Type 57 semblent avoir été habillés par Vanvooren et 57162 en est le dernier, livré à Lamberjack le 10 novembre 1934. Il possède

les roues de secours dans les ailes avant. En 1935, seulement trois cabriolets Type 57 sont carrossés par Vanvooren, incluant 57269 qui est la quatrième et dernière voiture habillée suivant le second dessin, et la seule qui ne possède pas de roues de secours dans les ailes avant. Entre 1936 et 1939, seuls 4 autres cabriolets 4 places semblent avoir été habillés par Vanvooren, tandis qu'un cabriolet 2 places, châssis 57430, livré en 1936 et un roadster 2 places, châssis 57808c en 1939, complètent la liste. Sur une production connue de douze cabriolets, seuls quatre ont survécus avec leur carrosserie sur leur châssis d'origine, dont 57162.

Le Cabriolet Vanvooren châssis 57162

Le châssis 57162/moteur 134 est assemblé à l'usine en octobre 1934 avec 22 autres châssis aux moteurs 100 à 124. Il est livré par chemin de fer, le 10 novembre 1934, au plus grand concessionnaire Bugatti parisien, Dominique Lamberjack, 68 rue Bayen. Son client est le baron Charles Brincard, fils du Président du Crédit Lyonnais. >>>

to the number of coach and saloon bodies built for different chassis between 1930 and 1936. Following extensive research into the Type 57 chassis delivered and not bodied by Bugatti or Gangloff, we have compiled a fairly accurate list of Type 57 chassis given cabriolet bodies by Vanvooren. It appears that there were no more than twelve examples built between 1934 and 1939, the whole period of production. Two cabriolet designs were offered to clients by the coachbuilder from the spring of 1934.

The first design was for a cabriolet with fold-down windscreen, with sloping vents on the bonnet, suicide doors, flanges on the rear wings and no sign of a trunk. The second cabriolet model had doors opening from back to front, a fixed windscreen, vertical vents in the bonnet and metal rear trunk.

The car presented in the sale, chassis 57162, was built from the second design. In 1934, just four Type 57 cabriolets were produced by Vanvooren and 57162 was the last of these, delivered to

Lamberjack on 10 November 1934. It had the spare wheels on the front wings. In 1935, Vanvooren produced three Type 57 cabriolets including 57269, which was the fourth and last car to be built from the second design, and the only one not to have spare wheels on the front wings. Between 1936 and 1939, only four other 4-seater cabriolets were built by Vanvooren, with a 2-seater cabriolet, chassis 57430, delivered in 1936 and a 2-seater roadster, chassis 57808c from 1939, completing the list. Of the twelve known cabriolets built, just four bodies have survived on their original chassis, including 57162.

The Cabriolet Vanvooren chassis 57162

The chassis 57162/engine 134 was assembled at the factory in October 1934 along with 22 other chassis fitted with engines 100 – 124. It was delivered by rail, on 10 November 1934, to the largest Bugatti dealer in Paris, Dominique Lamberjack, at 68 rue Bayen. His client was Baron Charles Brincard, son of >>>

>>>La caisse est réalisée dans les ateliers Vanvooren de la rue Pierre Lhomme à Courbevoie pour une livraison aux alentours de Noël 1934. La voiture est livrée à l'adresse du baron, à l'hôtel particulier familial du 1 rue Saint Dominique, Paris VII.

Charles-Henri BRINCARD (1899-1970)

Il naît à Deauville le 31 août 1899, à la villégiature de ses parents, rue des Villas. La famille Brincard habite un immense hôtel particulier en angle au 1 rue Saint Dominique dans le VII^e arrondissement de Paris. Le Baron Charles Brincard est un fidèle client de la marque de Molsheim. Il acquiert un torpédo 3 Litres Lavocat & Marsaud en 1928, puis une autre 3 litres au printemps 1929, avant de commander une 5 litres en février 1930 et un roadster type 50

en juillet de l'année suivante. Une note dactylographiée du magasin de l'avenue Montaigne indique bien : « 57162. Mr Brincard Charles, Baron, 1 Rue St Dominique, Paris. » La voiture lui a été livrée, comme son type 50, par le concessionnaire parisien Dominique Lamberjack.

Nous ne connaissons pas d'autre Bugatti type 57 au nom du Baron, et supposons qu'il conserva son cabriolet 57 plusieurs années, avant que le véhicule ne quitte Paris, pour y revenir au printemps 1940. La voiture est alors enregistrée à la préfecture de Paris, sous le numéro 9879 RM 3 le 28 mai 1940. Elle semble passer la guerre dans un garage parisien, avant d'être revendue en Gironde au sortir de la guerre.

Nous la retrouvons à Arcachon à la fin de l'hiver 1947. Le cabriolet est alors immatriculé sous le numéro

>>>*the President of Crédit Lyonnais. The coachwork was built in the Vanvooren workshop on Rue Pierre Lhomme in Courbevoie to be finished by Christmas 1934. The car was delivered to the Baron's private mansion at 1 rue Saint Dominique, Paris VII.*

Charles-Henri BRINCARD (1899-1970)

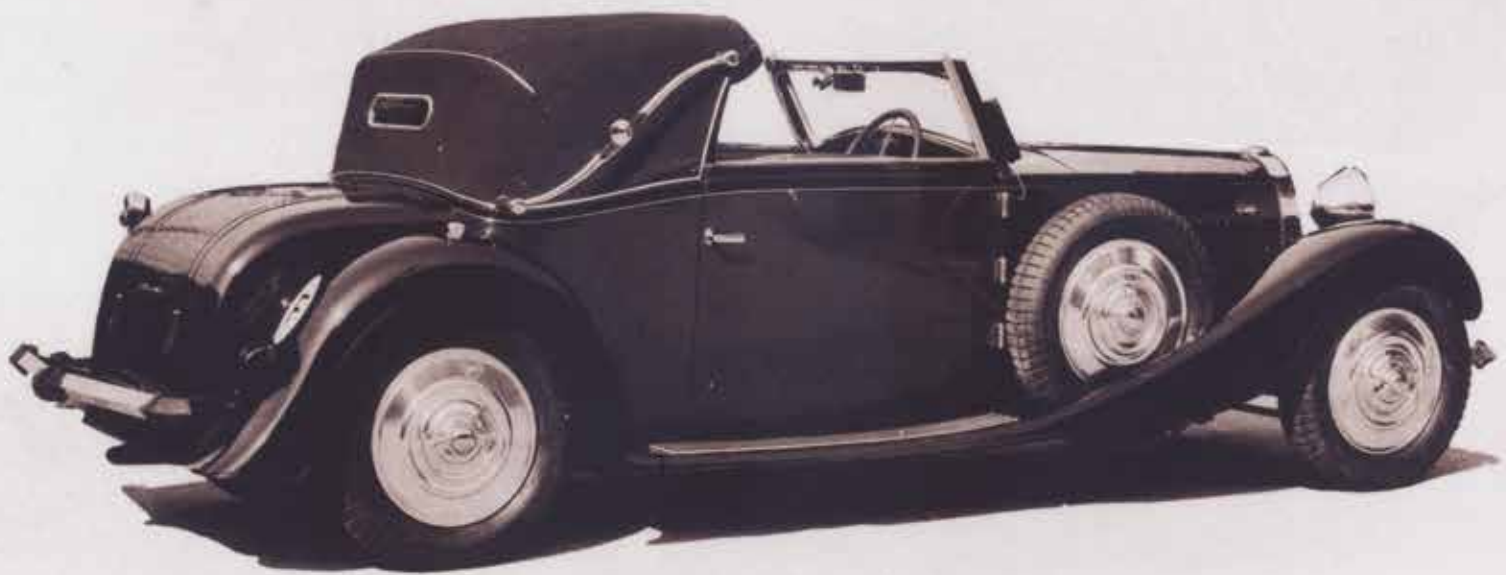
Brincard was born in Deauville on 31 August 1899, at his parents' holiday home on Rue des Villas. The family lived in a huge private mansion on the corner of rue Saint Dominique in the 7th arrondissement in Paris. Baron Charles Brincard was a regular client of the Molsheim marque. He acquired a 3-litre Lavocat & Marsaud Torpédo in 1928, and another 3-litre car in the

spring of 1929, before ordering a 5-litre model in February 1930 and a Type 50 roadster the following July. A typed note from the showroom on avenue Montaigne states: "57162. Mr Brincard Charles, Baron, 1 Rue St Dominique, Paris." The car was delivered to him, as was his Type 50, by the Parisian dealer Dominique Lamberjack

We know of no other Bugatti Type 57 in the Baron's name, and assume that he kept his cabriolet 57 for several years. The car left Paris for a period of time to return again in the spring of 1940. It was registered at the Paris Prefecture with the number 9879 RM 3 on 28 May 1940. It is believed to have spent the war in a Parisian garage, before being sold in Gironde afterwards.

We come across it again in





3792 GC 3, le 5 février 1947 au nom de : Jean Bové, Assureur, Villa Vermeil, Boulevard de la Teste, Le Moulleau, Arcachon. Une photo existe de la voiture, sans doute prise à Arcachon et qui montre encore la plaque parisienne de 1940. Ceci pourrait laisser penser que J. Bové ait circulé un temps avec les anciennes plaques de 1940, et aurait pu acheter le véhicule à Paris avant 1947. Trois ans plus tard, le 27 juin 1950, le cabriolet revient dans la capitale, enregistré sous le numéro 2674 G 75, au nom de Fernand Bezé, ingénieur, domicilié 22 rue d'Estienne d'Orves à Colombes. Celui-ci conserve le véhicule deux ans, avant de le revendre à la fin de l'année 1952.

Le 29 décembre 1952, le cabriolet Vanvooren est acquit par : Pierre LOEB, commerçant, domicilié au 2 rue des Beaux-Arts à Paris. Celui-ci n'est pas un simple commerçant, et l'adresse du 2, rue des Beaux-Arts, est un lieu particulier.

Pierre LOEB (1897-1964)

Les jumeaux Edouard et Pierre Loeb, naissent à Paris le 24 septembre 1897 de parents alsaciens, à leur domicile au 11 rue Ambroise Thomas dans le IX^e arrondissement. Les jumeaux devancent l'appel en 1916. Au retour du conflit, ils entrent dans l'affaire familiale de commerce en gros de tulles et dentelles, comme voyageurs de commerce. Dans une interview à l'Express en 1964, Pierre Loeb raconte : « Je vendais des

dentelles pour mon père, avec mes économies, j'achetai des tableaux... Tu aimes la peinture m'a dit mon père, eh bien ! alors vends en ! Et voilà. » C'est un ami de la famille, le docteur Tzanck, collectionneur de Pascin, Derain, Friesz,... qui l'avait éveillé à la peinture et encouragé dans cette voie. La Galerie Pierre est inaugurée le 17 octobre 1924 au 13 rue Bonaparte, avec une exposition des œuvres de Pascin. Lors du vernissage, P. Loeb fait la connaissance de Picasso. En 1925, la Galerie expose déjà Gromaire et Miro. Le mois de décembre 1927 verra la première exposition Picasso à la Galerie Pierre qui a déménagé pour le 2, rue des Beaux-Arts. Contrainte à l'exil, la famille Loeb embarque à Marseille en décembre 1941 pour rejoindre la Havane. La galerie est restituée à Pierre Loeb sur l'intervention de Picasso en novembre 1945. Après la Libération, la galerie accueillera les œuvres de Giacometti, Artaud, Dora Maar, Zao-Wou-Ki... La première exposition du peintre canadien Jean-Paul Riopelle a lieu en mai 1953. Pierre Loeb lui a acheté une grande partie de sa production, l'artiste est lancé, et le succès vient rapidement. A cette époque Pierre Loeb utilise sa Bugatti cabriolet Vanvooren et donne à son ami Riopelle les moyens de le suivre dans cette passion : ce dernier achètera deux cabriolets en 1956 et 1958 qu'il conservera jusqu'à sa mort en 2002.

Le 15 avril 1955, le cabriolet Vanvooren est immatriculé au>>>

Arcachon at the end of winter 1947. The cabriolet was registered 3792 GC 3, on 5 February 1947 in the name of:

Jean Bové, Insurer, Villa Vermeil, Boulevard de la Teste, Le Moulleau, Arcachon. There is a photo of the car, probably taken in Arcachon that shows the 1940 Parisian number plate. This leads us to believe that Bové drove around for a while with the old 1940 plates, and must have bought the car in Paris before 1947. Three years later, on 27 June 1950, the cabriolet returned to the capital, with the registration 2674 G 75, in the name of Fernand Bezé, engineer, living a 22 rue d'Estienne d'Orves in Colombes. He kept the car for two years before selling it at the end of 1952.

On 29 December 1952, the Vanvooren cabriolet was acquired by: Pierre LOEB, retailer, living at 2 rue des Beaux-Arts in Paris. He was not a simple retailer, however, and the address 2, rue des Beaux-Arts, was a special place.

Pierre LOEB (1897-1964)

The twins Edouard and Pierre Loeb, were born in Paris on 24 September 1897 to Alsatian parents, at their home, 11 rue Ambroise Thomas in the 9th arrondissement. The twins were called up in 1916, and at the end of the war, they joined the family wholesale lace and tulle business, as travelling salesmen. In an interview for the Express in 1964,

Pierre Loeb recalls: "I sold lace for my father, and with my savings I bought paintings... My father said to me, you love painting, well, go and sell them ! Et voilà !"

It was a family friend, Doctor Tzanck, a collector of artists such as Pascin, Derain and Friesz, who introduced him to painting and encouraged him to take this path. The Galerie Pierre opened on 17 October 1924 at 13 rue Bonaparte, with an exhibition of work by Pascin. At the opening, Loeb met Picasso. By 1925, the gallery had already shown work by Gromaire and Miro. The first Picasso exhibition at Galerie Pierre, which had moved to 2, rue des Beaux-Arts, was in December 1927. Forced into exile during the war, the Loeb family went to Marseille in December 1941 and on to Havana. It was due to Picasso's intervention that the gallery was returned to Pierre Loeb in November 1945. After the Liberation, the gallery hosted work by such artists as Giacometti, Artaud, Dora Maar, Zao-Wou-Ki... The first exhibition of the Canadian painter

Jean-Paul Riopelle took place in May 1953. Pierre Loeb bought a large part of his work and once the artist's career had been launched, success came quickly. At this time, Loeb was using his Bugatti cabriolet Vanvooren and offered his friend Riopelle the means to enjoy the same passion: Riopelle bought two cabriolets in 1956 and 1958 that he kept >>>

>>> nom de : Bernard Dufour, Artiste peintre, domicilié 7 rue de la Grande Chaumière, Paris VI^e. Son atelier est en face de celui de Gauguin au numéro 8, où réside alors le peintre Charles Maussion qui roule en roadster type 40 Bugatti.

Bernard DUFOUR (1922-2016)

Né à Paris le 21 novembre 1922, Bernard Dufour a été ingénieur agronome avant de se lancer, après la Seconde Guerre mondiale, dans une carrière d'artiste. Il expose au Salon de mai en 1946 et à la galerie Maeght dès 1948.

C'est Pierre Loeb qui va véritablement lancer l'artiste : Il organise pour son grand ami B. Dufour des expositions annuelles à la galerie Pierre de 1955 à 1963. La première eut d'ailleurs lieu du 10 au 25 juin 1955, juste après la passation de propriété de la Bugatti. Dans un entretien publié en 2012, Bernard Dufour confiait « J'ai eu deux Bugatti, une huit cylindres, un gros cabriolet Bugatti et une petite quatre cylindres de 1924. J'ai eu une passion pour ces machines que j'avais été faire réparer aux usines Bugatti à Molsheim. »

Le 30 Octobre 1957, la Bugatti est mutée dans le département de l'Eure, sous le numéro 454 CM 28. Le nouveau propriétaire doit être un ressortissant américain du nom de Phillips. Peu de temps après, la voiture est cédée à Jean Chevalérias, 101 avenue du Maine. Celui-ci

grand amateur de Bugatti possédait également un type 57 Galibier, un cabriolet 57C Gangloff et plusieurs type 40. Avant 1961, le cabriolet Vanvooren est acquis par Henri Petiet, 8 rue de Tournon, Paris. Il figure comme propriétaire du véhicule dans le « Bugatti Register » publié par H.G.Conway en 1962. La voiture est alors enregistré dans le département de l'Eure, sous le numéro 252 EK 27.

Henri PETIET (1894-1980)

H. Petiet fait partie des collectionneurs visionnaires. Son père, ingénieur des chemins de Fer, est le 4^e baron d'Empire du nom. Son frère aîné, le Baron Charles, était Vice-Président de l'A.C.F., et parmi ses multiples fonctions dans le domaine automobile, il sera constructeur des véhicules Ariès, aventure à laquelle Henri Petiet sera aussi associé. Au milieu des années soixante, le cabriolet Bugatti Vanvooren est cédé par H. Petiet au collectionneur André Laporte (1915-1996), président de la F.F.V.E de 1980 à 1991, et résidant dans l'Hérault. Il ne restaure jamais le véhicule qui n'est plus roulant. Le moteur est bloqué.

Après son décès, la Bugatti est vendue aux enchères à Montpellier, le 4 octobre 1998, par l'étude Poulain-Le Fur. Lors de l'exposition, il est noté que le véhicule n'affiche que 32.320 km au compteur. La carrosserie bleu clair, la sellerie de cuir bleu et la capote étaient à reprendre. L'acheteur entreprit une

>>>until his death in 2002.

On 15 April 1955, the cabriolet Vanvooren was registered in the name of :

Bernard Dufour, Artist painter, living at 7 rue de la Grande Chaumière, Paris VI. His studio was opposite Gauguin's at number 8, the residence of painter Charles Maussion who drove a Bugatti Type 40 roadster.

Bernard DUFOUR (1922-2016)

Born in Paris on 21 November 1922, Bernard Dufour was originally an agricultural engineer before becoming an artist after the Second World War. He exhibited at the Salon in May 1946 and at the Galerie Maeght in 1948.

It was Pierre Loeb who really launched the artist's career. He held exhibitions for his friend Dufour at the Galerie Pierre every year between 1955 and 1963. The first show was held on 10 – 25 June 1955, shortly after the transfer of ownership of the Bugatti. In an interview published in 2012, Dufour confided: "I had two Bugatti, a large eight-cylinder cabriolet, and a small four-cylinder car from 1924. I had a passion for these machines that I had repaired at the Bugatti factory in Molsheim."

On 30 October 1957, the Bugatti moved to the department of Eure, registered with the number 454 CM 28. The new

owner is believed to have been an American by the name of Phillips. Shortly afterwards, the car sold to

Jean Chevalérias, 101 avenue du Maine. He was a great Bugatti enthusiast who also owned a Type 57 Galibier, a cabriolet 57C Gangloff and several Type 40s. At some point before 1961, the cabriolet Vanvooren was acquired by Henri Petiet, of 8 rue de Tournon in Paris. He appears as the owner in the « Bugatti Register » published by H.G.Conway in 1962. The car was then registered in the department of Eure, with the number 252 EK 27.

Henri PETIET (1894-1980)

Petiet was a visionary collector. His father, a railway engineer, was the 4th Baron of the Empire. His older brother, Baron Charles, was Vice-President of the A.C.F., who had many roles in the automotive field including being the constructor of Ariès vehicles, an adventure that Henri Petiet became involved in. In the mid-60s, the cabriolet Bugatti Vanvooren was sold by Petiet to the collector André Laporte (1915-1996), president of the F.F.V.E from 1980 to 1991, who lived in Hérault. He didn't restore the car which was no longer driving by then as the engine had seized. After his death, the Bugatti sold at a Poulain-Le Fur auction in Montpellier on 4 October 1998. During this sale, it





restauration complète avant que le cabriolet Vanvooren ne rejoigne une grande collection espagnole.

La voiture présentée aujourd'hui est, avec 57274, le seul exemplaire survivant parmi les quatre Type 57 carrossés par Vanvooren selon le dessin N°2. S'il est permis à un artiste de produire 8 exemplaires d'une œuvre, la série « type 57 modèle N°2 » ne fut jamais complétée par Vanvooren. Dans le garage qui sera son nouvel écrin, entourez-la d'un portrait de Pierre Loeb par Denise Colomb, voisinant avec un nu de Bernard Dufour, une lithographie de Riopelle et une estampe de Picasso ex-collection Petiet. Promenez-la entre la rue

de Beaux-Arts, celle de la Grande Chaumière et la rue de Tournon, elle vous montrera le chemin qu'elle connaît si bien.

La Bugatti n'est pas une œuvre d'art statique, elle est un rare objet industriel de précision en mouvement, pensé par un artiste génial et réalisé par des artisans de grand talent. Les visionnaires éclairés qui posèrent leur regard sur elle ne s'y sont pas trompés.

Pierre-Yves Laugier

was noted that the car, with just 32,320 km on the odometer, had light blue coachwork, blue leather upholstery and a hood requiring repair. The buyer undertook a full restoration and the cabriolet Vanvooren then joined a big Spanish collection.

The car presented today is one of two survivors of four Type 57s by Vanvooren to design no.2 (the other being 57274). If it is permissible for an artist to produce eight examples of a work, the "type 57 model N°2" series was never finished by Vanvooren. In the garage that will be this car's new exhibition space, it should be surrounded by a portrait of

Pierre Loeb by Denise Colomb, next to a nude by Bernard Dufour, a lithograph by Riopelle and a print by Picasso from the Petiet collection. If you take the car from Rue de Beaux-Arts, to Rue de la Grande Chaumière and on to rue de Tournon, it will show you the route it knows so well.

The Bugatti is not a static work of art, but a rare industrial object displaying precision in movement, created by a brilliant artist and built by talented craftsmen. The enlightened visionaries who have spent time looking at it were not mistaken.

Pierre-Yves Laugier



Lots 29 et 30

*Les sœurs
du Salon de Genève 1938
Deux Alfa Romeo
Worblaufen
exceptionnelles*

Le carrossier Worblaufen

*The 1938 Geneva
Show Sisters,
Two exceptional
Worblaufen Alfa Romeo*

Worblaufen coachbuilders

Il y a plus d'un siècle, Fritz Ramseier posait les fondations de ce qui allait devenir « Worblaufen », le carrossier suisse renommé.

Pendant 30 ans, le fabricant de voitures hippomobiles Fritz Ramseier (1872-1936) a travaillé de concert avec le forgeron local, Gottfried Bärtschi, dans leur ville natale de Worblaufen. Ce n'est que lorsque trois de ses quatre fils l'ont rejoint en 1929 que l'affaire

familiale a pris plus d'ampleur pour devenir l'un des carrossiers les plus réputés dans le domaine des automobiles de qualité. Alors qu'Ernst était en charge des ventes et que Hans, étameur, dirigeait l'atelier, Fritz Junior (1904-1985) assumait la direction de l'entreprise. Avant de rejoindre l'affaire familiale, Fritz Junior avait appris son art du design en étant apprenti carrossier chez Gangloff, carrossier suisse de

More than a century ago, Fritz Ramseier laid the foundations of what was to become the renowned Swiss coachbuilder "Worblaufen".

For 30 years carriage builder Fritz Ramseier (1872 – 1936) teamed up with the local blacksmith, Gottfried Bärtschi, in their hometown Worblaufen. Only when three of his four sons joined him in 1929 would the family business gear up to become

one of the leading designers and builders of outstanding bodies for fine automobiles. While Ernst focused on sales and tinsmith Hans ran the workshop, Fritz Junior (1904 – 1985) assumed the overall responsibility. Prior to joining the family business, Fritz Junior developed his eye for design as an apprentice coachbuilder at leading Swiss coachbuilder Gangloff, who built many of the



première importance ayant produit de nombreuses Bugatti, et chez une autre société suisse réputée des années 1930, Saurer.

Grâce au talent de Fritz, seul dessinateur de l'entreprise, Worblaufen s'est forgé une excellente réputation qui lui a permis de figurer parmi les meilleurs carrossiers de cette époque. Il était connu notamment pour ses petites séries ou modèles uniques réalisés sur la base de châssis fournis par les marques les plus en vue. Élégance, lignes aristocratiques, proportions équilibrées et finition raffinée distinguaient les réalisations de Worblaufen. A son apogée, le carrossier employait jusqu'à 40 personnes. Pour la seule fabrication d'intérieurs et de pavillons, Worblaufen comptait 12 artisans spécialisés.

Depuis le début des années 1930 jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, Worblaufen s'est fait connaître surtout pour ses carrosseries ouvertes fabriquées sur des châssis, entre autres, Alfa Romeo, Bugatti, Isotta Fraschini, Hispano, Buick, Bentley, Delahaye, Ford, Peugeot et Renault. Les ventes étaient favorisées par son système de toit décapotable breveté qui pouvait être commandé d'une seule main et présentait une capote très compacte une fois repliée.

L'entreprise a continué à prospérer

après la Deuxième Guerre mondiale, jusqu'à ce que la situation change avec l'importation en nombre croissant de voitures venant des États-Unis. En 1957, le dernier cabriolet quittait l'atelier, sur la base d'un châssis BMW 502. Au total, la carrosserie Worblaufen a produit quelque 800 carrosseries, dont environ 40 auraient aujourd'hui survécu.

En 1983, après avoir poursuivi son activité en produisant et réparant des carrosseries de camions, Worblaufen a vu sa glorieuse histoire arriver à son terme. Heureusement, peu de temps avant la destruction en 1995 du bâtiment abritant l'atelier d'origine, les archives complètes ont pu être confiées au « Swiss Car Register », où elles peuvent être consultées aujourd'hui.

Artcurial est fier d'avoir précédemment vendu l'Isotta Fraschini Ramseier d'Albert Prost, qui a par la suite remporté le « Best of Show » du concours d'élégance de Pebble Beach.

Cette année à Rétromobile, nous allons pouvoir admirer ces deux Alfa Romeo côte à côte, remarquables par leur forme, leur histoire et leur état. Elles ont été réunies grâce à la réelle persévérance d'un passionné suisse de la région de Zurich !

Bugatti coaches, and another well-known Swiss name of the thirties, Saurer.

With Fritz' talent as sole designer, Worblaufen gained an excellent reputation that allowed them to join the top of coachbuilders of those days, known for their small series and one-offs on chassis delivered by the leading car brands. Elegance, aristocratic lines, balanced proportions and uniqueness in its refined detailing marked the Worblaufen designs. In their heyday, they employed up to 40 people. For the production of interiors and roofs alone, Worblaufen employed 12 craftsmen.

From the early thirties until WW II, Worblaufen was especially known for open cars, which they built on chassis for - among others - Alfa Romeo, Bugatti, Isotta Fraschini, Hispano, Buick, Bentley, Delahaye, Ford, Peugeot and Renault. Sales were boosted by their innovative and patented cabrio-roof that could be operated single-handedly and was very compactly foldable.

The company flourished until well after WW II, but the tide turned against them in the early fifties when more and more open cars were being imported from the

USA. In 1957, the last cabriolet left the workshop on a BMW 502 chassis. By then, Worblaufen Carrosserie had built some 800 bodies, of which it is assumed some 40 have been preserved to date.

In 1983, after surviving for years by building and repairing truck superstructures, the glorious history of Worblaufen Carrosserie came to an end. Fortunately, shortly before taking down the original buildings of the workshops in 1995, the complete archives were left to the Swiss Car Register, where they can be consulted to this day.

Artcurial is proud to have sold previously the Isotta Fraschini Ramseier of Albert Prost which later won best of show at Pebble Beach.

This year at Rétromobile, we will be able to contemplate these two Alfa Romeo together, remarkable for their design, history and condition. They have been reunited, thanks to the sheer perseverance of a passionate Swiss from the Zurich area!

Raoul San Giorgi

1938 ALFA ROMEO 6C 2300 B LUNGO CABRIOLET WORBLAUFEN ○

Titre de circulation suisse
Swiss title

Châssis n° 814064

1.250.000 - 1.750.000 €

- Un des cabriolets les plus spectaculaires produits par Worblaufen
- Accompagnée du moteur d'origine
- Patine superbe et intérieur d'origine
- Historique bien documenté
- Un seul propriétaire depuis 1979

- *One of the most spectacular Cabriolet made by Worblaufen*
- *Coming with its original engine*
- *Wonderful patina and original interior*
- *Very well documented history*
- *One owner since 1979*



De 1934 à 1938, entre 1 300 et 1 400 Alfa Romeo 6C 2300 complètes et environ 224 châssis roulants ont quitté l'usine (sans compter les châssis 8C 2300 et 8C 2900). Le châssis Lungo présenté ici fait partie de seulement 10 châssis roulants qui ont été envoyés

chez Worblaufen pour être équipés d'une carrosserie cabriolet.

Commençons par la conclusion : il est généralement admis que cette Alfa Romeo 6C 2300 B Lungo cabriolet est une des plus belles carrosseries jamais conçues et produites par Worblaufen...>>>

Between 1934 and 1938, between 1300 and 1400 complete 6C 2300 cars and approximately 224 rolling chassis left the Alfa Romeo factory (not including the rolling chassis of the 8C 2300 and 8C 2900). The Lungo chassis presented here is one of only 10

rolling chassis which were sent off to Worblaufen to be equipped with a cabriolet body.

To start with a conclusion: it is generally accepted that this Alfa Romeo 6C 2300 B Lungo Cabriolet is one of the most beautiful bodies ever designed >>>



>>> Cette élégante et unique Alfa 6C est équipée d'une carrosserie artisanale en aluminium portant la remarquable signature Worblaufen. Construite en 1937/1938, elle a constitué la véritable révélation du quinzième Salon de Genève 1938, où elle a attiré les regards des nombreux admirateurs séduits par son dessin audacieux et élégant, parmi ses contemporaines traditionnelles. La carrosserie noire, moderne et aérodynamique se distinguait du reste avec ses jantes à rayons rouges, son intérieur en cuir rouge, ses fines ailes avant reliées au capot moteur, sa calandre plus étroite que celles des Alfa Romeo standard et sa partie arrière comportant un aileron intégré.

Des courriers des « Swiss Car Archive » montrent comment l'histoire de cette belle automobile a commencé un an plus tôt, quand Fritz Ramseier a écrit à son fidèle client E. Morf pour résumer leur précédente discussion et donner la liste des caractéristiques d'un cabriolet Worblaufen commandé sur un châssis Alfa Romeo Lungo. Il mentionnait un prix initial de 18 000 francs suisses (châssis Lungo 10 500 francs suisses et carrosserie 7 500 francs suisses). L'offre était accompagnée d'une entrée gratuite au Salon de Genève 1937, pour que M. Morf puisse venir voir une voiture similaire. M. Morf a répondu à ce courrier avec une contre-proposition à 12 000 francs suisses.

Il existe une correspondance entre M. Ramseier et l'usine

Alfa, dans laquelle il sollicite une réduction du prix du châssis... L'usine Alfa Romeo a accepté de descendre à 8 500 francs suisses. Finalement, en février 1938, les deux interlocuteurs ont conclu un accord à 13 500 francs suisses, à la condition que la voiture soit exposée au Salon de Genève 1938. La correspondance entre MM. Morf et Ramseier illustre ce qui précède.

L'Alfa Romeo 6C 2300 B Lungo cabriolet Worblaufen est devenue la star du Salon de Genève 1938, et il n'est guère étonnant que l'actuel propriétaire de la voiture ait été invité en 2018 à venir présenter son « Meisterstück » pour célébrer le 80e anniversaire du Salon de Genève.

En 1939, M. Morf a vendu l'Alfa Romeo à M. Allemand, de Biel (Suisse), qui a ensuite laissé sa voiture à sa fille. En 1952 le troisième propriétaire, M. Wagner, a acheté la voiture à cette dernière, avant de la céder en 1979 à l'actuel propriétaire, M. Koni Lutziger, un amateur zurichois de voitures et motos rares. Celui-ci l'a conservée ainsi depuis 40 ans, dans son état d'origine non restauré. Il existe un nombre impressionnant de documents concernant la ligne de propriété de l'Alfa Romeo.

Avant la vente de l'Alfa Romeo en 1979, M. Nikles, du Lindenhof Garage, qui s'occupait des voitures de M. Wagner, a effectué sur la voiture une importante opération d'entretien, avant de la présenter aux autorités adéquates pour une vérification officielle. Ces

>>> and made by Worblaufen...!

This elegant one-off Alfa Romeo 6C features a hand-made aluminium body with the distinguished Worblaufen signature. Built in 1937/1938, it was the revelation at the XV 1938 International Motor Show in Geneva, where it attracted ample admirers with its bold and elegant design in the midst of

traditional contemporaries. The modern aerodynamic black body with red spoke wheels and red leather interior stood out with its slim front fenders connected to the engine hood, a front grille made smaller than the standard Alfa Romeo series and the rear of the car with the integrated fin.

Letters in the Swiss Car Archive demonstrate how the story of this fine automobile started a year earlier, when Fritz Ramseier wrote to his regular customer E. Morf to recapitulate their earlier discussion, listing the specifications of a cabriolet Worblaufen he offered to build on an Alfa Romeo Lungo chassis. He priced this initially at SwFr 18.000 (Lungo chassis SwFr 10.500 and body SwFr 7.500). The offer came with a free entry ticket for the 1937 Geneva Motor Show in with his letter, to allow Mr Morf to see a similar car. Mr Morf came back with a counter-offer of SwFr 12.000.

There is correspondence between Mr Ramseier and the Alfa factory, in which he pleaded for a discount on the price of the

chassis.... The Alfa factory came down to SwFr 8.500. In February 1938, the gentlemen concluded a deal at SwFr 13.500, with the condition of presenting the car at the 1938 Car Show. There is correspondence between Mr Morf and Mr Ramseier illustrating the above.

The Alfa Romeo 6C 2300B Lungo Worblaufen Cabriolet became the star of the 1938 Geneva Motor Show, and it must come as no surprise that the present owner was invited in 2018 to present this "Meisterstück" again to celebrate the 80th birthday of the Geneva International Motor Show.

In 1939, Mr Morf sold the car to Mr Allemand from Biel (Switzerland), who later left the car to his daughter. In 1952, the third owner Mr Wagner purchased the car from her. He in turn sold it in 1979 to the current owner, Mr Koni Lutziger, a Zurich based connoisseur of rare motorcycles and cars, who has kept it in its unrestored original condition over the past 40 years. There is an impressive number of documents related to the line of ownership.

Prior to the sale in 1979, Mr Wagner's car dealer, Mr Nikles of the Lindenhof Garage, gave the car a thorough maintenance service, before presenting it for an official check-up at the relevant authorities. From these documents, all preserved at the archives, we learn the car had run





documents, conservés dans les archives, permettent de constater que, à cette date, la voiture avait parcouru 57 165 km. La facture de M. Nikles s'élevait à environ 2 600 francs suisses, mais elle indiquait aussi qu'une réduction de 2% pouvait être effectuée en cas de paiement comptant...

Précisions techniques concernant l'Alfa 6C 2300 Lungo 1937 châssis n°814064

En 1934, Alfa Romeo met au point une remplaçante pour la 6C 1900 : la 6C 2300. Au cours de la première année, ce modèle est encore équipé du châssis en échelle et des essieux rigides de la série précédente, mais il est déjà doté du nouveau type de boîte de vitesses et d'un nouveau moteur. Déjà testé et éprouvé sur les 6C 1750 de sixième série et sur les 8C 2300, ce nouveau moteur est équipé d'une culasse en alliage léger avec une cylindrée portée à 2 300 cm³ et des arbres à cames commandés par chaîne, tout cela intégré à un moteur d'une conception nouvelle. En 1935, la 6C reçoit une suspension

avant et arrière indépendante, utilisée également sur la 8C 2900 dans une version modifiée. Cette configuration ne change pas jusqu'à la fin de la production de la 6C, en 1952. L'Alfa 6C 2300 châssis n°814064 étant une « Lungo », elle est équipée d'un carburateur vertical à double venturi.

De 1935 à 1939, la "nouvelle" 6C 2300 B est disponible en deux empattements : 300 cm pour les « Corto », « GT » ou « Pescara », et 325 cm pour les « Lungo » et « Turismo ».

Au cours de la Seconde Guerre mondiale, une grande partie des archives Alfa Romeo ont été perdues. Par ailleurs, les termes « Lungo » et « Turismo » ont été utilisés alternativement pour désigner le même type de châssis. Cette situation peut provoquer quelques confusions quand il s'agit de déterminer le nombre exact de châssis de ce type. Pourtant, il semble sans risque de supposer qu'en 1937, 78 exemplaires de « Lungo » ont été produits par Alfa Romeo, mais le nombre d'entre eux qui ont été livrés en châssis>>>

57.165 km by that date. Mr Nikles bill amounted to around SwFr 2.600, but the bill states also that a 2% discount could be deducted for cash payments...

Technical details of 814064, 1937 6C 2300 Lungo

In 1934, Alfa Romeo developed a successor to the 6C 1900: the 6C 2300. During its first year, this model still had the ladder frame and beam axles of the previous series, but was already being equipped with a new type of gearbox and a newly developed engine. Already tested and proved on the 6 C 1750 6th series and the 8C 2300, the new engine received an aluminum cylinder head, the engine capacity was increased to 2300cc, the camshafts were driven by a chain, and all of this was implemented on a new engine design. In 1935, the 6C received independent front and rear suspensions, also used in a modified version for the 8C 2900. This configuration stayed the same until production of the 6C ended in 1952. "814064",

being a "Lungo", was equipped with one updraft double venturi carburettor.

From 1935 until 1939, the "new" 6C 2300 was available in two wheelbases: 300 cm - the "Corto", "GT" or "Pescara", and 325 cm - the "Lungo" or "Turismo". During WWII, much of the pre-WWII archives of Alfa Romeo were lost. Also, the terms "Lungo" and "Turismo" were used alternately, referring to the same type of chassis. This can cause some confusion when trying to determine the exact number of chassis built of this type. Still, it is safe to assume that in 1937, 78 "Lungo" cars were produced by Alfa Romeo, but it is not clear how many were delivered in chassis form to external coachbuilders. We do however know that "814064" was one of the latter, exported to Worblaufen in Switzerland.

When examined today, the car turns out to be exceptionally original, showing an even patina all around. There is no sign of any restoration or refurbishment,>>>



>>> à des carrossiers extérieurs est plus flou. Nous savons toutefois que « 814064 » en fait partie et qu'il a été exporté en Suisse chez Worblaufen.

Une inspection de cette Alfa Romeo aujourd'hui montre qu'elle présente un état d'origine exceptionnel, avec une patine homogène sur l'ensemble de la voiture. Il n'existe aucune trace de restauration ou de réparation, à l'exception d'une peinture extérieure, à un moment de son existence. Et il existe bien sûr des signes d'entretien.

La trousse à outils d'origine est encore dans la voiture. Au fil des années, certains outils ont été perdus et remplacés, mais elle est toujours très attrayante. Tous les composants mécaniques majeurs sont corrects et correspondent à ce châssis. Certains détails pourraient (assez facilement d'ailleurs) être améliorés par le propriétaire suivant. Ces suggestions ont fait l'objet d'une liste séparée et sont disponibles dans le dossier de la voiture.

Il faut préciser ici que le moteur portant le bon numéro 823139 accompagne la voiture, mais que ce n'est pas celui qui l'équipe actuellement. Elle est en effet dotée d'un moteur qui correspond bien à cette série d'Alfa Romeo et qui porte

le numéro « GT 823380 ». Dès l'instant où le moteur d'origine est livré avec la voiture, il semble correct de lui attribuer le qualificatif de « matching numbers ».

Cette voiture peut être utilisée telle quelle pour le plaisir de son propriétaire, sans prévoir de travaux majeurs. La carrosserie est en très bon état, très homogène. L'intérieur en cuir est encore celui d'origine, et il est rare d'observer un aussi bel état que dans cette voiture ! Il est bien préservé et ne réclame aucune restauration. Les vitrages, les garnitures, l'éclairage et tous les enjoliveurs extérieurs sont aux aussi magnifiquement préservés.

Comme on dit, la beauté est dans l'œil de celui qui regarde. Mais si l'on considère le dessin, les proportions, le thème de couleurs et le simple fait d'être fabriqué par le carrossier Worblaufen, renommé et talentueux, sur un châssis Alfa Romeo... alors l'on peut sans risque assurer qu'elle EST une beauté, tout simplement. Les voitures anciennes et classiques sont une affaire d'émotions. Eh bien, pour les meilleures raisons qui soient, cette voiture provoque une large palette d'émotions. Le fait qu'il s'agisse d'une voiture unique, produite à un seul exemplaire, vient bien entendu s'ajouter à tout cela...

>>> *except for an external repaint at some stage. And, of course, there are signs of maintenance.*

The very original tool roll is still with the car. Over time, some tools were lost and replaced, but this is very nice to see. All major mechanical components are correct and matching for this chassis. There are minor details that might (and can with minor effort) be improved by the next proud owner. These suggestions have been listed separately and are available in the file of the car.

It has to be mentioned here that the correctly numbered engine is with the car, nr. 823139, but it is not fitted into it at present. Currently, the car is fitted with a correct engine for this series of Alfa, numbered "GT 823380". As long as the correct engine stays with the car, it is off course fair to call the car "matching numbers".

This car can be enjoyed as-is, with no major work anticipated. The body is in a very good, consistent and solid condition. The leather interior is still the original one, and is rarely seen in the beautiful condition as found in this car! It is well-kept and in no need whatsoever of restoration. Glass, trim, lights and all external

details are equally very well preserved.

As they say, beauty is in the eye of the beholder... But if one looks at the design, the proportions, the color scheme and the simple fact of being built by the renowned and talented Worblaufen Coachbuilders on an Alfa Romeo chassis ... it is rather safe to argue this simply is a beauty. Vintage and classic cars are all about emotions. Well, for the best of reasons, this car provokes a wide spectrum of emotions. It being a unique car, a truly one-off, most certainly adds to that as well...

Raoul San Giorgi



1938 ALFA ROMEO 6C 2300 B PESCARA CABRIOLET WORBLAUFEN ○

Certificat suisse 13.20A
Swiss form 13.20A

Châssis n° 813910
Moteur n° 823553

650.000 - 750.000 €

• Exposée au Salon de Genève
1938

• Très bien documentée

• Superbe restauration ancienne

• *Exhibited at 1938 Geneva
Motorshow*

• *Very well documented*

• *Superb older restoration*





The car during a Concours d'Elegance in Czechoslovakia @ Swiss car club



Le 3 décembre 1937, Alfa Romeo Lugano a vendu une Alfa 6C 2300 B Pescara, châssis n°813910 et moteur n°823904, au carrossier suisse Worblaufen, pour la somme de 9 700 francs suisses. Le document de vente précise qu'elle était équipée d'une calandre Mille Miglia, identique à celle du catalogue.

Une carrosserie cabriolet spéciale a été ensuite commandée pour ce même châssis par la société Höke & Steiger, de Berne, pour 19 000 francs suisses. De teinte noire et équipée d'une sellerie en « vraie peau de porc anglaise », elle a été ensuite exposée au Salon de Genève 1938. D'ailleurs, les photos de la voiture au Salon de Genève 1938 sont un hommage à l'élégance de la réalisation de Worblaufen. Par la suite, le propriétaire a présenté la voiture lors d'un concours d'élégance en Tchécoslovaquie et a remporté le premier prix, comme le montre une carte postale d'époque.

Le 26 juin 1958, M. F. Stauffer a acheté cette Alfa Romeo et l'a conservée jusqu'à la fin des années

1960, avant de la vendre à M. Marx, de Breitenbach Solothurn, près de Bâle. La voiture était alors blanc cassé avec capote noire. Vers 1977/1978, elle était entre les mains du collectionneur suisse K. Blöchlé et, en 1983, elle a été achetée par H. Wild, un autre collectionneur suisse, qui l'a faite complètement restaurer. De teinte bleu foncé avec sellerie en cuir rouge et capote blanc cassé, elle est sortie pour la première fois au printemps 1986 quand son propriétaire a emmené sa tante au restaurant. Certains documents originaux ayant été perdus lors du changement de propriété entre lui et le précédent propriétaire, M. Wild a demandé aux autorités des copies des papiers d'identité de la voiture et de reçus concernant les taxes routières, comme on peut l'observer dans le dossier de la voiture. Et en avril 1988, le « Bundesamt für Transporttruppen – Fahrzeugkontrolle » lui a délivré l'autorisation de circuler sur les routes de Suisse.

La voiture a été ensuite achetée par son actuel propriétaire, >>>



On the 3rd of December 1937, Alfa Romeo Lugano sold an Alfa 6C 2300 B Pescara chassis (813 910) to Worblaufen for SwFr. 9.700. On the sales slip it said that it would come with a Mille Miglia style grille, as featured in the catalogue.

A cabriolet body "spezial" for the 813 910 Pescara chassis (with engine 823 904) was ordered by company Höke & Steiger in Bern for SwFr. 19.000. It was to be delivered in black and with "real English" pigskin leather upholstery, and to be featured at the 1938 International Car Salon in Geneva.

Indeed, 1938 photos at the Geneva Salon are a testimony to the grand Worblaufen design. Later, the proud owner showed the car also at a Concours d'élégance in Czechoslovakia and won the first prize as we can see on a period postcard.

On the 26th of June 1958, Mr. F. Stauffer bought the car and kept it until the end of the sixties, when he sold it to D. Marx from

Breitenbach Solothurn. The car was then off-white with a black hood.

Around 1977/1978 K. Blöchlé, a well-known car collector, owned the car.

Early in 1983, the car was purchased by the Swiss H. Wild. He restored the car profoundly. As documented with the photobook in the file of the car, he drove the now dark blue car with red leather interior and off-white hood for the first time in the spring of 1986 to take his aunt to a restaurant. Other documents show he contacted the authorities asking for copies of the ID card and receipts for paid road taxes, as the original documents had been lost in the transfer between the previous owner and himself. And indeed, in April 1988, the "Bundesamt für Transporttruppen – Fahrzeugkontrolle" granted him permission to drive the car on Swiss roads.

A series of photos from the current owner, Mr Koni >>>



>>>M. Koni Lutziger, et une série de photos de 1991 le montrent à côté de la voiture en bel état. M. Lutziger souhaitait réunir à nouveau les deux Alfa Romeo Worblaufen exposées au Salon de Genève 1938 ! Mais ayant eu par la suite d'autres projets, il a vendu la voiture à un collectionneur italien, M. G. Boccia, de Rome. Dans le dossier se trouvent des documents de l'ambassade d'Italie à Zurich, datant de janvier 1993 et concernant l'exportation de la voiture en Italie, ainsi que l'évidence de l'annulation de son identité suisse.

Pour acquérir l'Alfa Romeo, M. Boccia a déboursé la somme de 70 000 francs suisses. Le ministère des Transports, à Rome, a délivré le 14 mai 1993 le document d'immatriculation de la voiture, en la décrivant à tort comme une « Gran Turismo ». Et le nouveau propriétaire a reçu le 15 juin 1993 le « certificate di omologazione » de l'ASI.

Le dossier de la voiture comporte plusieurs documents originaux datant de différentes périodes, comme le règlement de taxes automobiles en 1996 pour 451 000 lire, et l'autocollant d'assurance. Puis en 2015, l'actuel propriétaire, qui avait essayé de racheter la voiture depuis qu'il s'en était séparé, a enfin réussi à en faire

à nouveau l'acquisition. Et il a eu le plaisir de réunir pour la première fois les deux voitures sur les lieux de leur premier succès, pour célébrer le 80^e anniversaire du Salon de Genève !

Précisions techniques concernant l'Alfa 6C 2300 Pescara 1937 châssis n°813910

Par rapport à la version « Lungo » qui fait aussi partie de cette vente, cette Pescara présente une histoire parallèle.

En 1934, Alfa Romeo lance une nouvelle gamme de voitures à moteur 6-cylindres, les 6C 2300. C'est une année de transition car ces modèles sont encore équipés d'essieux rigides et de ressorts à lames. Mais ils reçoivent le nouveau moteur 6-cylindres à culasse en alliage léger. Par la suite, ce moteur connaîtra diverses évolutions, mais il est resté en production jusqu'en 1952, année de la disparition des Alfa 6C.

En 1935, la 6C 2300 reçoit une suspension complètement indépendante, les ressorts à lames laissant place à l'arrière à des barres de torsion. A l'avant, un système sophistiqué de bras oscillants et ressorts hélicoïdaux remplace l'ancien essieu. Un dispositif comparable est également repris pour les 8C 2900 et les modèles de

>>>*Lutziger, a Zurich based connoisseur of rare motorcycles and cars, show the car in great shape in 1991. This was when he bought the car for the first time. To reunite both Worblaufen Alfa Romeo which were exhibited at the 1938 Geneva Motorshow! Having other projects he sold the car to an Italian collector. In the file, we find the January 1993 documents from the Italian embassy in Zürich for the export to Italy, as well as proof of the cancellation of the Swiss vehicle ID.*

Mr. G. Boccia from Rome acquired the car for SwFr 70.000! The proof of registration at the Ministry of Transport in Rome is dated 14th of May 1993, and describes the car wrongly as a Gran Turismo.

The new owner received the "certificate di omologazione" from the ASI on the 15th of June 1993.

We can find in the file, several original documents from different periods, such as the 1996 payment of car taxes of Lira 451.400 and the sticker with proof of insurance. Finally, in 2015 the current owner who had been trying to buy the car back since he had first sold it, succeeded and was proudly able to bring both cars together at the place of their first glory to

celebrate the 80th birthday of the Geneva International Motorshow.

Technical details of 813910, 1937 6C 2300 Pescara.

In relation to the "Lungo", the other 1937 6C 2300 in this sale, this Pescara has of course a parallel history.

In 1934, Alfa Romeo came to the market with a new series of 6-cylinder cars, the 6C 2300. The year 1934 was a transition year because the cars were still being equipped with beam axles and leaf springs. However, they did get the newly developed 6-cylinder engine with aluminum head. Over time this engine was modified, but it stayed in production until 1952, when production of the 6C Alfa ended.

In 1935, the 6C 2300 received independent front and rear suspension, leaf springs disappeared and torsion bars were introduced for the rear. The front suspension was equipped with a very sophisticated system of coil springs and swing arms. This system was also used in a modified form on the 8C 2900 and race cars.

Between 1935 and 1939, the "new" 6C 2300 B was available with two wheel-bases: 300 cm - the "Corto", "GT", "Pescara" and

compétition.

De 1935 à 1939, la « nouvelle » 6C 2300 B est disponible en deux empattements : 300 cm pour les « Corto », « GT », « Pescara » et « Mille Miglia », et 325 cm pour les « Lungo » et « Turismo ».

Entre 1935 et 1938, environ 120 châssis de 6C 2300 B « Pescara » voient le jour. Au total, quelque 247 châssis sur l'empattement court (3 m) sont sortis des ateliers. La « Pescara » étant une version spéciale des « Corto » et « GT », elle est dotée d'un collecteur d'admission à deux carburateurs et affiche un taux de compression un peu plus élevé. Les « Corto » et « GT » ne comportent qu'un seul carburateur. Il est aujourd'hui difficile d'imaginer qu'une production aussi limitée ait pu être considérée comme satisfaisante...

La 6C 2300 châssis 813910 présentée ici est une « Pescara » dotée d'une carrosserie cabriolet quatre places, élégante et bien proportionnée. Le thème de couleur accompagne la forme de façon convaincante. A partir du dossier bien documenté, il apparaît que la voiture a été restaurée à un moment donné de son existence. Les travaux ont été effectués de façon très sérieuse et les principaux composants sont corrects et correspondent à ce châssis.

Nous souhaitons mentionner que nous pouvons fournir avec le dossier une liste spécifiant quels détails peuvent être améliorés, si le nouveau propriétaire le souhaite. Ces détails sont toutefois mineurs et n'enlèvent rien à la superbe qualité générale de la voiture.

Il est intéressant de noter que le

groupe motopropulseur de cette voiture correspond à la première version équipant la nouvelle série de châssis, ce qui rend la voiture encore plus intéressante.

Le moteur qui l'équipe, n°823553, est du type correct, avec le bon collecteur d'admission à deux carburateurs. Les deux carburateurs Solex, avec leurs filtres à air, sont aussi les modèles qui équipaient les Pescara. Ils permettaient au moteur de développer la puissance honorable de 95 ch.

Le moteur, qui provient d'une 6C 2300 GT, n'est pas celui d'origine : ce dernier portait le numéro 823904. Sur le plan technique, les deux moteurs sont identiques, à l'exception des carburateurs et d'une légère différence de taux de compression. Cela dit, la version « GT » a été fabriquée en moindre quantité que la « Pescara », si bien que même s'il s'agit d'un moteur de rechange, il est d'un grand intérêt.

La voiture est prête à être utilisée pour le plaisir de son nouveau propriétaire. Elle est en très bon état à tous points de vue et présente une restauration qui a très bien résisté au temps. Elle affiche une belle patine homogène, ce qui rend cette voiture intéressante. Des soins complémentaires consacrés à des détails de finition permettront à la valeur de cette voiture de se maintenir et même d'augmenter. Tous les principaux composants sont corrects et correspondent à cette série et à ce châssis.

Châssis Alfa Romeo, carrosserie unique Worblaufen, facile à utiliser... en choisissant cette voiture, vous ne pouvez pas vous tromper !

"Mille Miglia" and 325 cm - the "Lungo" or "Turismo".

From 1935 until 1938 around 120 6C 2300 B "Pescara" chassis were built. In total approximately 247 chassis of the "short" 3-metre wheelbase were built. The "Pescara", being a special edition of the regular "Corto" and "GT", benefitting from a twin carburettor manifold and a slightly higher compression. The "Corto" and "GT" were equipped with only 1 updraft carburettor. Today it is hard to believe that such a limited production was seen as quite satisfactory...

"813910" offered here is a "Pescara" with a very elegant and well-proportioned open 4-seater body. The color scheme supports the design in a convincing way. From the well documented file we learn that over time, the car has been restored at some stage. This was done in a very serious way. All major mechanical components are correct and matching for this chassis.

We wish to mention that we can provide a list with the file of the car that specifies which details could be improved if the new owner wishes to do so. These details are however minor and in no circumstances distract from the overall superb quality of the car!

It is of interest to note that the drive train of this car is of the first type fitted to the new series of chassis. This makes the car even more interesting.

The engine fitted, 823553, is of the correct type, with the right 2 carburetor inlet manifold. The Solex carburetors and air filters

are also of the model the Pescaras were equipped with. It made the engine relatively powerful with 95 HP.

The engine fitted, from a 6C 2300 GT, is not the original one. The original engine number was "823904".

Technically the engines are the same, with the exception of the carburetors and a slight difference in compression.

Having said that, the "GT" was built in lower numbers than the "Pescara", so even being a replacement, the engine is of high interest.

This car is ready to be enjoyed by its new owner. The car is overall in a very good condition and shows a restoration that holds up very well. There is a nice and consistent patina, which makes this car interesting. With some minor further detailing, the value of the car will be sustained or even strengthened further.

All major mechanical components are correct, matching for the series and the specific chassis.

Alfa Romeo chassis, Worblaufen one-off body, very drivable ... how could you go wrong with that?

Raoul San Giorgi



1963 AMPHICAR DWM SCHWIMMWAGEN 01 CABRIOLET

Titre de circulation monégasque
Monegasque title

Châssis n° 103895

55.000 - 75.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Rare modèle amphibie de tourisme

• Restauration complète de qualité

• Prêt à rouler et naviguer !

• *Rare amphibious touring model*

• *Quality complete restoration*

• *Ready to drive and sail!*



« Amphicar – La voiture de sport qui vogue ! » clamait une publicité au début des années 60... Cette automobile ludique aux allures batraciennes, fabriquée en Allemagne, fait partie des rares véhicules amphibie de tourisme. Elle était animée par un moteur Triumph 1147 cm³ lui permettant d'atteindre 125 km/h sur route et 8 nœuds sur l'eau.

L'exemplaire que nous présentons a été acheté au cours des années 2000 par son actuel propriétaire, amateur et collectionneur de voitures exceptionnelles. Après avoir navigué quelques années à son bord, il a décidé de lui faire bénéficier d'une restauration complète entre 2012

et 2014. La carrosserie a ainsi été entièrement refaite dans les règles de l'art, ainsi qu'en témoigne un ouvrage édité à cette occasion. La sellerie en skaï, la capote, l'électricité et les trains roulants ont été restaurés tandis que l'ensemble de la mécanique a été contrôlé et remis en état. Nous avons eu le plaisir de constater le bon fonctionnement de cet Amphicar, tant sur la route qu'en navigation, avec pour preuve une amusante vidéo réalisée pour la mise à l'eau du véhicule lors de notre examen. Un dossier de factures complète l'important dossier photo qui accompagne ce très bel exemplaire, original et prêt à l'usage.

"Amphicar - The cruising sports car" claimed the advertising campaign in the early 1960s... Manufactured in Germany, this playful and aquatic-looking automobile is one of the rarest amphibious touring vehicles to date. It was powered by a 1,147cc Triumph engine which was able to reach 125 km/h on the road and 8 knots on water.

This specific example was purchased in the years 2000s by its current owner, an enthusiast and collector of exceptional cars. After cruising it for a few years, he decided to carry out a complete restoration between 2012 and 2014. The bodywork has been

completely redone by the book, as evidenced by a documentation published on this occasion. The skaï upholstery, the hood, the electrics and the running gear have been restored, while all the mechanics have been checked and repaired. We had the pleasure to experience the smooth operation of this Amphicar both on the road and on water, highlighted in our review in the form of an amusing video taken when the vehicle was driven in the water. A folder of invoices supplements the important file of pictures included with this beautiful, original and ready-to-use example.

CIRCA 1947 JULIEN TYPE MM5 2CV

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° inconnu
Moteur n° 571

6.000 - 12.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Rare exemplaire survivant
- Conception et réalisation soignées
- Solutions techniques innovantes

- *Rare surviving example*
- *Thoughtful design and production*
- *Innovative technical ideas*



La seconde guerre mondiale fut propice à la conception de petites voitures économiques, bien souvent originales et inventives. La Julien, fruit de l'esprit créatif de l'ingénieur Maurice A. Julien, bien connu pour être l'un des créateurs de la Citroën Traction, fait partie de cette mouvance. Après sa mise au point et la présentation d'un prototype au Salon de Paris 1946, elle fut commercialisée de manière officielle l'année suivante, sous le type MM5 2cv. Elle était innovante à plus d'un titre et plusieurs brevets furent déposés lors de sa conception, notamment pour son châssis-coque ou pour le groupe moteur/boîte/pont/roues arrière à

fixation bipeululaire. L'exemplaire présenté a rejoint la collection Michel Grosogeat il y a de nombreuses années et est resté immobilisé pendant plusieurs décennies. Ayant été repeint anciennement, il est complet, à l'exception de la capote, des vitres et de la plaque constructeur. Le moteur Julien, un monocylindre 4 temps de 310cc avec turbine de refroidissement, n'est pas bloqué. Il ne subsiste que très peu d'exemplaires de cette automobile originale; le génie de son concepteur et le soin apporté à cette réalisation méritent d'être mis en valeur par une restauration de qualité.

The Second World War was conducive to the design of small economic cars, often very innovative and unusual. The Julien, the result of the creativity of its engineer Maurice A. Julien, well known for being one of the creators of the Citroën Traction Avant, was a part of this "movement." After its development and the presentation of a prototype at the 1946 Paris Show, it was officially marketed the following year under the model name MM5 2cv. It was innovative in more ways than one, and several patents were filed during its design, especially for its chassis-shell, as well as for the group

engine/gearbox/axle/bi-pendular rear wheels fixing. The example on offer became a part of the Michel Grosogeat collection many years ago and remained immobile for several decades. With its older paint, the car is complete except the hood, the windoxes and the nameplate. The Julien engine, a 310cc 4-stroke single-cylinder with a cooling turbine, has not seized. Only a few examples of this very original automobile remain; the genius of its designer and the care taken in the making of this vehicle deserves to be highlighted by a restoration of good quality.

1931 CITROËN C4 G COACH

Carte grise française
French title

Châssis n° 105315

20.000 - 30.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Désirable version coach

• Belle restauration

• Modèle fiable

• *Desirable bodywork*

• *Beautiful restoration*

• *Reliable model*



Après son lancement en 1928, la C4 va poursuivre son évolution. Après l'AC4 F de 1930, c'est au tour de la C4 G de faire son apparition, au Salon de Paris 1931. Les améliorations commencent par la mécanique, avec un moteur dont la cylindrée est augmentée et développe 32 ch. La C4 est équipée d'une boîte 3 rapports et d'une carrosserie tout acier.

L'exemplaire présenté offre une jolie carrosserie coach qui était en fait dénommée « faux cabriolet 4 places », par opposition au « faux cabriolet 2 places » qui ne comportait pas de vitre de custode. Cette voiture faisait partie de la dispersion de la collection Citroën d'André Trigano à Rétromobile, en 2016 et est aujourd'hui vendue par Artcurial SAS. Elle avait fait

l'objet d'une restauration complète et de qualité sur une base saine. Sa carte grise, ainsi que la plaque constructeur portent le numéro de série d'une conduite intérieure. Les pièces chromées sont en très bon état et la voiture ne semble pas avoir beaucoup roulé depuis sa restauration. L'intérieur cosu a été refait en drap gris et le tableau de bord offre une série d'instruments sur une tôle noire fixée derrière la tôle rouge de la teinte carrosserie. L'ensemble est en bel état. En 2016, les lames de ressort ont été remplacées. Avec sa carrosserie rare et originale, ce coach C4 se démarque avec élégance des berlines ou limousines plus massives et moins exclusives. Un avantage que souligne ici le bon état de la voiture.

After its launch in 1928, the C4 continued to evolve. After the AC4 F of 1930, it was the turn of the C4 G to be unveiled at the Paris Salon of 1931. The improvements began with mechanicals, an increased engine cylinder capacity, developing 32bhp. The C4 was equipped with a 3-speed gearbox and an all-steel body.

The car on offer features a coach body style, which was actually called a "faux cabriolet 4-seater" as opposed to "faux cabriolet two-seater" which had no quarter windows. This car was part of the Citroën collection of André Trigano, sold during Retromobile 2016, and is sold today by Artcurial SAS. It has been fully restored on a sound

basis. Its title and the constructor plate show a saloon serial number. The chrome parts are in very good condition and the car seems not having driven much since its restoration. The interior has been redone in grey cloth and the dashboard features a series of instruments on a black sheet fixed behind the red bodywork metal sheet. The whole is in good condition. In 2016, the spring blades were replaced. With its unusual bodywork, this C4 coach stands out with its elegance compared to less exclusive sedans and limousines. An advantage emphasized by the good condition of the car.

1922 ROLLAND-PILAIN TYPE R TORPÉDO

Carte grise française
French title

Châssis n° 5206
Moteur n° 5097

30.000 - 50.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Marque prestigieuse
- Belle carrosserie d'origine
- En avance sur son temps

- *Prestigious mark*
- *Pretty and original bodywork*
- *Ahead of its time*



Rolland-Pilain figure parmi les plus célèbres marques provinciales d'avant-guerre, notamment grâce à ses succès en compétition, mais également pour ses innovations techniques, à l'image des premiers freins hydrauliques imaginés par l'ingénieur Chavrier. C'est en 1922 que la marque tourangelles propose la Type R, une 12cv moderne, puis équipée d'un moteur 4 cylindres 2.3L culbuté et bénéficiant du nouveau système de freins hydrauliques dont les brevets avaient été déposés l'année précédente, une première pour une voiture de tourisme. Un exemplaire fut d'ailleurs engagé aux 24 H du Mans 1923 qui terminera à la 21^{ème} place. Proposée avec différentes carrosseries, la version la plus désirable était l'élégant torpédo à carrosserie tulipée tel que

le modèle que nous présentons. C'est en 1985 que la voiture a rejoint une collection de cinq exemplaires dédiée à la marque et n'a plus quitté la famille depuis. Elle est superbement conservée et témoigne de la qualité des constructions Rolland Pilain. Dans les années 90, le moteur a été refait au sein des Ateliers Modernes à Bègles, les freins, la peinture et les marchepieds bénéficiant d'une remise en état à la même occasion. Elle a depuis continué à rouler de manière régulière, ses performances permettant d'envisager de grands trajets. Conforme à l'origine, offrant une patine superbe et une allure exceptionnelle, ce torpédo sportif est une véritable pièce de collection qui mérite l'attention des connaisseurs. « La voiture des as, l'as des voitures » clamait la réclame d'époque !

Rolland-Pilain is one of the most famous, provincial, pre-war brands, thanks to its success in competition, but also for its technical innovations, like the first hydraulic brakes imagined by engineer Chavrier. It was in 1922 that the Touraine brand offered the Type R, a modern 12hp version, since it had been fitted with an overhead valve 2.3L 4-cylinder engine and benefited from the new hydraulic brake system whose patents had been filed the previous year, a first for a touring car. By the way, one was entered at the 24 Hours of Le Mans 1923 and finished 21st place. Offered with different bodies, the most desirable version was the elegant torpedo with tulip body style which is the example

we present. It was in 1985 that the car joined a collection of five cars dedicated to the brand and has not left the family since. It is superbly preserved and testifies to the quality of the Rolland Pilain constructions. In the 90s, the engine was rebuilt in the Modern Workshops in Bègles, the brakes, the paint and the running boards benefitting from a refurbishment at the same time. It has since continued to drive on a regular basis, its performance making it possible to plan long journeys. Conform to the original, the car offers a superb patina and an exceptional appearance. This is a real collector's item that deserves the attention of connoisseurs. As the advertisement read at the time "The ace of cars".

1956 TALBOT LAGO SPORT 2500 (T14 LS)

Carte grise française
French title

Châssis n° 140011
Moteur n° 16007

260.000 - 320.000 €

- Modèle rarissime, ligne sublime
- État superbe, restauration de grande qualité
- Historique connu, ouvrants en aluminium
- Moteur d'origine

- *Very rare model, exquisite design*
- *Wonderful condition, high quality restoration*
- *Known history, aluminium opening parts*
- *Original engine*



Le document le plus intéressant qui accompagne cette voiture est sa fiche de construction d'origine. Elle précise qu'elle était équipée de pistons Borgo, de tiges de culbuteurs renforcées, de carburateurs Zenith, d'une boîte ZF, d'un boîtier de direction Gemmer, de freins Bendix Lockheed, de roues fils peintes en aluminium et, sur le plan du confort, d'un chauffage-dégivrage, de deux valises et d'un rideau de radiateur. La carrosserie « conduite intérieure sport » était peinte en « Métaliose » gris 890 et la sellerie intérieure était en Griffine gris 705. De plus, elle était dotée

d'ouvrants en aluminium, attributs de la définition « Spéciale » réservée aux quelques exemplaires les plus sportifs du modèle.

Cette même fiche précise que la livraison a eu lieu le 28 février 1956, le premier acheteur étant un certain M. Longé. Grâce aux informations du dynamique club Talbot, on peut suivre ensuite la liste des différents propriétaires.

En 1981, on retrouve ce coupé Talbot dans la région lyonnaise puis, en 2008, entre les mains d'un collectionneur de l'Isère qui l'a cédé à l'actuel propriétaire, collectionneur passionné, à la tête d'un des plus

The most interesting document included with this car is its original manufacturing file. It states that it was fitted with Borgo pistons, reinforced push rods, Zenith carburetors, a ZF gearbox, a Gemmer steering gear, Bendix Lockheed brakes, painted wired wheels in aluminium and comfort-wise, it included heating-defrosting, two suitcases and a radiator curtain. The "inner sports drive" was painted in "Métaliose" grey 890 and the interior upholstery was in Griffine grey 705. Furthermore, it had aluminium elements known as

"Speciale" which was dedicated to the model's most sporty examples. This same document states that the car was delivered on 28 February 1956 to a Mr Longé, its first owner. Thanks to information from the vibrant Talbot club, we therefore have a list of its different owners.

This Talbot coupe was located around Lyon in 1981 and in 2008, it was passed into the hands of a collector from Isère who then sold it to the current owner, a passionate collector possessing one of the most beautiful collection of pre-war



beaux ensembles de voitures françaises d'avant-guerre. La voiture présentait un état d'usage avancé et il a été décidé de lui rendre sa superbe avec une restauration de grande qualité permise par un travail de recherche préalable important. Elle a été assurée par GT Label, près de Lille, atelier connu pour ses travaux sur des voitures rares. La voiture a été entièrement déshabillée et refaite en mécanique et carrosserie, plusieurs factures totalisant plus de 100 000 euros sont dans le dossier. Le soin apporté aux détails, et aux ajustements démontre la grande qualité du

travail effectué.

Avec sa très belle ligne signée Carlo Delaïsse et son moteur Talbot 2,5 litres, cette Talbot coûtait à l'époque plus du double de la Citroën DS qui venait de naître. Elle n'a été produite qu'à 54 exemplaires. Dans sa superbe teinte empruntée à un modèle concurrent de la même année de production, en plus de sa rareté et de son exclusivité, l'exemplaire que nous proposons est dans un état qui permet de retrouver tout le luxe et le raffinement anachroniques de ce modèle, dans la France des années 50.

French cars. As this car was in matured and used condition, it was consequently decided to bring it back to life with a high-quality restoration, made possible by an extensive research prior to the work. It was carried out by GT Label near Lille, workshop known for its work on rare cars. The car was completely stripped down, with the engine and bodywork redone, as evidenced by invoices worth over €100,000 included in the file. The attention to detail and adjustments illustrate the high quality of the work carried out.

With its very beautiful Carlo

Delaïsse design and its 2.5-litre Talbot engine, this Talbot was at that time over double the price than the Citroën DS which had just came out. Only 54 units were manufactured. In its gorgeous colour taken from a competing model produced the same year, as well as its rarity and exclusivity, this example is in a condition portraying a sense of luxury and anachronistic refinement of the 1950s in France.

1959 DB HBR4 COACH SURBAISSÉ « LE MONSTRE »

Carte grise française
French title

Châssis n° 1110
Moteur n°102380

140.000 - 180.000 €

- Palmarès exceptionnel
- Historique limpide
- Modèle unique

- *Exceptional record in competition*
- *Clear history*
- *Unique model*



Ultra léger et performant, le coach D.B révèle une agilité remarquable en compétition. A l'époque, il brille sur différents fronts en matière de compétition : l'endurance, les courses de côte et bien sûr le rallye. Pilote chevronné et agent Panhard à Chambéry, André Guilhaudin va disputer une multitude d'épreuves au volant de Panhard spéciales et de D.B à mécanique Panhard. Ce dernier est convaincu du potentiel du coach D.B et pense qu'un développement drastique peut optimiser encore davantage ses performances. Aussi convainc-t-il son ami le pilote Jacques-Edouard Rey de passer commande auprès de D.B d'un coach HBR4 neuf, destiné à être modifié selon ses idées. Rey prend possession de la voiture en juin 1959. Cette dernière arbore une

teinte « bleu lumineux ». Elle est immatriculée 765 CM 73 le 28 Août 1959. L'étude d'André Guilhaudin vise un allègement maximal et une amélioration considérable du coefficient aérodynamique à travers l'abaissement du maître-couple.

La voiture est modifiée sur ses directives par la carrosserie Chalmette, basée à Grenoble. La première phase consiste à un abaissement du pavillon de l'ordre de 12 cm. Le tronçonnage de la carrosserie se poursuit avec la suppression de la baie de pare-brise originelle. Celle-ci est remplacée par un encadrement de lunette arrière de Panhard Dyna ZI. Les portières sont formées en aluminium dans un mouvement prolongeant l'inclinaison de la partie avant. Côté freinage, André Guilhaudin a fait usiner et modifier

Fast and extremely light, the D.B. Coach was a remarkably agile car in competition. At the time, it stood out in different disciplines in motorsport: in endurance racing, hill-climbs and, of course, in rallying. An experienced racing driver and Panhard agent in Chambéry, André Guilhaudin competed in a huge number of events at the wheel of special Panhards and Panhard-engined D.B's. Guilhaudin was convinced of the potential of the D.B. Coach and believed that a drastic programme of development would improve its performance still further. He therefore persuaded his friend, the racer Jacques-Edouard Rey, to order a new HBR4 Coach from D.B., to be modified in line with his ideas. Rey took delivery of

the car in June 1959. Finished in a bright shade of blue, it was registered 765 CM 73 on 28 August 1959. Guilhaudin's project aimed to achieve the greatest possible weight-saving and a considerable improvement in the drag coefficient by reducing the frontal area.

The car was modified in accordance with his instructions by the Chalmette bodyshop in Grenoble. The first stage consisted in lowering the roofline by about 12cm (4.7in). Work to cut into the body continued by getting rid of the original windscreen frame and replacing it with a rear window frame from a Panhard Dyna ZI. The doors were formed from aluminium in a sweep extending the angle of the front section. For the



Tour de France Auto 1959 - SPA - © Archives Maurice Louche



Le Mans 1961 © ACO



Tour de France Auto 1959 - Charade - © Archives Maurice Louche

Tour de France Auto 1961
© Archives Maurice Louche

des tambours par l'Aluminium Français à partir des modèles équipant les Panhard de série.

Ce coach modifié fait ses premiers pas en compétition dès septembre au Tour de France Auto sous le N° III. Sur cette épreuve, l'équipage Guilhaudin / Rey dispose d'un moteur de 747 cm³. Ultra performante, la voiture se classe 8^{ème} au scratch et remporte l'indice en GT. Le 11 octobre suivant, le même équipage prend part au Critérium des Cévennes. Il y remporte sa catégorie et se classe 5^{ème} au scratch. Si l'on s'en réfère à certains témoignages, c'est à cette époque et au sein même de l'équipe D.B que cette voiture sera surnommée « Le Monstre ». Dans la foulée, René Bonnet demande à Jacques Hubert d'étudier une version surbaissée du coach, qui aboutira à la production

d'une dizaine de voitures.

En fin de saison, « Le Monstre » fait l'objet de quelques modifications chez Chalmette. Aussi les passages de roues avant sont-ils fortement modifiés et formés en aluminium, visant un aérodynamisme affiné. Au passage, de petites grilles rectangulaires en acier sont apposées sur la partie supérieure des ailes en remplacement des sorties latérales supprimées par les nouveaux passages de roues, afin de favoriser l'écoulement de l'air. Au cours de cette opération, les pare-chocs sont supprimés, à l'avant comme à l'arrière. Seule l'extrémité des pare-chocs arrière est conservée. Au passage, le dessous de la voiture est entièrement caréné en tôle d'aluminium. Les roues arrière bénéficient quant à elles d'un carénage rapporté, constitué de >>>

brakes, Guilhaudin had some drums machined and modified by L'Aluminium Français, based on those fitted to production Panhards. The modified Coach made its first appearance in competition in September in the Tour de France Automobile (no. III). For this event, Guilhaudin & Rey had a 747cc engine. The car proved very quick and finished 8th overall, winning the Index of Performance in the GT category. On 11 October, the same crew took part in the Critérium des Cévennes, where they won their class and came 5th overall. If certain accounts are to be believed, it was at this time, and within the D.B. team itself, that the car acquired its nickname of "The Monster". In the wake of this, Bonnet asked Jacques Hubert

to develop a lowered version of the Coach, which led to ten or so cars being built. At the end of the season, "The Monster" underwent some changes at Chalmette. The front wheelarches were substantially modified and shaped from aluminium, with the aim of improving their aerodynamic efficiency. Along the way, small rectangular grilles made from steel were mounted on the top of the wings, replacing the side air vents which had been eliminated with the new wheelarches, in order to improve the airflow. As part of these changes, the bumpers were done away with at both front and rear, leaving only the very ends of the rear bumper. At the same time, the underside of the car was entirely streamlined, using an aluminium sheet. >>>



>>>panneaux de contreplaqué.

La saison 1960 s'amorce avec le Rallye Monte-Carlo auquel la voiture participe sous le N°4. Le binôme Guilhaudin / Rey y sera contraint à l'abandon. Le 5 et 6 mars suivants, l'équipage prend part au Rallye Lyon-Charbonnières, puis prend part au Tour de France du 15 au 23 septembre sous le N°109 et se classe 4^{ème} à l'indice en GT et 12^{ème} au scratch.

En 1961, « Le Monstre » fait ses premiers pas en endurance en participant aux 24 Heures du Mans. Elle est équipée d'un moteur d'usine de 848 cm³ préparé chez D.B. Véritable poids plume, l'auto pèse 559 kg, répartis comme suit : 367 kg sur l'avant et 192 kg sur l'arrière. Une copie du carnet de pesage sera remise à l'acheteur. Menée tambour battant par André Guilhaudin et Jean-François Jaeger, l'auto se

classe brillamment. Elle décroche en effet la deuxième place à l'indice énergétique et 20^{ème} au général après avoir parcouru 3268, 860 km à la moyenne de 136, 203 km/h. Du 14 au 23 septembre 1961, elle dispute le Tour Auto pour la 3^{ème} fois consécutive, toujours aux mains d'André Guilhaudin et Jacques-Edouard Rey. Sa mécanique est un 695 cm³. L'équipage est contraint à l'abandon. Le 22 octobre suivant, l'auto est engagée aux 1000 km de Paris. Menée par Jacques-Edouard Rey et Marcel Picart, elle dispute l'épreuve sous le N°42. L'équipage est contraint à l'abandon suite à une sortie de piste. L'aile avant gauche est endommagée. Une fois la voiture rapatriée en Savoie, elle est remise en état et l'aile est réparée à l'aide de tôle d'aluminium.

La voiture effectue son ultime saison de course en 1962. Aussi

>>>*The rear wheels also gained a streamlined covering, with the addition of plywood spats.*

The 1960 season opened with the Monte-Carlo Rally, in which the car competed as no. 4. Guilhaudin & Rey were forced to retire. On 5/6 March, the pair took part in the Lyon-Charbonnières Rally, and then, from 15-23 September in the Tour de France (no. 109), where they finished 4th in the Index of Performance in the GT category and 12th overall. "The Monster" made its début in endurance racing in the 1961 Le Mans 24 Hours race. It was fitted with an 848cc works engine prepared by D.B. A true featherweight, the car weighed in at just 559kg, split 367kg/192kg front-to-rear. A copy of the weighing records will be given to the buyer. Driven

with gusto by Guilhaudin and Jean-François Jaeger, the car performed brilliantly, coming 2nd in the Index of Performance and 20th overall, after covering 3268.86km (2031.18 miles) at an average speed of 136.203kph (84.633mph). From 14-23 September, it competed in the Tour Auto for the third time in a row, driven as always by Guilhaudin & Rey, and powered by a 695cc engine. The crew were forced to retire. On 22 October, the car was entered in the 1,000km de Paris. Driven by Jacques-Edouard Rey and Marcel Picart, it competed as no. 42. The pair were forced to retire after coming off the track. The left front wing was damaged. Once the car had returned to the Savoie, it was refurbished and the wing repaired using sheet aluminium.



est-elle engagée au Tour de France Automobile sous le N°102. Menée par Jacques-Edouard Rey et Guy Druguet, elle est équipée d'une mécanique de 695 cm³. Sur cette épreuve, l'équipage sera contraint à l'abandon. Le 2 septembre, la voiture est engagée sur la Course de côte de Chamrousse sous le N°64 où elle est équipée d'une mécanique de 848 cm³. Le 2 décembre suivant, « Le Monstre » prend le départ du Critérium des Cévennes, toujours aux mains de Rey et Druguet. Elle termine 11^{ème} au scratch, seconde de sa classe et 9^{ème} des GT. Très attaché à son auto, Jacques-Edouard Rey la conservera pieusement dans son garage.

A l'occasion des 24 Heures du Mans 1973, la voiture viendra de nouveau fouler le circuit de la Sarthe lors d'une rétrospective. Jacques-Edouard Rey conservera la voiture jusqu'au 19 septembre 1989 où il la cède à deux amateurs parisiens. La voiture est immatriculée le 230 AEG 91 le 4 octobre 1989, avant de changer de mains, toujours à Paris. Stockée dans un parking parisien, la voiture est victime d'un accrochage endommageant quelque peu sa carrosserie.

Elle est acquise dans cet état par son propriétaire actuel le 12 octobre 1994 et immatriculée 998 QM 41 le 9 décembre 1994. Ce dernier entreprend sa remise en état dans la foulée, dont témoigne un dossier de photos. Le moteur 848 cm³ usine qui l'anime fait l'objet d'une révision. Il est doté d'un volant moteur allégé, d'une distribution acier, d'un embiellage poli et d'un arbre à cames spécial. La partie carrosserie

est restaurée avec la contribution de Jean-Paul Humbert, éminent spécialiste du V12 Matra et des carrosseries en matériau composite.

Par la suite, et durant plus de vingt ans, son propriétaire la pilotera sur de nombreux circuits, en démonstration exclusivement, afin de préserver au maximum l'authenticité de cette pièce d'histoire.

Toujours décorée dans la configuration des 24 Heures du Mans 1961, la voiture témoigne d'un niveau d'authenticité rare. La mécanique qui l'équipe aujourd'hui est toujours le moteur d'usine auquel nous avons fait référence précédemment. Le volant, la planche de bord en aluminium et ses sièges baquets sont ceux qui ont accompagné la voiture tout au long de sa carrière.

Roulant et ayant bénéficié d'une remise en état ancienne, « Le Monstre » représente une pièce exceptionnelle. Il sera accompagné d'une boîte de vitesses à rapports longs et d'une tubulure d'admission à 2 carburateurs double corps. Destinée à un amateur averti, cette voiture indissociable de l'histoire des 24 Heures du Mans représente une opportunité unique à bien des égards. Eligible au Mans Classic et au Tour de France Automobile, son poids plume et ses performances exceptionnelles sont représentatives d'une autre époque où le sport automobile laissait la part belle aux petites écuries et aux voitures de cylindrée modeste.

Guillaume Waegemacker

The car's last racing season came in 1962, when it was entered in the Tour de France Automobile as no. 102. Driven by Jacques-Edouard Rey and Guy Druguet, it was fitted with a 695cc engine. The crew was forced to retire. On 2 September, the car was entered for the Chamrousse hill-climb (no. 64), equipped this time with an 848cc engine. Then, on 2 December, "The Monster" started the Critérium des Cévennes, still in the hands of Rey and Druguet. It finished 11th overall, 2nd in its class and 9th in the GT category. Rey was very fond of the car and kept it lovingly in his garage.

For the Le Mans 24 Hours race in 1973, the car once again returned to the circuit in the Sarthe for a retrospective event. Rey kept the car until 19 September 1989, when he sold it to Parisian enthusiasts. The car was registered 230 AEG 91 on 4 October 1989, before being sold to another Parisian collector. Stored in a Paris car park, the car was involved in a collision, resulting in some damage to its bodywork. Its current owner acquired it in this condition on 12 October 1994, and it was registered 998 QM 41 on 9 December 1994.

Immediately afterwards, he undertook its restoration, as is evident from a file of photographs. The works 848cc engine was overhauled. It features a lightweight flywheel, steel timing gear, a polished conrod and a special camshaft. The bodywork was restored with the help of

Jean-Paul Humbert, a leading specialist in the Matra V12 and composite bodyshells.

For more than 20 years, its owner drove the car on many circuits, but only for demonstration sessions, in order to preserve to the full this authentic piece of history. Still wearing the same livery as it did for the Le Mans 24 Hours race in 1961, the car reflects an exceptional degree of authenticity. The engine fitted today remains the works unit we referred to earlier. The steering wheel, aluminium dashboard and bucket seats are those installed in the car throughout its career. In running order and having undergone an older restoration, "The Monster" is a remarkable machine. It will be supplied with a high-ratio gearbox and an inlet manifold with two twin-barrel carburettors.

Aimed at a discerning enthusiast, this car is inseparable from the history of the Le Mans 24 Hours race and represents a unique opportunity on many levels. Eligible for the Le Mans Classic and Tour Auto, its light weight and outstanding performance are typical of a bygone age when motorsport left plenty of scope for small teams and cars with more modest engines.

Guillaume Waegemacker

1939 DELAHAYE 135 M COUPÉ SPORT CHAPRON

Carte grise française
French title

Châssis n° 49369
Carrosserie n° 6010

250.000 - 350.000 €

• Rarissime « Coupé Sport » par Chapron

• Restauration ancienne de grande qualité

• Ligne élégante et sportive

• *Extremely rare "Coupé Sport" by Chapron*

• *Older, high-quality restoration*

• *Elegant, sporty styling*



Tout au long de la production du légendaire châssis 135, Henri Chapron sera bien le carrossier ayant habillé le plus d'exemplaires, les plus connus et les plus diffusés restant les coaches et les cabriolets. Deux versions de carrosserie auront en revanche, une production

beaucoup plus confidentielle, les roadsters et les coupés. Devenus de nos jours de véritables raretés, ils sont particulièrement convoités par des amateurs très avisés. Avec ce coupé #49369, nous sommes bien en présence de l'un de ces rarissimes exemplaires, produits>>>

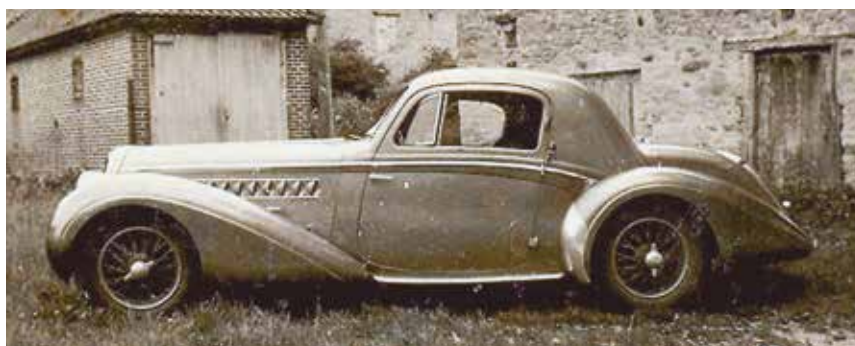
Throughout the production life of the legendary 135, Henri Chapron was assuredly the coachbuilder who fitted bodies to the greatest number of chassis, the best known and most common being the 'coach' and cabriolet versions. Two body styles, on the

other hand, were built in much smaller numbers: the roadster and coupé. These are now very rare and are especially sought after by discerning enthusiasts. This coupé, no. 49369, is one of these extremely rare models, of which very few were produced>>>





© Archives JP Tissot



© Archives JP Tissot

>>> en très peu d'unités pendant la courte période 1938-1939. Aujourd'hui, seuls cinq sont survivants sur moins d'une quinzaine réalisée. Ce coupé fut mis en commande chez Chapron, le 4 novembre 1938, et facturé et livré le 17 janvier 1939, portant le n° de carrosserie 6010. Son ler propriétaire ayant passé commande, fut M. Devanlay des Bonneteries Troyennes à Troyes dans l'Aube. La copie du bon de commande extraordinairement détaillé est présente au dossier. La voiture fut

immatriculée plus tard en 1955, toujours dans le département de l'Aube, sous le n° 691 BA 10, puis le 11 novembre 1966 sous le n° 790 BA 91 dans l'Essonne. Elle rejoint le musée Charbonneaux à Saint-Dizier, immatriculée le 20 avril 1976 sous le n° 135 JX 52, elle y sera exposée peinte de deux couleurs caisse gris métallisé et ailes bleues, sous cette livrée. La voiture a été d'ailleurs reproduite par le fabricant de miniatures Heller au 1/24ème. Le 12 avril 1985, le coupé change de mains et

>>> *during the short period from 1938-39. Today, only five cars survive from fewer than fifteen built. This coupé was ordered from Chapron on 4 November 1938 and was invoiced and delivered on 17 January 1939, with the body no. 6010. Its first owner, who had ordered the car, was Mr. Devanlay of the hosiery firm Les Bonneteries Troyennes at Troyes. A copy of the very detailed order form is in the file. The car was later registered in 1955, still in the Aube department,*

as 691 BA 10, and then on 11 November 1966 as 790 BA 91 in the Essonne. It joined the Charbonneaux museum at Saint-Dizier, registered as 135 JX 52 on 20 April 1976, and was displayed there with duotone paintwork with a metallic grey body and blue wings; it was, moreover, reproduced in these colours as a 1/24 scale model by Heller. On 12 April 1985, the coupé moved to a new owner and another department, registered as 5555 RL 78. Directed by its new owner,

Livraison promise pour
6010

6010

CLIENT: Delahaye
Référence: M. Dancette
Facture faite le 17/11/39 par [Signature]

CHASSIS: type 135
N° 49.369
Date d'entrée: 4.11.31
Date de sortie: 17 Janvier 1939

CAISSE: type Coupé Sport (spécial)
Portes: 2
Moteurs: 2
Détails: 2 bagues lèvre-capot
2 sièges de cuir
coffre bagages 45
coffre spécial devant le siège H.
coffre spécial sous la malle et l'arrière de la voiture

TOLIERIE DE FORME: Calage: 1
Pavillon: 1
Capot: 1
Ailerons: 1
pas de flèche d'arrêt (à souder)
Cotes: 1

FERRAGE: Portes: 3 (parcours à l'H.)
Glaces: 2 (parcours à l'H.)
Capotage: 1
Poutres: 1
Détails: 1

FORGE: Roues de secours: 1
Roues: 3,62 x 17
Détails: 1
2 projecteurs, bandes anti-bruillard
PARE BRIS: 1
MARCHEPIEDS: 1

GLACES: Pare-brise: 1
Autres glaces: 1

BRICOLAGE DE TOLERIE: Ailes: 1
Moteurs: 1
Détails: 1
2 projecteurs, bandes anti-bruillard
PARE BRIS: 1
MARCHEPIEDS: 1

PEINTURE: Base: 1
Moteurs: 1
Détails: 1
2 projecteurs, bandes anti-bruillard
PARE BRIS: 1
MARCHEPIEDS: 1

SELLERIE: Garniture: 1
Sièges: 1
Pavillon: 1
Ailerons: 1
Cotes: 1

CHIFFRES: A.D. 1

FINITION: Essai: 1
Pare-brise: 1
Moteurs: 1
Détails: 1
2 projecteurs, bandes anti-bruillard
PARE BRIS: 1
MARCHEPIEDS: 1

ACCESSOIRES FOURNIS PAR LE CLIENT: 1

de département, sous le n° 5555 RL 78. Sous la direction de son nouveau propriétaire, M. Dancette, la voiture subit une restauration de très haut niveau, allant même au-delà des standards d'origine. La voiture fut en effet intégralement restaurée par le très réputé Eric Limpalaer, dans les années 90. Elle fut alors entièrement refaite, tant en carrosserie qu'en mécanique ou en sellerie. L'objectif fut de réaliser une « voiture de salon » et elle fut d'ailleurs notamment exposée sur le Stand du club Delahaye à Retromobile. Un camaïeu de couleurs crème est retenu pour la peinture, conférant à ce coupé, une élégance certaine, judicieux choix que l'on retrouve sur un modèle identique, participant au XVIIIème Concours d'élégance d'Auteuil, le 9 juin 1939. Lors de cette restauration, le moteur d'origine de type I35 M, 3 carburateurs, est remplacé par le moteur actuel de type I35 MS, le bloc d'origine ayant été revendu en

Hollande. Dans les mêmes mains depuis plus de 12 ans aujourd'hui, au sein d'une collection de qualité réunissant de très belles classiques des années 1930. Ce coupé de grande classe a très bien traversé les années et se trouve encore dans un état enviable. Très connue de l'univers de la collection, la voiture a participé à de nombreux événements comme le Rallye du 40e anniversaire du Club Delahaye en 2006, le Rallye de La Clusaz, et le 45e Rallye Paris- Deauville en 2011 lors duquel la voiture a gagné le concours d'état et de restauration. Symbole du savoir-faire français, la I35 est à la fois luxueuse, rapide et sûre, alors habillée de cette carrosserie coupé Sport Special signée Chapron et très réussie, elle devient une automobile de collection des plus désirables.

Nous remercions Jean-Paul Tissot du club Delahaye pour son aide et les précieuses informations.

Mr. Dancette, the car underwent a very high quality restoration, even going beyond the standard when it was originally built. It was in fact completely restored by the highly respected Eric Limpalaer during the 1990s. It was entirely rebuilt, with the work covering the body, engine and upholstery. The goal was to produce a "show car" and it was indeed put on display, most notably on the Delahaye club stand at Retromobile. A monochrome cream colour scheme was chosen for the paintwork, giving the coupé a distinctly elegant look; it was a wise choice, which was also used for an identical model in the 18th Concours d'élégance at Auteuil on 9 June 1939. During the restoration, the original triple-carburettor I35 M engine was replaced by the current I35 MS engine and the original block sold in Holland. Now in the same high quality collection of beautiful

classic cars of the 30's for more than 12 years, this very classy coupé has come through the years very well and remains in enviably good condition. Well known in the world of classic cars, the car has taken part in many events such as the 40th Anniversary Rally of the Club Delahaye in 2006, the Rally of La Clusaz, and the 45th Rally Paris-Deauville in 2011 during which the car won the concours of state and restoration. A symbol of French expertise, the I35 is luxurious, fast and safe; this superbly executed Chapron coupé Sport Special bodywork makes it one of the most sought-after classics.

We extend our thanks to Jean-Paul Tissot from the Delahaye club for his help and the valuable information

1936 DELAHAYE 135 S

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 46625

Moteur n° 800757

Moteur d'origine fourni

800.000 - 1.200.000 €

- Authentique 135 Spécial, ex-24 Heures du Mans 1937
- Historique suivi - ex-Pierre-Louis Dreyfus
- Vendue avec son moteur d'origine
- Belle présentation
- Éligible aux plus belles épreuves historiques du monde

- *Genuine 135 Special, ex-Le Mans 24 Hours 1937*
- *Continuous history - ex-Pierre-Louis Dreyfus*
- *Sold with original engine*
- *Superb presentation*
- *Eligible for the best historic events worldwide*



Cette voiture fait partie des 16 authentiques Delahaye 135 Spécial produites par le constructeur. Ces modèles de compétition répondent alors au nouveau règlement de l'ACF pour les épreuves « sport », dont la plus célèbre est celle des 24 Heures du Mans. Comme

une production minimum de 20 exemplaires est imposée, Delahaye met au point deux versions issues du Type 135 : la 135 « Spécial », utilisée par l'usine et quelques clients triés sur le volet, et la 135 « Compétition Court », moins radicale et vendue aux pilotes privés.>>>

This car is one of 16 genuine Delahaye 135 Specials built by the company. These competition models were designed to comply with the new ACF rules for sporting events, the most famous being Le Mans 24 Hours. Under these rules, a minimum

production of 20 examples was required, and Delahaye developed two versions from the Type 135: the 135 "Special", for use by the factory and a few specially chosen clients and the less radical 135 "Competition Client" offered to private drivers. >>>





>>> Celle que nous proposons est bien une « Spécial », version la plus rare, la plus noble et la plus recherchée. Elle diffère des 135 de tourisme par un grand nombre de modifications, à commencer par son châssis plus court, sur un empattement de 2,70 m. Parmi d'autres changements, la suspension était modifiée, les freins plus grands, le boîtier de direction en alliage léger. Le moteur était un Type 103 modifié, d'une cylindrée de 3 557 cm³, doté d'une équipage mobile spécifique et d'une distribution particulière. Rappelons que la Delahaye 135, grâce à ses qualités de comportement, d'endurance et de fiabilité, s'est adjugée les plus belles épreuves

sportives, dont les 24 Heures du Mans et le Rallye de Monte-Carlo.

L'exemplaire présenté, châssis 46625, a été livré neuf à Pierre-Louis Dreyfus, alias « Heldé ». La commande est enregistrée pour son compte le 20 février 1936 par le pilote Henri Stoffel et porte le n°5125. Sur son châssis 2,70 m, elle est carrossée chez Chapron, livrée le 20 mars 1936 et immatriculée en avril 1936 à Paris, sous le numéro 794-RK-3. Elle est immédiatement vendue à Henri Langlois, alias Jacques Seylair « j'accélère », qui va partager la voiture avec son ami Paul Benazet. Ils participent à plusieurs épreuves en 1937 et 1938, dont quelques-unes à Montlhéry,

>>> *The car in the sale is indeed a "Special", the rarest and most highly sought-after version. There were many modifications to the standard touring 135 version including: a shorter chassis (2.7m wheelbase), modified suspension, bigger brakes, lightweight alloy steering box, modified Type 103 engine with a displacement of 3 557cc which featured specific engine parts and competition distribution. With fantastic handling and reliability in endurance events, the Delahaye 135 succeeded at the highest level, securing victories in such prestigious races as the Le Mans 24 Hours and the Monte Carlo Rally.*

The example on offer, chassis 46625, was delivered new to Pierre-Louis Dreyfus, alias "Heldé". The order was registered on his behalf on 20 February 1936 by the racing driver Henri Stoffel with the number n°5125. The 2.7m chassis was bodied by Chapron, delivered on 20 March 1936 and registered in April 1936 in Paris, with the number 794-RK-3. The car was immediately sold to Henri Langlois, alias Jacques Seylair, who shared the car with his friend Paul Benazet. They participated in several races during 1937 and 1938, including a few events at Montlhéry, achieving commendable results nearly always finishing in the

Coupe de Printemps 1937, avec Seylair/Benazet #26, la voiture finit à la 4^e place © Archives JP Tissot





© Archives JP Tissot



Coupe d'Automne Montlhéry 1937, avec Benazet © Archives JP Tissot



© Archives JP Tissot



24 Heures du Mans, 1937 avec Seylair/Benazet © ACO

et signent de très honorables résultats qui les placent presque toujours dans les cinq premiers. Et surtout, ils prennent le 19 juin le départ des 24 Heures du Mans. Pour l'occasion, leur voiture est habillée d'un carénage profilé et d'ailes enveloppantes, identiques à ceux de la Delahaye de Chaboud et Trémoulet. Leur course s'arrête malheureusement au 36^e tour où ils sont contraints à l'abandon.

Cette année-là, les Delahaye se sont bien défendues, décrochant la deuxième et la troisième place derrière la Bugatti victorieuse de Wimille et Benoist. C'est l'année suivante que les 135 S s'imposent au Mans, avec les deux premières places de Chaboud/Trémoulet et Serraud/Giraud-Cabantous, faisant mieux que les Alfa 8C-2900, Talbot 150 C et Delage D6.

Notre voiture disparaît des circuits et réapparaît après la guerre où elle est vendue en mai 1947 à M. Tellier et reçoit l'immatriculation 8169 YC 8. Celle-ci change le mois suivant pour le numéro parisien 297 RP 8. Le 23 juillet 1952, lors de sa cession aux Établissements De Lavergne, à Paris, elle reçoit l'immatriculation 7060 BK 75 correspondant au nouveau système. En octobre 1952, elle est achetée par M. Bernard, futur président du Club Delahaye, et arbore alors une carrosserie coupé à toit ouvrant en Plexiglas, réalisée par Guilloché. Elle va passer entre les mains de plusieurs propriétaires : M. Pillet (juillet 1953, nouvelle immatriculation 6178 AX 78), M. Malmoulet (octobre 1954), Garage St-Honoré (septembre 1955, nouvelle immatriculation 9885 EH 75), M. Aumasson (mai 1956), M. de Nègre du Clat (avril 1958), >>>

top five. Most notably, on 19 June 1937 they lined up at the start of the Le Mans 24 Hours. For this event the car was fitted with a streamlined nose and envelopping wings, similar to the Delahaye of Chaboud and Trémoulet. Sadly their race finished early in the 36th lap when they were forced to retire.

That year Delahaye achieved second and third positions behind the winning Bugatti of Wimille and Benoist. It was the following year that the Delahaye 135 S dominated Le Mans, finishing in first and second places with teams Chaboud/Trémoulet and Serraud/Giraud-Cabantous, beating Alfa 8C-2900s, Talbot 150 Cs and Delage D6s.

Our car then disappeared from the track and reappeared after the war. It sold in May 1947 to

Mr. Tellier and was registered 8169 YC 8. This changed the following month to the Parisian number 297 RP 8. The car was sold to the company De Lavergne in Paris on 23 July 1952, and was registered 7060 BK 75 within the new system. In October 1952 it passed to Mr. Bernard, the future president of the Club Delahaye. At this time it had a coupé body with plexiglass sunroof, built by Guilloché. The car changed hands several times in this form: Mr. Pillet (July 1953, new registration 6178 AX 78), Mr. Malmoulet (October 1954), Garage St-Honoré (September 1955, new registration 9885 EH 75), Mr. Aumasson (May 1956), Mr. de Nègre du Clat (April 1958), Mr. Cortel (October 1966), Serge Pozzoli (1978), Maurice Broual (May 1979). Questioned on this subject, Bruno >>>

>>>M. Corteel (octobre 1966), Serge Pozzoli (1978), Maurice Broual (mai 1979). Interrogé à ce sujet, Bruno Vendiesse nous a confirmé qu'il se souvient parfaitement avoir vu à deux reprises la voiture dans la Collection de Serge Pozzoli. Elle n'avait déjà plus sa caisse Guilloré et était présentée en châssis roulant. Lorsque la voiture est acquise par Maurice Broual, par ailleurs créateur du musée automobile de Briare, celui-ci entreprend de rendre à la voiture sa configuration « course » : il réalise les boiseries de très grande qualité sur les plans exactes de l'autre Delahaye 135 S de Pozzoli, qui lui prête comme modèle. Parallèlement, il dépose aussi le moteur 46625, qu'il installe dans la Delahaye « Chaboud Spécial 001 » dont il est également propriétaire. Simultanément, il équipe #46625 d'un moteur de 235. Mais il ne termine pas la voiture, qui est achetée en juin 1979 par Bruno Vendiesse. Celui-ci entreprend une restauration du châssis et de la mécanique à l'Ets Castel de Tourcoing. Il confie ensuite l'auto pour la fabrication de la carrosserie chez Duncan Ricketts, en Angleterre. Elle est alors immatriculée dans le nord de la France, 135 PE 59. Il participera à divers rallyes à son volant dont le Paris-Deauville ou le Nurbürgring qu'il rejoindra par la route depuis Lille !

En 1987, la voiture est achetée par Peter Kaus, qui l'expose dans son superbe musée Rosso Bianco. Situé à Aschaffenburg, en Allemagne, il abrite alors une des plus belles collections de voitures de sport et de compétition du monde. En 2006 toutefois, l'ensemble est mis en vente et la quasi-totalité achetée par Evert Louwman, lui-même à la tête d'un important musée en Hollande. Cédée l'année suivante à Jonathan Procter, elle est immatriculée en Angleterre 863-XUG. La Delahaye 135 S est ensuite achetée, en 2008, par le collectionneur américain M. Allocca. Fait important, ce dernier fait également l'acquisition



du moteur d'origine auprès de M. Plessis. Depuis cette date, cette voiture a pris part à plusieurs événements historiques, comme l'Alpine Trial ou le concours d'élégance « The Quail ».

Complètement remise en état, cette voiture affiche aujourd'hui une très belle présentation, fidèle à ce qu'elle était lors de sa livraison, en 1937. Elle est accompagnée d'une importante documentation et de photos permettant d'en suivre l'historique. Aujourd'hui équipée d'un moteur 135 MS, elle est vendue aussi avec son moteur 135 S d'origine. Voiture relativement facile à utiliser grâce à sa polyvalence et sa robustesse, son passé la rend éligible aux épreuves historiques les plus prestigieuses, comme le Grand Prix Historique de Monaco, Le Mans Classic, le Goodwood Revival, les Mille Miglia, le Colorado Grand ou les Monterey Historic Races.

Il s'agit d'une pièce importante de l'histoire du sport automobile, ancienne participante aux 24 Heures du Mans, témoin de l'implication en compétition d'une des marques françaises les plus prestigieuses des années 1930. Des qualités qui se présentent rarement ainsi réunies, sur le marché des automobiles historiques de compétition.

>>>Vendiesse confirmed to us that he clearly remembered seeing the car on two occasions in the Collection of Serge Pozzoli. It no longer had its Guilloré body and was presented in rolling chassis form. When Maurice Broual (the founder of the Motoring Museum in Briare) acquired it, he undertook to restore the car to its "racing" configuration: he produced high quality wooden body frame using the exact measurements of Pozzoli's other Delahaye 135 S, lent to him as a model. He took engine 46625 out and installed it in his Delahaye "Chaboud Spécial 001", fitting a 235 engine in #46625 at the same time. However, he didn't finish the car, which was bought in June 1979 by Bruno Vendiesse. The latter had the chassis and the engine restored at Ets. Castel in Tourcoing, and then sent the car to Duncan Ricketts in England to have the body built. It was then registered in the north of France, 135 PE 59, and Vendiesse used it to take part in various rallies, including the Paris-Deauville and the Nurbürgring, which he drove to from Lille!"

In 1987, the car was bought by Peter Kaus, who displayed it in his museum, in Aschaffenburg, Germany, that housed the Rosso Bianco collection, one of the

finest collections of sports and competition cars in the world. In 2006, the collection was bought, almost in its entirety, by Evert Louwman, who had already established an important museum in Holland. Our Delahaye 135 S sold the following year to Jonathan Procter who registered it 863 XUG in England. In 2008 it was bought by the American collector Mr. Allocca, who also acquired the original engine from Mr. Plessis at the same time. Since then, the car has participated in various historic events, such as the Alpine Trial and The Quail Concours d'Elégance.

Completely restored, this car is presented in beautiful condition today, faithful to its configuration when delivered new in 1937. It comes with a large file of papers and photos documenting its history. Fitted today with a 135 MS engine, the original engine will be included in the sale. Versatile and robust, this is a relatively easy car to use, and its history makes it eligible for the most prestigious events such as the Monaco Grand Prix Historique, Le Mans Classic, Goodwood Revival, Mille Miglia, the Colorado Grand and the Monterey Historic Races.

This car is an important piece of motorsport history. It has participated in the Le Mans 24 Hours and been part of the involvement in competition by one of the most prestigious French marques of the 1930s. Qualities that are rarely found together in the market for historic race cars.



1956 AUSTIN HEALEY 100/4 BN2

Carte grise française
French title

Châssis n° BN2L231282
Moteur n° 1B231282M
Carrosserie n°12775

60.000 - 80.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Plaisir de conduite garanti
- BN2 à la mécanique performante et affûtée
- Près de 30 000 € de factures depuis 2012

- *Guaranteed driving pleasure*
- *BN2 with high-performance mechanics*
- *Close to 30,000€ in invoices since 2012*

La voiture proposée est une attrayante Austin Healey 100/4 dans sa recherchée version BN2. D'après le certificat British Motor Industry Heritage Trust présent au dossier elle aurait été délivrée en 1956 à Yokohama au Japon. Elle est acquise en 2012 par son propriétaire actuel suite à son importation des Etats-Unis ; déjà dans sa configuration full black et équipée d'un vilebrequin en acier forgé pour une meilleure exploitation du couple et une fiabilité accrue. Souhaitant utiliser régulièrement cette voiture restaurée dans le passé, il fait effectuer la remise à niveau mécanique qui s'impose par des spécialistes reconnus de la marque, afin de disposer d'une voiture parfaitement fiable. Il fait

également procéder à de multiples améliorations comme l'installation d'un allumage électronique, d'une pompe à essence rotative, d'un ventilateur additionnel, d'une durite de pompe à huile aviation et d'amortisseurs renforcés. Des jantes à fils 72 rayons avec pneumatiques Avon, en remplacement de la monte d'origine en 46 plus étroite (fournie), ont aussi été installées pour améliorer l'agrément de conduite. Depuis 2012 cette voiture a parcouru plus de 16 500 miles en prenant part à de nombreux rallyes internationaux. Aujourd'hui elle affiche 32 850 miles et se présente dans un bel état général légèrement patiné. Livrée avec l'ensemble de ses accessoires, cette 100/4 BN2 n'attend qu'un nouvel amateur de roadster sportif.

The car on offer is an attractive Austin Healey 100/2 in its sought after BN2 version. According to the British Motor Industry Heritage Trust's certificate, it had been delivered new in Yokohama, Japan. It was acquired in 2012 by its current owner following an import from the United States. Already in its full black configuration and equipped with a forged steel crankshaft for better torque operation and increased reliability. Wishing to regularly use this car, restored in the past, he carried out the necessary mechanical refurbishment carried out by recognized specialists of the brand in order to have a perfectly reliable car. It also includes multiple improvements

such as an electronic ignition, a rotary fuel pump, an additional fan, an aviation oil pump hose and reinforced dampers. 72 spoke wire rims with Avon tyres which replaced the original, narrower, 46 tires (sold with car), have also been installed to improve driveability. Since 2012 this car has traveled more than 16,500 miles, taking part in many international rallies. Today it has 32,850 miles and presents itself in a nice general state with slight patina. Delivered with all its accessories, this 100/4 BN2 is waiting for a new collector of sports roadsters.



1950 JAGUAR MARK V 3.5L CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis n° 647412
Moteur n° Z3986
Carrosserie n° DH1621

60.000 - 80.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Désirable Mark V cabriolet en conduite à gauche
- Version la plus puissante et recherchée
- Belle présentation et douceur de fonctionnement

- *Desirable Mark V cabriolet in left hand drive*
- *Most powerful and sought after version*
- *Pretty presentation and smooth handling*



Cette Jaguar est une Mark V dans sa version la plus puissante de 3.5L de cylindrée et dans sa déclinaison cabriolet, qui permet aussi de rouler en mode « mylord ». Destiné au marché américain et distribué par le célèbre importateur Hoffman de New York en 1951, cet exemplaire fait de plus partie des 577 Mark V cabriolet en conduite à gauche. D'après une copie du titre de circulation de l'Etat de l'Illinois figurant au dossier, la voiture est encore aux Etats-Unis en 2001 puisqu'elle y est vendue cette année-là à une société de Long Island. Fin 2007 la voiture est ensuite en Espagne dans la région de la Bilbao. A son arrivée en France en 2010 la voiture a déjà été restaurée. A la fois d'un point de vue mécanique car le moteur a été remplacé par

un autre du même type, et d'un point de vue carrosserie mais aussi sellerie, qui font que sa configuration actuelle diffère de l'originale. Cette restauration a globalement bien vieilli et notre Mark V est donc aujourd'hui en bel état, dans une élégante combinaison de couleurs noir et blanc avec capote noire, mariée à un intérieur en cuir beige clair. Des accélérations coupleuses, un amortissement souple et un freinage efficace nous ont donné satisfaction lors de l'essai de ce cabriolet, dont le compteur affiche 25 200 miles. Pour autant, ayant peu roulé ces dernières années, nous conseillons une révision d'usage avant de profiter pleinement de cette anglaise racée.

This Jaguar is a Mark V in its most powerful 3.5L version and in convertible form, allows driving even in "mylord" mode. Destined for the American market to be sold through the well-known importer Hoffman of New York in 1951, this example is only one of 577 Mark V convertibles finished in left hand drive. According to a copy of the Illinois title on file, the car was still in the United States in 2001 since it was sold to a company on Long Island that year. End of 2007 the car had moved to Bilbao, Spain. When the car arrived in France in 2010, it had already been restored. The engine had been replaced with another one of the same type and the bodywork and upholstery

had been refinished that make its current configuration different from the original. This restoration has overall aged well and our Mark V is today in good condition, in an elegant black and white color combination with a black hood and a light beige leather interior. Heavy torque, supple damping, and efficient braking were satisfying when testing this convertible which shows 25,200 miles. However, having driven little in recent years, we recommend a general service before taking full advantage of this British sports car.

1935 BUGATTI 57 TOURER « PARIS-NICE »

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 57300
Moteur n° 57300/154
Boîte de vitesses n° 154
Pont n° 154

420.000 - 540.000 €

- Historique sportif exceptionnel
- Un seul propriétaire entre 1940 et 2004
- Restaurée dans sa configuration d'origine

- *Outstanding competition history*
- *Just one owner between 1940 and 2004*
- *Restored to original configuration*





© Archives PY Laugier



© Archives PY Laugier



© Archives PY Laugier



© Archives PY Laugier

Présentée en 1933 et dotée d'un brillant moteur 3,3 litres double arbre, la Bugatti Type 57 était une des meilleures machines de Grand Tourisme du marché, mais elle n'affichait pas de prétentions particulièrement sportives. Pour lui donner une image plus dynamique, une première tentative a été effectuée par le constructeur avec la présentation au Salon de Paris 1934 d'une version « Grand Raid » dont le châssis bénéficiait de plusieurs modifications ; une des plus notables était une position de conduite reculée, ce qui permettait d'installer des carrosseries plus sportives. Au total, Bugatti aurait produit 10 exemplaires de ces versions spéciales.

C'est un de ces châssis qui a séduit Gaston Descollas, alors agent Bugatti à Marseille et pilote amateur en rallye : en 1934, il avait remporté le Rallye des Alpes françaises et la Coupe internationale des Alpes au volant d'une Type 57 Galibier, et cette nouvelle version l'a sans doute séduit par son caractère plus sportif. Il a fait l'acquisition du châssis n°57300 qu'il a fait équiper d'une carrosserie torpédo légère et minimaliste, en aluminium sur une structure bois. Selon un ami de la famille Descollas, celle-ci aurait été réalisée par le carrossier Dubos, de Marseille, la voiture étant immatriculée le 3 janvier 1935 sous le numéro 5822 CA 7.>>>

Presented in 1933 and equipped with a brilliant 3.3-litre twin-cam engine, the Bugatti Type 57 was one of the best Grand Touring machines on the market, while not claiming to have particular sporting pretensions. At the Paris Motor Show in 1934, the constructor made an initial attempt to give it a more dynamic image by presenting a "Grand Raid" version with several modifications to the chassis. One of the most notable of these was the driving position, moved further back to allow sportier coachwork to be fitted. In total, it is believed Bugatti built 10 examples of these special versions.

It was one of these chassis that caught the eye of Gaston Descollas, who was then the Bugatti agent in Marseille and an amateur rally driver: in 1934, he won the French Rallye des Alpes and the international Coupe des Alpes at the wheel of a Type 57 Galibier, and no doubt the more sporting character of this new version is what appealed to him. He bought chassis n°57300 and had a lightweight and minimalist torpedo body fitted, in aluminium over a wooden structure. According to a friend of the Descollas family, this was carried out by the coachbuilder Dubos, from Marseille, and the car was registered on >>>



>>>Une fois la voiture terminée, elle a pris part dès le 27 février au rallye Paris-St-Raphaël féminin, entre les mains de Claire Descollas, épouse de Gaston. Cette épreuve était très populaire parmi les pilotes féminines, et l'on y comptera au fil des ans les noms de Hellé Nice, Betty Haig, Claudine Trautman, Annie Soisbault ou Marianne Hoepfner. En 1935, l'épreuve a été remportée par Olga Thibault (Peugeot 201) et, sans tarder, Gaston Descollas s'est engagé ensuite au Critérium international de tourisme Paris-Nice, dit simplement « Paris-Nice », dont le départ était fixé le 13 avril. Avec plus de 100 participants, c'était un rallye auquel prenaient part des pilotes expérimentés et, l'année précédente, il avait été remporté par Jean Trévoux qui, au volant d'une Hotchkiss 20 CV, était encore au début de la belle carrière qui le mènerait jusqu'à une victoire au Rallye de Monte-Carlo. Gaston Descollas sortait magnifiquement son épingle du jeu en remportant la victoire, avant d'en enchaîner deux autres au Rallye de la FNCAF et à celui des Alpes françaises. La chance lui a moins souri au Liège-Rome-Liège, au mois d'août, où il a dû abandonner.

En 1936, la Bugatti a reçu une carrosserie Ventoux fermée, réalisée par Gangloff, plus confortable pour le tourisme. Le 24 mars 1936, l'immatriculation a changé au nom de M. Giniès, sous le numéro 4473 ZA 3 (Vaucluse), avant de repasser dans les Bouches-du-Rhône quelques mois plus tard, le 6 mai 1936, sous le numéro 6426 CA 8 au nom de M. Vives. M. Vives étant un homme d'affaires espagnol, il est

possible qu'il ait importé la voiture dans son pays. Toujours est-il que, le 18 décembre 1940, la voiture était cédée à M. Senchermeres, basé à Barcelone, qui l'immatriculait sous le numéro B-67.700.

Étonnamment, la voiture est restée entre les mêmes mains jusqu'en 2004, date à laquelle elle a été achetée par un amateur allemand, propriétaire actuel de la voiture. A cette époque, la carrosserie Ventoux avait été remplacée par une carrosserie ouverte. Grâce aux photos retrouvées par le Bugatti Trust, le propriétaire a pu remettre en état la voiture en reprenant sa configuration torpédo du Paris-Nice 1935.

A part la carrosserie refaite, la majeure partie des composants sont ceux d'origine, comme la boîte de vitesses et le pont arrière n°154, avec numéro d'assemblage 024. Le bloc moteur, qui avait été endommagé, a été remplacé par un bloc d'origine et plusieurs accessoires ont été trouvés par le biais du Bugatti Owners Club. Le capot est d'origine et la peinture a été réalisée par l'atelier Matzner. Il s'agit donc d'une pièce historique, sorte de chaînon manquant entre les Type 57 de tourisme et les futures 57 G de compétition, dont un exemplaire remportera les 24 Heures du Mans. Ayant maintenant retrouvé sa configuration d'origine, elle constitue un beau témoignage d'une époque où un pilote amateur pouvait prendre part à des rallyes internationaux sans préparation approfondie, et gagner.

>>>3 January 1935 with the number 5822 CA 7.

Once the car was ready, it took part in the Ladies' Paris-St-Raphaël rally on 27 February, driven by Gaston's wife, Claire Descollas. This was a very popular event amongst women drivers, and over the years many well-known names have taken part, including Hellé Nice, Betty Haig, Claudine Trautman, Annie Soisbault and Marianne Hoepfner. In 1935, the winning driver was Olga Thibault in a Peugeot 201. Soon after this Gaston Descollas entered the 'Critérium international de tourisme Paris-Nice' known simply as the "Paris-Nice", which set off on 13 April. There were over 100 participants, and this was a rally attracting experienced drivers. The previous year it had been won by Jean Trévoux who, at the wheel of a Hotchkiss 20 CV, was just beginning an impressive career that would see him win the Monte-Carlo Rally. Gaston Descollas performed magnificently, winning the event, before clocking up two other victories in the Rallye de la FNCAF and the Alpes Françaises. He had less luck in the Liège-Rome-Liège, in August, when he was forced to retire.

In 1936, the Bugatti was fitted with a closed Ventoux body, built by Gangloff, more comfortable for touring. On 24 March 1936, the car was registered in the name of Mr Giniès, with the number 4473 ZA 3 (Vaucluse), before returning to the Bouches-du-

Rhône a few months later. It was registered in the name of Mr. Vives on 6 May 1936 with the number 6426 CA 8. Vives was a Spanish businessman, and it is possible that he imported the car into Spain. The Bugatti was still there on 18 December 1940 when it sold to Mr Senchermeres, based in Barcelona, who registered it B-67.700.

Astonishingly, this Bugatti then stayed in the same ownership until 2004, the year it was bought by the current owner, a German enthusiast. By 2004, the Ventoux coachwork had been replaced with an open body. Using photos sourced by the Bugatti Trust, the owner was able to restore the car to its torpedo configuration at the time of the 1935 Paris-Nice rally.

Apart from the rebuilt bodywork, most of the components are original, including the gearbox and the rear axle n°154, with assembly number 024. The engine block, which had been damaged, was replaced with an original block, and various parts were sourced through the Bugatti Owners Club. The bonnet is original and the car was repainted by the Matzner workshop. This is a piece of history, the 'missing link' between the Type 57 tourer and the future 57 G competition model that would win the Le Mans 24 Hours. Having rediscovered its original configuration, it is a stunning testimony to a period when an amateur driver could take part in an international rally without extensive race prep, and win.



1927/28 BUGATTI 37/44 MONOPLACE

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 37334
Moteur n° 686

380.000 - 460.000 €

- Réalisation d'avant-guerre
- Historique connu et documenté par David Sewell
- Performances élevées

- *Pre-war built*
- *Well documented, known history by David Sewell*
- *High performance*



Cette voiture a débuté sa carrière sous la forme d'une Bugatti 37 à moteur 1,5L. A l'époque où elle appartenait à l'épouse de John Houldsworth qui la faisait courir, le moteur a subi une casse sérieuse, les bielles ayant traversé le carter. John Houldsworth, amateur de

Bugatti, a contacté un autre amateur et spécialiste utilisant lui aussi des Bugatti en compétition, Jack Lemon Burton, pour lui proposer d'acheter la voiture hors d'usage. Ce qu'il a fait, pour 50 £ environ, au début des années 30, ce qui lui a permis d'en profiter pour se fabriquer>>>

This car began its career as a Bugatti 37 with a 1.5-litre engine. When it was owned by the wife of John Houldsworth, who used to race it, the car suffered a major engine failure, with the conrods going through the block. Houldsworth, a Bugatti

enthusiast, then contacted a specialist who also raced Bugatti, Jack Lemon Burton, suggesting he buy the car for scrap. Which Burton promptly did, for approximately £50, using it to build himself a "special" that was fast and >>>





>>> une « spéciale » rapide, performante en course de côte : au lieu du modeste 4-cylindres d'origine, il a décidé d'installer dans le châssis 37 un moteur 8-cylindres 3 litres de Bugatti Type 44, soit exactement le double de la mécanique Type 37, et dotée en plus d'un compresseur. Comme il le rappelle dans un courrier daté du 23 juillet 1976, « Ça a été un travail difficile. (...) Le volant était un cadeau de R.Thomas au jeune frère de J. Duller, qui avait considéré qu'il irait bien sur cette voiture. » Le moteur 3 litres étant nettement plus long que le 1,5 litre d'origine, une adaptation du châssis de Type 37, de l'auvent et des fixations moteur a été nécessaire. L'essieu avant a été remplacé par un élément de Type 43/44, plus large et équipé de freins plus gros, pour être mieux adapté au poids plus élevé. La boîte de vitesses et le pont arrière étaient du type Bugatti Grand Prix, mais la transmission a été par la suite remplacée par une boîte présélective Armstrong, qui équipe encore la voiture aujourd'hui et qui a permis de supprimer l'embrayage traditionnel. L'ensemble a été habillé d'une carrosserie monoplace et Jack Lemon Burton a pris part avec sa machine à plusieurs courses de côte et sprints, ce qui lui a permis de signer quelques succès.

Il a ensuite cédé sa voiture à son ami Kenneth Bear, tout aussi passionné de Bugatti et qui a fait courir la voiture sans compresseur (avec une alimentation par quatre carburateurs), avec plus de brio que son prédécesseur, obtenant en

particulier une deuxième place à la course de côte de Prescott, en 1939, juste derrière la Type 59 de Arthur Baron. A la suite de son décès à la fin des années 1940, la voiture a été rachetée par Bert Raven qui a continué à courir avec, signant encore de beaux résultats à la fin des années 1950. La Bugatti est restée entre ses mains jusqu'à son décès à la fin des années 1980, après quoi elle a été restaurée par le spécialiste Bugatti Ivan Dutton et proposée à la vente par Dan Margulies, un des meilleurs connaisseurs parmi les marchands britanniques.

D'après un courrier de l'historien et spécialiste Bugatti David Sewell, le châssis est un authentique Type 37 et serait selon toutes probabilités le n°557, qui correspondrait à la voiture n°37334. Le radiateur est un type Grand Prix à côtés parallèles et le boîtier de direction monté au centre est frappé « R » au sommet et sur le côté. Le saute-vent est de marque Avro et, curieusement, la carrosserie porte une plaque de carrosserie Ettore Bugatti fixée dans le cockpit. Le numéro d'immatriculation, NPH 254, a été délivré en août 1949. Le moteur est frappé du numéro 686 et porte le marquage du châssis dont il est issu, n°44999. La voiture est accompagnée d'un dossier historique et de divers courriers dont nous recommandons la lecture à ceux qui s'intéressent à cette machine particulièrement originale.

Éligible dans les épreuves du VSCC et autres événements historiques, cette voiture combine un châssis léger et une mécanique

>>> *suitable for hill-climbing. In place of the modest 4-cylinder original engine, he decided to install a 3-litre 8-cylinder Type 44 Bugatti engine, twice as big as the Type 37 engine and fitted with a supercharger. He recalls in a letter dated 23 July 1976 "That was hard work. (...) The steering wheel was a gift from R. Thomas to the younger brother of J. Duller, who thought it would go well on this car." As the 3-litre engine was considerably longer than the original 1.5-litre engine, the Type 37 chassis, the hood and the engine mountings were all modified. The front axle was replaced with a wider Type 43/44 element with bigger brakes, better suited to the increased weight. The gear box and rear axle came from a Grand Prix Bugatti, although the transmission was subsequently replaced with an Armstrong preselector gearbox, which is still on the car and has made it possible to remove the standard clutch. It was then given a single-seater body allowing Jack Lemon Burton to take part successfully in his machine in various hillclimb and sprint events.*

Burton then sold the car to his friend Kenneth Bear, another Bugatti enthusiast. Bear ran the car without the supercharger (powered by four carburetors) with a bit more gusto than his predecessor, finishing 2nd in a hillclimb at Prescott in 1939, just behind the Type 59 of Arthur Baron. When he died at the end of the 1940s, the car was bought

by Bert Raven who continued competing in it, achieving some good results in the late 1950s. He kept the Bugatti until he passed away at the end of the 1980s, when it was restored by the specialist Ivan Dutton and offered for sale by Dan Margulies, one of the most well-respected British dealers.

According to a letter from the Bugatti historian and specialist David Sewell, the chassis is an authentic Type 37, in all probability n°557, which corresponds to car n°37334. It has a Grand Prix radiator with parallel sides and the centrally-mounted steering box has "R" stamped on the top and the side. The aero screen is an Avro and curiously, the bodywork has an Ettore Bugatti coachwork plaque fixed in the cockpit. The registration number, NPH 254 dates from August 1949. The engine is stamped with number 686 as well as the number of the chassis it came from, n°44999. The car comes with a history file and various letters and we advise anyone interested in this particularly original machine to consult these.

Eligible for VSCC and other historic events, this car has a lightweight chassis and an engine that is considerably more powerful than the original one. It has an unusually high performance, with the personality of a "muscle car" ahead of its time. Created as an indirect result of the failure of



nettement plus puissante qu'à l'origine, ce qui lui donne des performances inhabituellement élevées et une personnalité de « muscle car » avant l'heure. Née indirectement de la défaillance du moteur d'origine, elle est représentative des adaptations qui pouvaient être effectuées par des amateurs éclairés, à une époque où la valeur des voitures n'empêchait pas la créativité. Une telle modification ne pourrait plus être effectuée aujourd'hui et, en cela, cette voiture constitue un témoignage passionnant qui ne manquera pas d'attirer l'attention des amateurs aimant ce qui sort de l'ordinaire.

the original engine, it is typical of the modifications carried out by experienced enthusiasts, at a time when the value of the car didn't prevent creativity.

Such a modification wouldn't be carried out today making this car an exciting testimony to the period, appealing to those enthusiasts who like the unusual.



1939 MERCEDES-BENZ 320 CABRIOLET A

Titre de circulation portugais
Portuguese title

Châssis n° 019009
Moteur n° 123752

380.000 - 440.000 €

- Très belle restauration, finition de qualité
- Modèle rare et intéressant
- Séduisant assortiment de teintes

- Gorgeous restoration, quality finish
- Interesting and rare model
- Attractive set of colours

Dans les années 1930, les Mercedes étaient des voitures aussi raffinées que robustes, et la 500 K qui coiffait la gamme donnait à l'ensemble un indéniable prestige. La 320 (nomenclature W142), lancée en février 1937 pour succéder à la 290, faisait partie des modèles de luxe et, par rapport à sa devancière, elle affichait une calandre inclinée et une ligne générale plus moderne et élancée. Elle était dotée d'un moteur 3,2 litres développant 77 ch, ce qui lui permettait d'atteindre 130 km/h : rappelez-vous que, à cette époque, les berlines moyennes plafonnaient à 90 km/h. Ces performances s'accompagnaient d'une finition particulièrement soignée, avec intérieur en cuir, tableau de bord en bois et compteurs sur un fond blanc évoquant la nacre.

L'exemplaire que nous proposons reflète cette finition haut de gamme, mise en valeur par une très belle

restauration. De teinte bicolore bleu et gris clair, cette Mercedes 320 est dotée d'une superbe sellerie en cuir beige habillant les sièges et les portes, et les bois de tableau de bord et de portes affichent une impeccable présentation. Des phares Bosch, un projecteur orientable côté conducteur et des essuie-glaces à trois lames complètent l'équipement, et l'on note même la présence de deux porte-fanion. Le compartiment arrière comporte un troisième siège et un panneau ferme un coffre accessible de l'intérieur. Il est doté d'une valise sur mesure, de belle facture. Des petits clignotants ont été ajoutés sur le pare-chocs, à des fins de sécurité.

Cette Mercedes apportera à son nouveau propriétaire la satisfaction de la qualité et le plaisir d'une conduite découverte, dans le luxe et le confort.

Mercedes cars were as refined as they were robust back in the 1930s and the 500K, leading model of that series, gave the whole package an undeniable prestige. Launched in February 1937 to supersede the 290, the 320 (classification W142) was part of the luxury models and compared to its predecessor, it featured an inclined grille including a more modern and sleek design. It was fitted with a 3.2-litre engine producing 77 hp, enabling it to reach 130 km/h: It is worth remembering that during this period, standard saloon cars were peaking at 90 km/h. These performances went hand in hand with a particularly neat finish, including leather interior, wooden dashboard and counters on a white background conveying the mother-of-pearl.

This example on offer reflects this high-end finish, enhanced

by a beautiful restoration. With a two-tone blue and light grey colour combination, this Mercedes 320 features a gorgeous beige leather upholstery covering the seats and doors; the wooden dashboard and doors appears in impeccable condition. Equipment-wise, it includes Bosch headlights, an adjustable driver side projector and three-blade wipers. We can even note the presence of two flag holders. There is a third seat in the rear compartment and a panel closes a boot accessible from the inside. A beautifully crafted tailor-made suitcase is included. Small indicators have been added to the bumper for safety purposes.

This Mercedes will bring high-quality satisfaction to its new owner, along with the discovery of a driving pleasure in total comfort and luxury.





CIRCA 1898 BENZ VELOCIPED COMFORTABLE

Sans titre de circulation
Unregistered

Moteur n° 788

160.000 - 260.000 €

• Dans la même famille depuis
1953 !

• En état de fonctionnement

• Véritable jalon de l'histoire
de l'automobile

• *With the same family since
1953!*

• *In running order*

• *A real milestone in
automotive history*



Commercialisée à partir de 1894, la Benz « Velociped » est un véritable jalon de l'histoire de l'automobile, puisqu'elle est la première automobile à avoir été construite en série. A partir de 1898, une version « Comfortable » était proposée et permettait de transporter quatre personnes, grâce à de solides essieux dont les voies étaient augmentées. Le moteur Benz monocylindre voyait quant à lui sa puissance augmenter régulièrement, pour atteindre 3.5HP à la fin de la production en 1902.

L'exemplaire présenté, la fameuse « Comfortable », aurait

été délivré neuf à Paris, puis, au décès de ses parents, sa précédente propriétaire l'avait fait transporter dans son manoir, au nord de Rennes. C'est là que M. Piel, à la fin des années 30, en fit la découverte alors qu'il pédalait vers son lieu d'apprentissage. En 1953, devenu agent Citroën, il se rendit, accompagné du curé en guise de caution morale, chez la propriétaire qui consentit à lui vendre pour la somme de 4000 francs, ainsi que le confirme le reçu du 4 septembre qui accompagne la voiture. Elle lui fit promettre de toujours conserver la voiture, ce qu'il fit, même lorsque les frères Schlumpf lui offrirent, à la fin

Sold from 1894, the Benz 'Velo' marked a real milestone in automotive history, as it was the first car to go into series production. From 1898, a 'Comfortable' version was offered, which could transport four passengers, thanks to its solid axles with a wider track. The power developed by the single-cylinder Benz engine steadily increased, reaching 3.5 HP when production ended in 1902.

It is thought that the model presented, the famous 'Comfortable' version, was delivered new in Paris; then, when her parents died, its previous

owner had it moved to her country house, to the north of Rennes. It was there, at the end of the 1930s, that Mr. Piel discovered it as he was cycling to his place of study. In 1953, when he had become an agent for Citroën, he went to see the owner, accompanied by the local priest to vouch for his good character. She agreed to sell it to him for 4,000 francs, as the receipt dated 4 September which comes with the car confirms. She made him promise to keep the car forever, which he did, even when the Schlumpf brothers offered to swap it for a Mercedes 300 SL 'Gullwing' at the end



des années 60, de l'échanger contre une Mercedes 300 SL Papillon ! Après sa remise en état au cours des années 60, la voiture participa à de nombreux rallyes dont les plus lointains la menèrent en Italie. Elle a depuis toujours été maintenue en état de fonctionnement et s'avère dans un état de conservation exceptionnel. Le moteur Benz d'origine porte le numéro 788. L'allumage et le carburateur ont été modernisés pour une utilisation facilitée. La sellerie, à l'exception des assises, est celle d'origine, tandis que la carrosserie comporte toujours ses ailes en bois d'origine. Le siège avant, s'il

semble de réalisation ancienne, ne correspond pas à la conception d'origine du modèle, mais en accroît le confort. Les lanternes ont quant à elles été ajoutées ultérieurement. Nous sommes donc en présence d'un véhicule dans un état de préservation remarquable pour son époque, lié à un historique clair. Il constitue un digne représentant d'une marque toujours vivante et particulièrement sollicitée par les collectionneurs. Cette Benz sera remarquée au sein des rallyes d'ancêtres les plus prestigieux.

of the 1960s! After the car had been restored during the 1960s, it took part in numerous rallies, venturing as far afield as Italy. Since then, it has always been maintained in working order and is now in exceptionally well preserved condition. The original Benz engine has the number 788. The ignition and carburettor have been updated to make the car easier to use. The upholstery, with the exception of the squabs, is original, while the body still has its original wooden wings. The front seat, although apparently of older construction, does not correspond to the original

design for the model, but provides greater comfort. The lamps were added later. We have here a car which is in remarkably well preserved condition for its period and with a clear history. It is a worthy representative of a make which is still in existence and is particularly sought after by collectors. This Benz will stand out in the most prestigious veteran rallies.

1929 MERCEDES-BENZ 710 SS 27/140/200HP SPORT TOURER CARROSSERIE ATTRIBUÉE À FERNANDEZ & DARRIN (FRANCE)

Titre de circulation anglais
British title

Châssis n° 36223

Moteur n° 72182 (voir texte)

6.000.000 - 8.000.000 €

- Modèle exceptionnel
- Carrosserie d'une grande élégance et sportivité
- Éligible aux plus beaux Concours d'Elégance
- Certification Mercedes-Benz Klassik

- *Exceptional model*
- *Highly elegant, sporting body*
- *Eligible for the best Concours d'Elégance*
- *Mercedes-Benz Klassik certification*



Cette rare Mercedes 710 SS fait partie des modèles les plus prestigieux jamais produits par la marque à l'étoile. Portant le numéro de châssis 36223, elle a fait l'objet de la commande n°45801, passée par Mercedes-Benz New York et enregistrée dans les livres du

constructeur le 28 avril 1929 (une copie de ce document est versée au dossier). Quelques mois plus tard, le 30 octobre 1929, elle est sortie d'usine et a été envoyée à New York sous la forme d'un châssis roulant. Ce serait ce même châssis qui aurait été exposé lors du New York >>>

The rare Mercedes 710 SS was one of the most prestigious models to be built by the marque. This example, chassis 36223, was an order placed by Mercedes-Benz New York, as recorded in the manufacturer's books on 28 April 1929 (a copy of this document

is in the file). Several months later, on 30 October 1929, it left the factory and was sent to New York as a rolling chassis, and would have been exhibited on the Mercedes stand at the 1930 New York National Automobile Show. There are unusual chrome >>>





>>> National Automobile Show de 1930, sur le stand Mercedes. D'ailleurs, le châssis présente des parties chromées normalement inexistantes, ce qui pourrait confirmer son exposition publique.

Ce châssis fait ensuite l'objet d'une commande par Import Motors Company de New York, en date de janvier 1931. De nouveau sur la copie d'un document Mercedes-Benz de mauvaise qualité et d'époque (reproduit dans la certification), on distingue « Import » (le document difficilement lisible semble faire apparaître l'année 1932). Nous n'émettons donc pas de doute sur le fait que le châssis est alors envoyé en France après le Salon de New York pour être carrossé par Howard « Dutch » Darrin. Basé à Paris et d'abord associé à Thomas Hibbard et jusqu'en 1931, Darrin développera avec l'homme d'affaires Jino Fernandez en 1932, la société Fernandez & Darrin. De son côté, J. Fernandez avait, en plus d'un magasin d'exposition sur les Champs-Élysées, un atelier de carrosserie à Boulogne où il réalisait des carrosseries pour certains constructeurs et importateurs. Son association avec Darrin a permis de développer cette activité et de répondre aux commandes de riches

américains.

Lorsque l'on observe le prodigieux dessin des ailes bien spécifiques, sa carrosserie ne peut que porter la signature de Darrin, déjà vue sur des Hispano-Suiza et des Duesenberg. En compilant les différents écrits sur le sujet et en étudiant le dessin prodigieux de la carrosserie, toutes les preuves semblent parfaitement réunies pour l'attribuer à Fernandez & Darrin. Les clients de Howard « Dutch » Darrin faisaient parties des personnes les plus en vue et les plus fortunées à l'époque. Il entretenait des relations étroites avec les États-Unis, d'où il était originaire.

La voiture est donc équipée d'une très élégante carrosserie Sport Tourer dotée d'ailes enveloppantes qui reprenait les attributs sportifs de ce châssis de très grand luxe, comme les deux avertisseurs chromés encadrant la calandre et les échappements tout aussi chromés s'échappant du long capot. De teinte blanche avec intérieur en cuir rouge, cette Mercedes 710 SS a été ensuite livrée à son premier propriétaire, Mr. Martin de Washington DC. Il existe une photo de cette époque où, en plus de sa teinte claire, la voiture présente des pneus à flancs blancs. On ne sait pas à qui Mr. Martin a vendu la voiture, mais>>>

>>> *parts on the chassis that would confirm it to be the one on display.*

This chassis was then ordered by the Import Company of New York, in January 1931. On an old, poor-quality copy of a Mercedes-Benz document (reproduced in the certification), one can make out "Import" (this document is difficult to read but it appears also to say 1932). We are therefore in no doubt that the chassis was sent to France after the New York Motor Show, to be bodied by Howard "Dutch" Darrin. Based in Paris, and associated with Thomas Hibbard until 1931, Darrin went on to set up the company Fernandez & Darrin in 1932 with the businessman Jino Fernandez. Fernandez had a showroom on the Champs-Élysées, and a coachbuilding workshop in Boulogne where he built bodywork for certain manufacturers and importers. His association with Darrin allowed him to expand this activity and respond to orders from wealthy Americans.

Looking at the spectacular and very specific styling of the wings, it is clear this coachwork carries Darrin's signature, already seen on Hispano-Suizas and

Duesenbergs. Having studied various texts and particular elements of the distinctive design, all the evidence points to this car being attributed to Fernandez & Darrin. Howard 'Dutch' Darrin, with some of the most prominent and wealthy clients around, originated from the US and continued to have close ties there.

The Mercedes was given a highly elegant Sport Tourer body with enveloping wings. The sporting attributes of this luxurious chassis were prominent, such as the two chrome horns framing the front grille and the chrome exhausts emerging from the lengthy bonnet. Presented in white with a red leather interior, this Mercedes 710 SS was then delivered to its first owner, Mr. Martin from Washington DC. There is a photo from this period showing the car in its white livery with whitewall tyres. We don't know who Mr. Martin sold the car to, but we discover it shortly afterwards in the hands of Mr. Merritt, who in turn passed it on to Dr. Scher. The car was then acquired by Dr. Bissell and, in August 1956, by Mr. Pitcairn. He decided to restore it, and took this opportunity to change the colour, repainting it black.>>>



>>> on la retrouve peu de temps après entre les mains de M. Merritt, qui lui-même la cède au Dr. Scher. Elle est ensuite achetée par le Dr. Bissell puis, en août 1956, par M. Pitcairn. Celui-ci décide de restaurer la voiture et en profite pour modifier la teinte de la carrosserie, qu'il fait peindre en noir. Les travaux se terminent en 1957, ce qui permet de présenter cette voiture à divers Concours d'Élégance aux États-Unis. La copie de la commande d'origine chez Mercedes mentionne que, en octobre 1970, la voiture appartenait encore à M. Pitcairn, basé à Bryn Athyn, en Pennsylvanie. Cette même copie précise que, en novembre 1977, Graf Clery, directeur de Mercedes-Benz of North America, a demandé aux archives Daimler des renseignements sur cette voiture.

Dix ans plus tard, en 1987, cette Mercedes SS apparaît en photo dans un article concernant les Mercedes d'avant-guerre, publié dans le numéro 3 d'*Automobile Quarterly*. À part la couleur, la voiture est identique à la première photo connue, flancs blancs compris.

Dans son numéro de mai 1993, le magazine *Classic & Sports Car* publie une annonce de « The Checkered Flag » (William Kontes), négociant basé dans le New Jersey et proposant cette voiture à la vente. Les photos montrent bien cette

Mercedes 710 SS à la carrosserie caractéristique, et l'annonce indique bien les numéros de châssis 36223 et moteur 72182. En 2009, elle est achetée en Allemagne et envoyée directement au Mercedes-Benz Klassik Center, à Stuttgart, pour être inspectée et que son authenticité soit établie.

L'importante et très sérieuse certification de Mercedes-Benz Klassik conclut qu'il s'agit bien d'une Mercedes 710 SS et que tous ses composants correspondent à ceux d'une SS. L'expertise souligne également une différence au niveau du numéro frappé sur le moteur, 72181 au lieu de 72182 comme l'indique la plaque de châssis. Toutefois, une autre expertise, réalisée le 6 juin 2013 par l'organisme allemand de certification TÜV Süd, souligne que le chiffre « 1 » qui termine le numéro de moteur pourrait avoir été refrappé sur un « 2 » original. D'ailleurs, le moteur a été complètement restauré en 2016/2017 et n'a depuis parcouru qu'une cinquantaine de kilomètres. Plusieurs essais ont permis de constater le fonctionnement impeccable de la mécanique. À noter également que, par le passé, le système de freinage a été converti en circuit hydraulique, un net progrès sur le plan des réglages et de la sécurité.>>>

>>> *Once the work was completed in 1957, he participated in various American Concours d'Elégance events. A copy of the original order from Mercedes mentions that, in October 1970, the car still belonged to Mr Pitcairn, based in Bryn Athyn, in Pennsylvania. This same document also states that in November 1977, Graf Clery, director of Mercedes-Benz of North America, asked for information on the car from the Daimler archives.*

Ten years later, in 1987, this Mercedes SS appeared in a photograph for an article about pre-war Mercedes, published in number 3 of the Automobile Quarterly. Apart from the colour, the car is identical to the earliest known photograph, and was still sporting its whitewall tyres.

In the May 1993 edition of Classic & Sports Car magazine, there is an advert for "The Checkered Flag" (William Kontes), a dealer from New Jersey, advertising this car. The photos clearly show this Mercedes 710 SS with its distinctive coachwork: and the ad mentions chassis number 36223 and engine number 72182. In 2009, it was acquired by a German buyer, and sent directly to Mercedes-Benz Klassik Center, in Stuttgart, for an inspection to establish its

authenticity.

The important and thorough certification by Mercedes-Benz Klassik concluded that the car is indeed a Mercedes 710 SS and all the components correspond to those of an SS. The report points out a difference in the number stamped on the engine, 72181, to the 72182 shown on the chassis plate. However, another inspection report, carried out on 6 June 2013 by the German certification body TÜV Süd, points out that the "1", the final

This is without a doubt one of the most extraordinary models ever produced by the marque, a genuine Mercedes 710 SS (type W06). Its six-cylinder in-line engine has a displacement of 7,065 cc, developing 140 bhp at 3,200 rpm, increasing to 200 bhp once the supercharger is engaged. This allows a top speed of around 200 km/h, a privilege reserved for a select few sports cars. Moreover, the SSK and SSKL competition versions of the model achieved some outstanding victories in the hands of legendary drivers such as Rudolf Caracciola or Manfred von Brauschitsch, winning the 1931 Mille Miglia and numerous hillclimbs including Mont Ventoux. The Mercedes SS was also extremely successful as a>>>









>>> Ainsi, cette voiture est un des modèles les plus extraordinaires produits par la marque, une authentique Mercedes 710 SS (type WO6). Son moteur 6-cylindres en ligne affichait une cylindrée de 7 065 cm³ et développait 140 ch à 3 200 tr/mn, puissance qui passait à 200 ch une fois le compresseur enclenché. Cela lui permettait de frôler les 200 km/h, privilège alors réservé à quelques rares voitures de sport. D'ailleurs, le modèle a eu ses dérivés sportifs, les SSK et SSKL qui, entre les mains de légendes comme Rudolf Caracciola ou Manfred von Brauschitsch, ont signé de brillantes victoires comme aux Mille Miglia 1931 ou dans de nombreuses courses de côte dont celle du Mont Ventoux. La Mercedes SS a également connu ses belles heures en tourisme : dotée d'une carrosserie usine ou, comme ici, d'un habillage de carrossier, elle a pu participer aux plus beaux Concours d'Elégance ou franchir les

cols alpins avec l'aisance procurée par sa puissante mécanique et son confortable équipement. La production de ce modèle rare s'élève à 111 exemplaires ; il n'en reste aujourd'hui que très peu d'exemplaires.

Cette Mercedes 710 SS représente donc ce qui se faisait de mieux à cette époque, que ce soit dans le dessin aérodynamique et sportif de sa robe ou dans l'excellence et la puissance de sa mécanique. Avec sa carrosserie noire, sa sellerie en cuir rouge légèrement patinée et son tableau de bord richement équipé, cette œuvre d'art sera chaleureusement accueillie dans les événements historiques et Concours d'Elégance les plus prestigieux, où elle est prête à briller du même éclat que l'étoile qui orne le capot et souligne le statut exceptionnel de cette superbe machine.

>>> *tourer. With its factory body, or as here, designed by a coachbuilder, the car made its presence felt at all the top Concours d'Elégance. It was also capable of crossing the Alps, a challenge made easy by its powerful engine and high levels of comfort. There were only 111 examples of this model built with just a handful surviving today.*

This Mercedes 710 SS therefore represents the very best of its day, from the streamlined, sporty styling to its powerful, sophisticated engineering. Presented in black, with nicely patinated red leather interior and comprehensively equipped dashboard, this work of art will be welcomed in the most prestigious historic meetings and Concours d'Elégance events, where it is ready to shine as brightly as the star on its bonnet, highlighting the exceptional status of this superb machine.

2006 MERCEDES-BENZ SLR MCLAREN COUPÉ

Carte grise française
French title

Châssis n° WDD1993761M001099
Moteur n° 15598060000658

180.000 - 230.000 €

- Performances extrêmement élevées
- Supercar promis à un bel avenir en collection
- Très bel état de conservation et révisée

- *Extremely high performance*
- *A supercar destined to become a classic*
- *Very well preserved condition and serviced*



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

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,



Mercedes Saga de la Roche-sur-Yon. En 2016, elle a bénéficié d'une très importante maintenance et remise 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. Enfin, en novembre 2019, les 16 bougies et les câbles d'allumage ont été remplacés par Mercedes-Benz Stains et la voiture contrôlée. Le dossier qui l'accompagne comprend une expertise de 2018 et les factures d'entretien réalisées dans le passé. Son compteur affiche aujourd'hui 49 255 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.

including the replacement of the rear shock absorbers and a full service, for more than 30,000 €. Another service was carried out in 2018 and the four Pirelli P Zero tyres are little worn. Finally, in November 2019, Mercedes-Benz Stain carried out a check-up and the 16 spark plugs and ignition cables were replaced. 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 49,255km 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.

1948 DELAHAYE 135 M COACH AÉROSPORT LETOURNEUR & MARCHAND

Carte grise française
French title

Châssis n° 800700
Moteur n°800700
Carrosserie n°3028

150.000 - 200.000 €

- Seul coach 135 Aérospport survivant avec la calandre Letourneur & Marchand
- Dans la même famille de collectionneurs éclairés depuis 1959
- Superbe patine d'une restauration ancienne de grande qualité

- Sole surviving 135 Aérospport coach with Letourneur & Marchand radiator grille
- With the same family of discerning collectors since 1959
- Superb patina from older, top-flight restoration



Tout au long de la production des réputés Delahaye 135, tous les carrossiers habilleront ce légendaire châssis. Après-guerre, dès le 1er salon de Paris de 1946, la plupart de ces couturiers de l'automobile s'adapteront à de nouvelles lignes, parfois audacieuses. Tel ne sera pas le choix des talentueux carrossiers Letourneur & Marchand, qui feront plus raisonnablement le choix d'interpréter et de moderniser lors de cette reprise, l'un de leurs modèles les plus marquant, apparu lors du salon de Paris de 1936 : le coach aérodynamique « Aérospport » sur châssis Delage D8-120. C'est ainsi qu'ils réaliseront en 1948 et 1949 uniquement sept coaches « Aérospport » sur châssis Delahaye 135, dont l'un (#801002) sera

présenté lors du salon de Paris 1948. Ils se distinguent notamment par l'absence de montant central entre la vitre latérale et la vitre de custode.

De ces sept exemplaires 135 « Aérospport », deux seuls sont aujourd'hui survivants, dont l'exemplaire #800700 présenté à la vente. Celui-ci porte le n° de carrosserie #3028. Des deux survivants, il reste le seul à présenter l'avant spécifique, avec la calandre de signature propre à Letourneur & Marchand. Il est commandé auprès du carrossier en janvier 1948, le châssis fourni par Delahaye le 23 février 1948 et livré terminé le 12 juillet 1948 pour M. Verschraegen, marchand de meubles à Paris. A l'origine il est gris platine avec intérieur cuir vert et drap Dormeuil.

Throughout its career, all the coachbuilders fitted bodies to the renowned Delahaye 135. After the war, from the first Paris Motor Show in 1946, most of these up-market car designers responded with new, sometimes bold styling. Not, however, the talented coachbuilders Letourneur & Marchand, who decided more sensibly, as the market picked up, to reinterpret and update one of their most striking models, first seen at the 1936 Paris Motor Show, the aerodynamic "Aérospport" coach on the Delage D8-120. In 1948-49, they therefore built just seven "Aérospport" coach models on the Delahaye 135, one of them (no. 801002) presented at the 1948

Paris Motor Show. They were characterized by the absence of a central pillar between the side window and rear quarterlight.

Of the seven 135 "Aérospports" built, only two survive, including no. 800700 now for sale. With body no. 3028, this is the only one of the two remaining cars with the distinctive frontal treatment and grille specific to Letourneur & Marchand. It was ordered from the coachbuilder in January 1948 and the chassis supplied by Delahaye on 23 February. It was completed and delivered on 12 July 1948 to Mr. Verschraegen, a furniture dealer from Paris. It was originally platinum grey, with an interior in green leather and Dormeuil cloth.



Il s'agit d'un châssis 135 M, animé par la version 3 carburateurs du moteur 3,5 litres, type 6 S 103, équipé de la boîte électro-magnétique Cotal. La voiture est immatriculée en 1959 sous le n° 2591 DC 78 qu'elle a conservé jusqu'à nos jours, en passant plus de 60 ans dans la même famille de collectionneurs avertis. Le père de l'actuelle propriétaire l'avait fait repeindre dans les années 1970 en de multiples couches de peinture cellulosique poncées entre chaque couche, ce qui procure encore une réelle profondeur et de l'éclat à sa belle teinte bordeaux. L'intérieur avait été refait à la même période. Au début des années 2010, après une période d'arrêt, des travaux ont été effectués. Cependant, la voiture a peu roulé depuis et nous préconisons

donc une révision d'usage, bien que son essai nous ait permis d'apprécier la vivacité de son moteur dans un grand confort. Il faut noter que les mécanismes d'ouverture de porte et de vitre, particulièrement lourdes du fait du dessin du véhicule, sont à revoir. Mais la voiture est dans un état homogène très appréciable. Ce coach, de par sa pureté et sa rareté constitue un véritable témoignage de cette étude de style réalisée par l'un des plus grands carrossiers français, laissant même planer une troublante ressemblance avec un certain coupé Jaguar XK 120 apparu seulement en 1951.

Merci à Jean-Paul TISSOT du club Delahaye pour son aide précieuse.

The chassis is a 135 M, with the three-carburettor version of the 3.5-litre engine (type 6 S 103) and a Cotal electromagnetic gearbox. The car was registered 2591 DC 78 in 1959 and has kept this number until now, having spent more than 60 years with the same family of discerning collectors. The current owner's father had the car repainted in the 1970s, using several coats of cellulose paint, sanded between each coat, giving a real depth and shine to its attractive burgundy finish. The interior was refurbished at the same time. In the early 2010s, after it had been laid up, further work was undertaken. The car has been little used since then, however, so we recommend that

a general service be carried out, although we enjoyed the car's comfort and lively engine during our test. It should be noted that the door and window mechanisms, which are particularly heavy due to the car's design, will require attention. But overall the car is in nice condition. Thanks to its rarity and pure lines, the car is a testament to this design study from one of the leading French coachbuilders, even showing an uncanny resemblance to the Jaguar XK 120 coupé, which would only appear in 1951.

With thanks to Jean-Paul Tissot from the Delahaye Club for his invaluable help.

1953 DELAHAYE 235 COACH PAR CHAPRON

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 818069
Moteur n° 818069

100.000 - 150.000 €

- Rare et performante
- Intéressante carrosserie Chapron
- Une des dernières Delahaye

- *Rare and fast*
- *Attractive bodywork by Chapron*
- *One of the last Delahayes*



Parmi la confidentielle production des 84/85 exemplaires de Delahaye 235, débutée pour le salon de Paris 1951 et ultime modèle commercialisé par la prestigieuse marque, le modèle le plus emblématique de cette série, reste le coach carrossé par Henri Chapron. Deux déclinaisons en étaient proposées : le coach dit « usine », et le coach grand luxe.

Chaque exemplaire présentait des finitions distinctes, définies par le choix des clients. Cet ultime modèle bénéficiait de la motorisation type 22 S 103, le 6 cylindres 3,5 litres porté à 152 cv. Il était également doté de la suspension avant avec amortisseurs hydrauliques MESSIER, tout cela contribuant à proposer une voiture performante, avec une bonne tenue de route, assortie d'un grand confort permettant de longs trajets,

à vive allure. Le châssis 818069 sera produit chez Delahaye dans le courant de l'année 1953, il figure en salle d'études, à l'inventaire du 3 octobre de l'année, pour une valeur de 2.000.000 frs. Il sera carrossé en coach « usine » par Henri Chapron, sous le numéro de 7030.

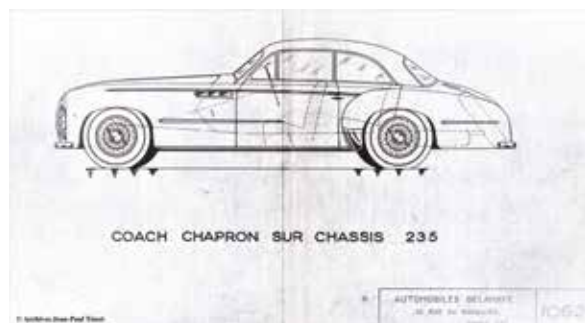
Cette luxueuse automobile sera immatriculée neuve en Seine et Oise, le 4 avril 1955, au nom d'un ingénieur de Montmorency, sous le numéro 94 BJ 78 ; plaque qui deviendra 382 ER 14 le 25 septembre 1958 au profit des établissements Paul Dahl, constructions électriques et mécaniques à Lisieux. En septembre 1962, elle devient la propriété du garage parisien Le Marois, spécialiste Delahaye, qui le vendra le 8 mai 1963 à un navigateur résidant à Maison-Alfort. Courant 1987, le coach sera

From just 84/85 examples built of the Delahaye 235, which was introduced for the Paris Motor Show in 1951 and would be the last model sold by the prestigious marque, the most iconic model in the range was the 'coach' with bodywork by Henri Chapron. Two versions of this were offered: the so-called 'works' coach and the 'Grand Luxe' coach. Each car was built to a distinct specification, as chosen by the customer. This ultimate model was powered by the type 22 S 103 engine, the 3.5-litre six-cylinder, with power uprated to 152 bhp. It also had front suspension with Messier hydraulic shock absorbers, resulting in a quick car with good roadholding and an excellent ride, making long journeys

possible at high speed.

Chassis no. 818069 was built at Delahaye during 1953 and was listed as under development in the inventory dated 3 October that year, valued at 2,000,000 francs. It was then fitted with a 'works' coach body by Chapron, no. 7030.

This luxurious motorcar was registered new in the Seine-et-Oise on 4 April 1955, in the name of an engineer from Montmorency, as 94 BJ 78. On 25 September 1958, this number changed to 382 ER 14, in the name of Paul Dahl and Co., an electrical and mechanical engineering firm in Lisieux. In September 1962, the car became the property of the Parisian garage Le Marois, a Delahaye specialist, who sold it on 8 May 1963 to a yachtsman in



immatriculé dans le département des Hauts-de-Seine, jusqu'à sa vente aux enchères par l'étude Poulain-Le Fur le 15 décembre 2002. La voiture y était décrite comme ayant bénéficié d'une réfection mécanique en 1981. Elle intègre alors une grande collection à Rome, avant de rejoindre le sud de l'Espagne plus récemment.

Ce coach présente aujourd'hui un bel état de présentation, homogène et parfaitement conforme à ses origines. L'harmonie de sa carrosserie de couleur grise et de son intérieur en cuir rouge, est réellement du plus bel effet, ce qui ne manquera pas de séduire son futur acquéreur, à la recherche d'un coach élégant et performant.

Jean-Paul TISSOT

Maisons-Alfort. In 1987, it was registered in the Hauts-de-Seine department, until it was sold at auction by Poulain-Le Fur on 15 December 2002. The car was described at the time as having undergone a mechanical overhaul in 1981. It then joined a large collection in Rome, before moving more recently to southern Spain.

Today, the car is in fine, uniform condition and in completely correct original specification. The harmonious combination of grey bodywork and a red leather interior is most attractive and will surely appeal to a future owner who is seeking a fast and elegant coach.

Jean-Paul TISSOT



1965 AUTOBIANCHI BIANCHINA EDEN ROC

Carte grise française
French title

Châssis n° 110B112*006035
Moteur n° 126A1076/E 9622425

25.000 - 35.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Restauration récente et d'envergure
- Voiture française d'origine
- Incroyable cote d'amour

- **Recent extensive restoration**
- **French origin**
- **Endearing car**



Française d'origine, cette superbe Eden Roc fut mise en circulation le 17 avril 1965. Son histoire singulière et attachante est en grande partie retracée grâce aux copies d'anciennes cartes grises. Elle fut notamment la vedette de différentes publicités dont un film réalisé pour Philipps et pour lequel elle fut repeinte en jaune. Elle passa aussi sous le marteau de Maître Poulain en 2000. Son actuel propriétaire en fit l'acquisition en 2017 et entreprit alors une incroyable restauration dont le montant avoisine les 40 000 €. La rénovation de la carrosserie s'est effectuée à partir du châssis mis à nu et a en grande partie été réalisée par GTSouvenirs. Une sellerie et une capote neuve sont venues compléter l'ensemble. Elle

est équipée de quatre jantes Borrani chromées neuves, chaussés de pneus à petits flancs blancs qui subliment l'allure de la voiture. Le moteur de 650 cm³ de Fiat 126, qui avait remplacé la mécanique d'origine, a été entièrement reconditionné. Plus puissant, il apporte un meilleur agrément de conduite. Elle sera livrée accompagnée d'un conséquent dossier de restauration comprenant factures et photos ainsi que de son cric et son guide technique, et sa très rare trousse à outils Autobianchi. Prête à prendre la route, cette Eden Roc, restaurée sans considération de coût, est une incroyable opportunité d'acquérir un cabriolet hors du temps dont l'agrément et la cote d'amour sont inaltérables.

With French origin, this superb Eden Roc was registered on April 17, 1965. Its unique and endearing history is largely traced thanks to copies of old registration documents. The car was notably the star of various advertisements including a film made for Philipps for which the car had been repainted yellow. It was sold under the hammer of Arcturial's Mr. Hervé Poulain in 2000. Its current owner acquired it in 2017 and then put it through an incredible restoration for almost 40,000€. The renovation of the bodywork was completed from the bare chassis and was mainly carried out by GTSouvenirs. A new upholstery and soft top

complete the package. It is fitted with four new chrome Borrani rims and white wall tires to enhance the car's appearance. The Fiat 126 650cc engine, which had replaced the original one has been fully refurbished. More powerful, it greatly increases the driving pleasure. It will be delivered with a substantial restoration file including invoices and photos as well as its jack, technical guide, and it's very rare Autobianchi tool kit. Ready to hit the road, this Eden Roc, restored without cost considerations, is an incredible opportunity to acquire a timeless cabriolet whose charm and flare are unmatched.

1957 LANCIA AURELIA B20 S 2,5L

Carte grise française
French title

Châssis n° 1651
Moteur n° 4896

100.000 - 150.000 €

• 6^{ème} série des plus désirables

• Restaurée par le spécialiste
Albert Cailler

• Premier moteur V6 de série

• 6th series of the most
desirable

• Restored by specialist Albert
Cailler

• First V6 engine as standard



Notre belle B20S, 6^{ème} série, a une histoire singulière. Achetée en 1997 à l'état d'épave par le restaurateur Albert Cailler, elle était destinée à servir de banque de pièces avant qu'un amoureux ne lui demande de procéder à sa restauration.

Compte tenu de son état d'épave, celle-ci va se dérouler sur plus de six ans avec une reprise absolument complète de la voiture. A cette occasion, elle fut notamment équipée d'une commande de vitesse au plancher. Le montant s'élèvera à l'époque à plus de 74 000 francs suisses et elle sera achevée en 2013. Cette renaissance fera d'ailleurs l'objet d'un article dans le célèbre magazine français « La Vie de l'Auto ». Toujours dans les mêmes mains, elle n'a que peu roulé depuis restauration et se trouve dans un très bel état de présentation aujourd'hui, sa robe noire étant du plus bel effet

sur ce dessin de Boano. A son bord, les passagers profitent d'une très belle sellerie recouverte de similicuir biscuit et drap beige entièrement refaite elle aussi à l'époque, avec un siège conducteur légèrement modifié pour être de plus grande taille. Son 6 cylindres équipé d'un carburateur Solex DC40 nous a donné satisfaction lors de l'essai que nous avons pu réaliser, rappelant à quel point la B20S était une voiture performante pour son époque. Le dossier qui l'accompagne comporte deux expertises ainsi que les factures de restauration et d'entretien depuis 2013 et elle sera livrée avec sa trousse à outils, son double de clés et son cric. Notre exemplaire dispose donc de sérieux arguments pour séduire l'amateur exigeant souhaitant une voiture, rapide, racée et éligible dans de nombreuses manifestations historiques.

This beautiful B20S, a 6th series model, has a singular history. Purchased in 1997 as a wreck by the restorer Albert Cailler, it was intended to serve as a source for parts before an enthusiast asked him to proceed with its restoration.

Given the condition, the comprehensive restoration took more than six years. On this occasion, it was equipped with a floor shift. The cost of restoration went up to more than 74,000 Swiss francs, with completion by 2013. This "renaissance" of the car was the subject of an article in the famous French magazine "La Vie de l'Auto". Always in the same ownership, the car has covered little distance since restoration, and is in a very beautiful state today, with its black shade showing off the Boano design beautifully. On board, the

passengers can enjoy a beautiful upholstery, covered with faux leather in biscuit and beige cloth, all of which has been completely re-done too. The driver seat was modified into a larger one. Its 6-cylinder is equipped with a Solex DC40 carburetor, giving the car satisfying performance, reminding us as to how the B20S was a high-performance car for its time. The accompanying folder includes two appraisals, as well as the restoration and maintenance invoices since 2013. It comes with its tool kit, its double set of keys, and the jack. Our example has serious arguments to seduce the demanding amateur who wants a fast and sporty car, fast, eligible for many historical events.

1962 JAGUAR TYPE E 3,8L SÉRIE I COUPÉ

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° 886013

130.000 - 160.000 €

• Exceptionnellement conservée

• 135 000 kms d'origine

• Tous ses documents d'origine

• Exceptionally well-preserved

• 135,000 km since new

• With all its original documents

Cette voiture a été achetée en juin 1962 au concessionnaire Jaguar NV Lagerwijn en Hollande par son premier propriétaire, Mr. W. Elle est livrée dans sa combinaison de couleurs actuelles, bleu ciel, intérieur cuir beige. Son carnet d'entretien d'origine montre les premiers coupons d'entretien tamponnés. Également dans le dossier, tous les coupons de changement d'huile datant de 1969 à 1976 sont présents et annotés précisément avec le kilométrage et la date correspondante. Elle est dotée de sa pochette plastique d'origine contenant le manuel d'origine, la brochure des garages Jaguar du réseau et le dossier général de la voiture apparaît aujourd'hui comme un trésor pour tout collectionneur tant les documents présents sont rarissimes sur une automobile de 62. La voiture changera de mains une fois avant d'entrer entre les mains du collectionneur actuel qui

continuera d'entretenir cette Type E de manière régulière et minutieuse. Pour cette raison, il s'agit aujourd'hui d'une opportunité exceptionnelle de trouver une « Preservation Jaguar » aussi authentique, dans un état d'origine rarissime que ce soit aussi bien pour l'intérieur que pour sa carrosserie et sa peinture, en majeure partie d'origine.

La mécanique tourne bien mais l'essai effectué nous a fait remarquer un embrayage un peu faible. A noter également qu'elle a fait l'objet d'un article dans le magazine hollandais Auto Visie en 1982. Il va de soi que ce modèle est iconique et représente une des voitures les mieux dessinées dans l'histoire de l'automobile. Dès sa sortie, Enzo Ferrari la désignait lui-même comme étant la plus belle automobile au monde. Cet exemplaire, toujours préservé, ne pourra que toucher la sensibilité des vrais collectionneurs, sensibles à l'état d'origine impeccable.

This car was purchased in June 1962 by its first owner Mr. W at the Jaguar NV Lagerwijn dealership in Holland and was delivered in its current colour combination, sky blue with beige leather interior. Its original service logbook displays the first stamped servicing coupons. Also in the file, all oil change coupons dating from 1969 to 1976 are included and precisely annotated with the mileage and relevant date. It comes with its original plastic pouch containing the original manual, the brochure from the network of Jaguar garages; and the car's general file is considered today as a treasure for any collector, as these documents are extremely rare when it comes to an automobile of 62. The car will change hands once before getting into the possession of our current owner, who will continue to maintain

this E-Type meticulously and on a regular basis. Hence why it is today an exceptional opportunity to come across such an authentic "Jaguar Preservation" in such rare original condition, whether it is for the interior as well as its bodywork and paint, original for the most of it. The mechanical part is running well but a recent road test indicated a slightly weak clutch. It is also worth mentioning that the car was featured as part of an article in the Dutch magazine Auto Visie in 1982. It goes without saying that this model is iconic and represents one of the best designed cars in the history of the automobile. As soon as it was launched, Enzo Ferrari himself named it as the most beautiful automobile in the world. This well-preserved example will be able to attract collectors sensitive to its impeccable original condition.





1962 LINCOLN CONTINENTAL CONVERTIBLE ○

Titre de circulation suisse
Swiss title

Châssis n° 2Y86H426426

30.000 - 50.000 €
Sans réserve / **No reserve**

• Deux propriétaires seulement jusqu'en 2012

• Faible kilométrage, bel état d'origine

• Fascinante carrosserie "portes suicide"

• *Just two owners until 2012*

• *Low mileage, nice original condition*

• *Fascinating «suicide doors» body*



La particularité de la voiture que nous présentons est de n'avoir connu jusqu'en 2012 que deux propriétaires. Le premier, M. McKinsey, du Texas, en a fait l'acquisition par l'intermédiaire du distributeur Lincoln de la ville, les établissements Griffith. Banquier pour la Wells Fargo, McKinsey n'a utilisé la voiture qu'avec parcimonie. En 1998, il la cédait à l'un de ses amis, M. Rupperty, de Palo Alto (Californie). Très impressionné par l'état de la voiture, qui ne totalisait alors que 8 850 miles, il avait insisté pour l'acheter. Il l'utilisait lui aussi avec modération, la sortant le dimanche pour se rendre sur les terrains de golf, si bien qu'en 2012, le compteur kilométrique n'affichait que 10 800 miles. En 2012, cette voiture passait entre les

maines d'un important collectionneur suisse, qui l'utilisait pour effectuer un voyage de San Francisco jusqu'à Seattle et le Canada. En 2013, le précédent propriétaire en faisait l'acquisition alors que le compteur indiquait 11 900 miles. La capote était neuve, de même que l'embrayage. Le propriétaire actuel en fit l'acquisition, lors de la vente de Retromobile séduit par l'état général de l'auto. Après l'avoir importée à Genève, il n'a parcouru que quelques centaines de kilomètres à son volant, par manque de temps, si bien qu'aujourd'hui, la voiture a un peu moins de 20 000 km d'origine ! Il s'agit d'un exemplaire magnifiquement bien préservé d'une des voitures américaines les plus emblématiques de son temps.

What makes this particular car special is that until 2012 it had had just two owners. The first, Mr McKinsey from Texas, bought the car through Griffith, the Lincoln dealer in Houston. A banker at Wells Fargo, McKinsey used the car sparingly. In 1998 he sold it to a friend, Mr Rupperty from Palo Alto in California. Impressed by the condition of the car that had covered just 8,850 miles, he had insisted on buying it. He also used the car sparingly, driving it to the golf course on Sundays, so that in 2012, the odometer still only recorded 10,800 miles. In 2012, the car passed into the hands of an important Swiss collector, who drove it from San Francisco to Seattle and on to Canada. In

2013, the previous owner bought the car with a recorded mileage of 11,900 miles. It had a new hood and a new clutch. The current owner acquired it at an auction sale at Retromobile, seduced by the general condition of the car. After importing it to Geneva, he only drove it a few hundred kilometers, due to lack of time, so that today, the car has a little less than 20,000 original kilometers!

It is a beautifully preserved example of one of the most emblematic American cars of its time.

1966 VOLKSWAGEN COMBI SAMBA-BUS « 21 FENÊTRES »

Titre de circulation monégasque
Monegasque title

Châssis n° 256083506
Moteur n° H0768460

80.000 - 100.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• 21 fenêtres, découvrable !

• Mécanique améliorée

• Bel état de présentation

• 21 windows, topless!

• Improved mechanicals

• In beautiful condition



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 et offre un surcroît de puissance bienvenue. Un rapport d'expertise réalisé en 2018 indique, en outre, que la boîte de vitesses 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 sont peu usés. 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 works well and is a little bit more powerful. 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.

1977 CITROËN 2CV4

Titre de circulation monégasque
Monegasque title

Châssis n° 08KB6495
Moteur n°50937

15.000 - 25.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Exemple proche du neuf
- 6 949 km d'origine
- Modèle emblématique

- **Close to new example**
- **6 949 km from new**
- **Emblematic model**



La particularité de cette 2 CV, c'est qu'elle n'avait parcouru que 6 949 km depuis l'origine lorsque nous avons rédigé le catalogue, notamment dans les petites rues de la Principauté de Monaco. Ainsi, elle se présente dans un état proche du neuf, ce qui permet de (re)découvrir ce qu'était le modèle lorsque l'acheteur venait en prendre possession chez l'agent ou le concessionnaire. De teinte rouge avec intérieur noir, il s'agit d'une 2CV 4, version qui correspond à une évolution très significative du modèle. Pour commencer, le 425 cm³ de 16 ch qui avait fait les beaux jours des premiers modèles s'effaçait au profit d'un 435 cm³ de 24 ch doté d'un système d'allumage par distributeur classique, d'un alternateur et d'un échappement qui se prolongeait

à l'arrière. L'augmentation des performances s'accompagnait d'un équipement plus moderne avec un nouveau tableau de bord, un volant en plastique, un grand compteur de vitesse, un système de chauffage plus efficace, des banquettes avant sur glissières, une clé de contact avec blocage de la colonne de direction, des ceintures de sécurité trois points... À l'extérieur, elle gagnait des clignotants avant dans les ailes.

En fait, ce modèle, avec sa sœur la 2CV 6, a permis de relancer la gamme et de faire entrer ce modèle emblématique dans l'ère moderne, pour qu'il poursuive sa brillante carrière. Proche du neuf, provenant d'une collection de Citroën très sélective, la voiture que nous présentons en est un exemple exceptionnel.

This 2 CV is quite particular as it has only covered 6,949km since new at the time of cataloguing, accumulated in the streets of Monaco. Presented in a condition close to new, this 2CV is a window into the past, allowing its next owner to get a real taste of what an off-the-line 2CV would have been like in period. With its red paint and black interior, this 2CV is even more so unique since it is a 2CV4 model, taking on numerous enhancements over its previous relatives. Its motor, enlarged to 435cm³ with 24hp from a mere 16hp in the original car is also equipped with a conventional ignition system, alternator, and extended exhaust. Inside the dashboard is more modern than typical 2CV models, there is a

plastic steering wheel, larger speedometer, more efficient heating system, moving front seats, locking steering column with ignition key, three point seat belts, and finally the addition of indicators on the fenders. With the cars modern enhancements Citroën was able to reintroduce the 2CV into the modern world. This exceptional example from a renowned Citroën collection will contribute to that exact effort.

1963 CITROËN AMI 6 BERLINE

Titre de circulation anglais
British title

Châssis n° 154871

10.000 - 15.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Histoire remarquablement documentée
- Un seul propriétaire jusqu'en 2007
- Facture de vente et carte de garantie originales de 1963

- Remarkably documented history
- One owner until 2007
- Original 1963 bill of sale warranty card with car



C'est l'état de préservation et la documentation qui accompagne cette voiture qui ont séduit l'actuel propriétaire, un collectionneur de Citroën très sélectif, lorsqu'il a fait l'achat de cette Ami 6. En effet, on trouve dans son dossier la facture d'achat originale de 1963 avec la carte de garantie, la correspondance avec l'agent Citroën de l'Ouest lors de la commande, ainsi qu'une copie de la première carte grise de janvier 1963 et de nombreuses factures d'entretien. La richesse de cette documentation s'explique par le fait que son premier propriétaire a gardé sa voiture jusqu'à 2007 ! Elle est donc très saine, avec sa teinte blanc carrare d'origine et son toit en matière synthétique. L'intérieur en tissu rouge a moins bien supporté le

passage des années et présente des traces d'usure, il devra être refait.

Lors de son lancement en 1961, l'Ami 6 se présentait comme une sorte de 2 CV de luxe qui s'intercalait entre elle et la DS. Plus puissante et confortable que la 2 CV, elle permettait de mieux s'intégrer dans la circulation. Sa forme signée du génial Flaminio Bertoni a pu être qualifiée de baroque mais, avec ses phares oblongs et sa lunette arrière inversée, elle ne ressemblait à aucune autre. Cette incroyable originalité en fait aujourd'hui une pièce recherchée, plus rare en berline qu'en break. Quand en plus elle est dans un état d'origine tel que cet exemplaire, le voyage dans le temps est complet !

It was the state of preservation and the documentation that accompanies this car that seduced the current owner, a very selective Citroën collector, when he bought this Ami 6. Indeed, we find in its file the original 1963 purchase invoice with the warranty card and correspondence with the Citroën dealer Garages de l'Ouest during its ordering process, as well as a copy of the first French title from January 1963 and numerous maintenance invoices. This impressive documentation is explained by the fact that its first owner kept his car until 2007! It is therefore very sound, with its original Carrara white color and its synthetic roof. The interior in red fabric shows signs of wear and

will have to be redone.

When it was launched in 1961, the Ami 6 presented itself as a kind of luxury 2CV which was inserted between it and the DS. More powerful and comfortable than the 2CV, it made it easier to integrate into traffic. Its shape signed by the brilliant Flaminio Bertoni could be described as baroque, but with its oblong headlights and its reverse rear window, it looked like no other. This incredible originality makes it today a sought-after piece, rarer in sedan than in station wagon form. When it is in such an original condition, time travel is complete!

1970 CITROËN ID 20 BREAK

Titre de circulation anglais
British title

Châssis n° 3992536

25.000 - 35.000 €

Sans réserve / **No reserve**

- Belle remise en état
- Historique connu depuis 1985
- Version rare et recherchée

- *Nice refurbishment*
- *Known history since 1985*
- *Rare and sought after version*



Avec une première mise en circulation le 18 mars 1970, cette ID 20 bénéficie d'un historique connu et documenté depuis 1985. Plus récemment, entre 2010 et 2012, elle a fait l'objet d'une restauration poussée dont le détail est retranscrit par de nombreuses photos. Elle présente aujourd'hui une teinte bleue Camargue conforme au nuancier du constructeur, avec un toit blanc surmonté d'une précieuse galerie. La sellerie d'origine a pu être conservée.

Dans leur version break, les ID puis les DS étaient particulièrement commodes. Grâce à l'empattement long, la traction avant et la configuration de suspension, la plateforme arrière était immense et permettait un volume de chargement supérieur aux modèles concurrents. De plus, la suspension oléopneumatique empêchait la voiture de s'affaisser quand elle était chargée, grâce au dispositif de correction d'assiette.

Cette carrosserie a été proposée par Citroën avec divers aménagements, de types commerciaux ou familiaux. L'exemplaire proposé est un break ID20. L'aménagement intérieur extrêmement astucieux permet à 6 personnes de voyager grâce aux banquettes avant et arrière. Deux autres personnes peuvent être assises sur des sièges rabattables dans le coffre. Ces sièges et la banquette arrière peuvent également être rabattus pour créer un espace de chargement de plus de 2 m de long. D'une certaine façon, cette voiture préfigurait les monospaces et peut être par exemple aménagée en couchette lors d'un long déplacement. Cette polyvalence permet de joindre l'utile à l'agréable : une voiture originale, à la forme révolutionnaire, et qui est en même temps idéale pour se balader ou voyager en famille, ce qui en fait un modèle recherché.

First registered on 18 March 1970, this ID 20 benefits from a very limpid history from 1985 onwards. More recently between 2010 and 2012, the car was the subject of an important restoration, documented by photos. Today it is painted Bleu Camargue (light blue), conforming to the manufacturer's color chart, with a white roof. The original upholstery has been preserved.

In their station wagon version, the ID and later DS for the DS23 were particularly practical. Thanks to the long wheelbase and front-wheel drive configuration, the rear boot was huge and allowed a higher load volume than competing models. In addition, the olco pneumatic suspension prevented the car from sagging when loaded, thanks to the weight correction device.

This body was proposed by Citroën with various equipment,

commercial or family. The example on offer is an ID20 Break. The extremely clever interior design allows for 6 people to travel on the front and rear seat benches. A further two people can be seated in foldable seats in the trunk compartment. These seats and the rear bench can also be folded down flat creating a cargo area of over 2m in length. In a way, this car foreshadowed the MP and SUV.

This versatility makes it possible to combine business with pleasure: an original car, with a revolutionary shape, ideal for strolling or travelling with the family, which makes it a sought-after model.

1965 CITROËN DS 19 CABRIOLET USINE ○

Carte grise française
French title

Châssis n° 4294071

70.000 - 100.000 €

Sans réserve / **No reserve**

- Historique limpide
- Une émouvante sortie de grange
- Incroyable projet de restauration

- *Continuous history*
- *Barn find*
- *Incredible restoration project*



Rares sont aujourd'hui les cabriolets DS qui n'ont pas bénéficié d'une restauration, et l'exemplaire présenté est précisément l'un d'eux. Il est en effet tel que sorti de sa grange en 2017, lorsqu'il a été acheté lors du salon Rétromobile, lors de la vente Artcurial Motorcars, par son actuel propriétaire, collectionneur sélectif de Citroën, enthousiasmé par son état d'origine.

Mis en circulation le 30 avril 1965 au nom d'une société de la Somme, ce cabriolet est une des dernières versions « usine » de sa série. Il a ensuite été la propriété, à partir de 1968, d'un plombier normand. C'est ce dernier, qui, suite à un choc arrière au cours des années 70, remisera la voiture dans une grange avec pour projet de la remettre en état. Ce projet n'aboutira pas et ce n'est qu'une quarantaine d'années plus tard que la voiture sortira de l'oubli.

Elle doit aujourd'hui bénéficier d'une restauration totale, qui

lui permettra de retrouver son élégante livrée gris sombre avec intérieur cuir rouge. Sa sellerie est restée dans un bel état de patine et pourra parfaitement être conservée après un nettoyage approfondi. Ce beau cabriolet fait partie de la série équipée de la boîte de vitesse hydraulique dont une quarantaine d'exemplaires auraient été produits cette année-là et son compteur affiche 78 487 km. Provenant de Suisse, il sera délivré avec son ancienne carte grise française tandis que les droits et taxes dans le pays de destination seront à la charge de l'acheteur. Aujourd'hui très prisé des collectionneurs pour son élégance et son avant-gardisme, ce modèle bénéficie d'une côte soutenue qui permettra d'envisager une restauration de qualité. Authenticité, état d'origine, historique limpide... autant de qualités qui rendent ce cabriolet hautement désirable.

There are very few Citroën DS's around today which have not undergone restorations and the example presented is precisely one of them. This barn find car is exactly as it was when it was bought at the Rétromobile show during the Artcurial Motorcars sale by its current owner, a selective collector of Citroën excited by its original condition.

Registered in 30 April 1965 on a company's name from the Somme region, this convertible is one of the last "factory" versions of the DS19 series. It was owned from 1968 by a plumber from Normandy who following a rear impact in the 1970s, stored the car in a barn with plans to restore it. This project was never carried out and it was around forty years later that it came out of oblivion. Today, the car needs a complete restoration which will allow it to regain its elegant dark grey

livery with red leather interior. Its upholstery remained in a beautifully patinated condition and it can be perfectly retained after a thorough cleansing.

This beautiful convertible is part of the series equipped with the hydraulic gearbox of which a mere 40 cars left the factory in 1965 and its odometer shows 78,487 km. Coming from Switzerland, it will be delivered with its old French title whereas duties and taxes will be at the buyer's costs depending on their own country.

Today the car is highly prized by collectors for its elegance and avant-garde style. This model benefits from a sustained rating which will make a quality restoration possible. Authenticity, original condition, clear history ... all qualities that make this convertible highly desirable.

1968 CITROËN DS 21 CABRIOLET CHAPRON

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 4600077

120.000 - 160.000 €

- Rare, désirable et authentique
- Un seul propriétaire de 1968 à 2012
- Accompagné de son libretto original de 1968

- *Rare, desirable, and authentic*
- *Single owner from 1968 to 2012*
- *Offered with its original 1968 Italian Libretto*



Immatriculée pour la première fois le 2 août 1968, cette voiture a été vendue neuve à un automobiliste de Milan, en Italie. Elle était à l'origine de teinte vert « forêt » et, ce qui est étonnant, c'est qu'elle n'a changé de main pour la première fois qu'en 2012 ! Le compteur affiche 83 163 km, probablement son kilométrage d'origine. Elle était encore chez son premier propriétaire en Italie lorsqu'elle a été dénichée par un restaurateur Citroën réputé pour le propriétaire actuel, un collectionneur Citroën très sélectif. Au cours de son existence, elle a été repeinte dans un gris nacré qui sied à l'élégance

de sa carrosserie et en souligne la fluidité mais qui porte les marques du temps. La sellerie en cuir brun foncé est restée d'origine et sa très belle patine invite à prendre place dans les fauteuils profonds et confortables. Car c'est bien le confort le point fort de la voiture, grâce à sa suspension donnant l'impression de se déplacer sur un coussin d'air, ce qui est en partie vrai d'ailleurs. En cela, elle dépasse bien des automobiles d'autres marques plus prestigieuses.

De plus, cette version DS 21 répond aux reproches de manque de puissance dont la DS a longtemps souffert, et ici son

First registered on August 2, 1968, this car was sold new to a motorist in Milan, Italy. It was originally Forest Green. What is surprising is that it only changed hands for the first time in 2012! The odometer shows 83,163 km, probably its original mileage. It was still with its first owner in Italy when it was unearthed by a well-known Citroën restorer for the current owner, a very selective Citroën collector.

The car has been repainted in a pearly grey, which goes with elegance of its bodywork and underlines its flowing lines. The dark brown leather upholstery

remains original and its beautiful patina invites you to take a seat in the deep and comfortable armchairs. Comfort is the strong point of this car, thanks to its air cushion like suspension, better than most other prestigious brands.

In addition, the DS 21 version responded to the lack of power, which the DS suffered for a long time, with its 115bhp 2.1-liter engine giving it performance to match the status. With the semi-automatic hydraulic gearbox which can be controlled with one finger without leaving the steering wheel, driving the DS becomes



moteur 2,1L de 115 ch lui permet d'avoir des performances à la hauteur de son statut. Avec la boîte hydraulique semi-automatique qui se commande d'un doigt sans quitter le volant, la conduite de la DS devient un plaisir délassant qui prend toute sa signification dans cette version cabriolet, dont les quatre places peuvent accueillir famille ou amis. Mais c'est un plaisir rare : seulement 74 exemplaires auraient été produits dans cette configuration. Une opportunité telle que celle que nous proposons ici se présente donc extrêmement rarement.

a relaxing pleasure whose four seats can accommodate family or friends. A rare pleasure: only 74 cars were produced in 1968. An opportunity such as the one we offer here comes around very rarely.



1960 FACEL VEGA EXCELLENCE ○

Carte grise française
En importation temporaire dans
l'UE

*French title
Temporary import in the EU*

Châssis n° EX1 B086

100.000 - 160.000 €

• Etat de préservation
incroyable

• Provenance exceptionnelle

• Vendue neuve à Helen Kirby de
Bagration

• *Incredible well-preserved
condition*

• *Exceptional history*

• *Sold new to Helen Kirby of
Bagration*



Avec seulement 153 unités assemblées, l'Excellence était une voiture exclusive, réservée à une clientèle élitiste. Cet exemplaire ne déroge pas à la règle et fut livré neuf le 25 février 1960 à sa première propriétaire, Helen Kirby de Bagration. Cette dernière était issue d'une famille d'aristocrates russes émigrés en France pendant la Révolution. En 1963, elle est vendue à Neuilly, avant d'être reprise en 1964 par le garage Savoye. En décembre de la même année, elle est acquise par Roger Baillon, et ce n'est qu'en 2015 qu'elle sortira de l'oubli, lors de la dispersion historique de la fameuse collection Baillon par Artcurial Motorcars. Son propriétaire, un collectionneur sélectif et exigeant, avait alors été séduit par son état de conservation exceptionnel.

La voiture a donc bénéficié d'un nettoyage poussé et d'une remise en route, tout en prenant soin de conserver la voiture au plus près de sa condition d'origine. Ainsi, la carrosserie a gardé sa livrée « Tudor grey » empreinte du temps passé, et la somptueuse sellerie en cuir noire offre une préservation rare. Le tableau de bord présente toujours l'aspect magnifique de son extraordinaire peinture imitation bois, et seul le ciel de toit est manquant. Le compteur affiche 52 213 km et, sous le capot, une étiquette de vidange datant de 1965 indique un kilométrage de 48 221 km : cette voiture a donc très peu roulé à l'époque. Une remise en état mécanique est conseillée avant de redémarrer la voiture, mais celle-ci mériterait d'être laissée intacte et constituerait la candidate parfaite

With only 153 units manufactured and aimed at an elite clientele, the Excellence was built as an exclusive car. This example is no exception to the rule and was delivered new to its first owner Helen Kirby de Bagration on 25th February 1960. The latter came from an aristocratic Russian family who emigrated to France during the Revolution. The car would then be sold in 1963 at Neuilly before being taken over in 1964 by the Savoye garage. It was in December of that year that Roger Baillon acquired it and it was not until 2015 that the car emerged from oblivion, which was during the historical sale of the famous Baillon collection by Artcurial Motorcars. Its owner, a selective and demanding collector, was then seduced by

its exceptional well-preserved condition.

The car therefore benefited from a thorough cleaning but remained in its completely untouched condition. The bodywork consequently still retains its original "Tudor Grey" livery and the sumptuous black leather upholstery is in a rare well-maintained condition. The dashboard is magnificently highlighted by its extraordinary wood effect paint and only the sky roof is missing. It has 52,213 km displayed on the odometer and under the bonnet, a drain label dating from 1965 indicates a mileage of 48,221 km. This car has therefore not been driven much at that time. A mechanical reconditioning would be advisable before restarting the car but it



pour la classe de préservation dans les meilleurs Concours d'Elégance. Voiture soignée, elle est toujours équipée de sa boîte à outils et provenant de Suisse, elle sera délivrée avec son ancienne carte grise française tandis que les droits et taxes dans le pays de destination seront à la charge de l'acheteur.

Cette Excellence de la première série est certainement un des exemplaires les mieux conservés et mérite une remise en état dont le discernement permettra de rendre mobile cette sculpture, hommage au temps qui passe.

should be left untouched otherwise as this would be the perfect contender for the preservation class in the best Concours d'Elégance events around the world.

This is a neat car and is still equipped with its toolbox. Arriving from Switzerland, it will be delivered with its old French registration document whereas duties and taxes will be at the buyer's costs depending on their own country.

This first series Excellence is certainly one of the most well-kept examples and deserves a sympathetic recommissioning which preserves its originality and which will turn this sculpture into a moving piece of art, consequently representing a tribute to the passing of time.

1975 CITROËN DS 23 ie PALLAS BERLINE

Carte grise française
French title

Châssis n° 02FG6451

30.000 - 40.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Un seul propriétaire de 1975 à 2012

• Version particulièrement désirable

• La plus puissante des DS

• *One owner from 1975 to 2012*

• *A particularly desirable version*

• *The most powerful DS*



L'histoire de cette voiture est peu banale. En effet, elle a été d'abord vendue neuve à un notaire de Colle-sur-Loup, près de Nice, qui l'a immatriculée 1000 SP 06 le 22 mai 1975 et l'a conservée jusqu'en 2012 ! Soit 37 ans entre les mêmes mains ! Elle dispose toujours de son premier titre de circulation original de 1975. En plus de cette origine rare, il s'agit d'une des versions les plus désirables de la célèbre Citroën. Avec son moteur 2,3 litres à injection, c'est la plus puissante des DS commercialisées, et sa finition Pallas en fait un véritable salon roulant. Elle présente une sellerie en cuir tabac qui a été refaite, les moquettes sont impeccables et le tableau de bord à trois compteurs ronds invite au

voyage. De plus, elle est équipée d'un système d'air conditionné optionnel d'origine.

L'extérieur est sobre, avec une peinture noire ancienne qui donne à la voiture tout le chic qui correspond à son statut. Des projecteurs longue-portée sous les pare-chocs avant viennent apporter une touche de sportivité qui rappelle que cette voiture était une reine de la route, grâce à sa forme profilée et sa suspension oléopneumatique procurant un confort digne de voitures beaucoup plus onéreuses. Cette DS 23 ie Pallas ne pourra que faire le bonheur des amateurs de ce modèle de légende.

The history of this car is unusual. Indeed, it was first sold new to a notary in Colle-sur-Loup, near Nice, who registered it with the number 1000 SP 06 on 22 May 1975 and kept it until 2012! For 37 years in the same ownership! The car still retains its original first registration document from 1975. Additional to this rare origin, it is one of the most desirable versions of the famous Citroën DS. With its 2.3-liter injection engine, it is the most powerful of the DS ever, and the Pallas finish makes it a veritable rolling lounge. It features tobacco-colored leather upholstery, which has been redone, the carpets are impeccable

and the dashboard with three round counters, invites you to travel in style. Additionally, it is equipped with an optional, original air-conditioning system. The exterior is sober, with an older black paint, which gives the car all the chic that corresponds to its status. Long-range headlamps under the front bumpers bring a touch of sportiness, which reminds us that this car was a queen of the road, thanks to its streamlined shape and its oleopneumatic suspension providing comfort worthy of much more expensive cars. This DS 23 ie Pallas can only delight fans of this legendary model.

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

50.000 - 70.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Matching numbers
- Toit ouvrant optionnel
- Jolis coloris

- Matching numbers
- Sunroof option
- Pretty colour scheme



Le titre de circulation d'origine de cet exemplaire nous indique qu'il fut immatriculé pour la première fois à Frankfort, le 1 juin 1970 et nous renseigne sur la chaîne des propriétaires jusqu'en 1999. Sa Datenkarte confirme qu'il 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 autoradio 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 d'origine, accouplée à la boîte automatique à 4 rapports, démarre bien et tourne de manière satisfaisante. Les pneumatiques Falken datent de 2013 et sont peu usés. La roue de secours est une jante optionnelle en aluminium. Il s'agit d'un bel 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, basée sur une subtile combinaison de sport, de confort et de luxe.

The original first title of this car shows it was delivered new in Frankfurt, on 1 June 1970, and gives the chain of owners till 1999. Its datenkarte confirms it left the factory painted in 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, matching numbers, 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.



62

1908 MARISKA BY WILLIAM FIFE & SONS



Titre de navigation
britannique
British title

700.000 - 1.500.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Un des quatre 15M-J subsistant
- Même classe que Tuiga, 15M-J de la famille princière monégasque
- Bateau légendaire, plan Fife
- Eligible à toutes les régates classiques
- Restauration complète en 2009 et entretien méticuleux
- Palmarès exceptionnel

- *One of the four remaining 15M-J*
- *Same class as Tuiga, the 15M-J owned by the Monaco princely family*
- *Renowned Fife yacht*
- *Eligible for all classic regattas*
- *Extensive restoration in 2009 and meticulously maintained*
- *Exceptional race history*



Mariska, Prince des voiliers parmi
les voiliers des Princes

Un plan Fife sur le marché,
c'est déjà une rareté précieuse. A
plus forte raison quand il s'agit de
Mariska. Ce 15-Metre J a bénéficié
d'une restauration exceptionnelle,
et sa riche histoire lui confère un
prestige sans équivalent.

*Mariska, Prince of sailing
yachts amongst sailing yachts of
Princes*

*A Fife yacht for sale is a
precious rarity. Even more so in
the case of Mariska. This 15m J
has benefitted from an exceptional
restoration, and comes with a rich
history endowing it with special
prestige.*



Dans le carré de Mariska, une plaque de cuivre s'impose au regard du visiteur. Elle a été voulue par l'actuel propriétaire, Christian Niels. Il y a fait graver les noms de tous les armateurs qui, depuis 1908, ont été les dépositaires de cette merveille signée William Fife III. Bien sûr, il a fait ajouter la légendaire figurine de dragon. Elle est la marque de fabrique du génial architecte et constructeur écossais. Mais entre ce dessin et le dernier nom sur la liste, il reste de la place pour celui (ou celle) qui, en l'acquérant, sera désormais le dépositaire de ce trésor.

Il pourra écrire son propre chapitre au journal de bord entamé voici bientôt 112 ans par l'Écossais A. K. Stothert. Il était l'un des régatiers les plus capés de son temps. Il avait commandé à William Fife III un voilier susceptible de gagner dans la catégorie d'élite de l'époque : celle de 15- Metre J.

Attention, il ne s'agit pas là d'une indication de la longueur du bateau (en l'occurrence, pour Mariska, ce serait plutôt le double :

MARISKA

27,60 mètres très précisément). Le nombre 15 est le résultat final d'une jauge complexe où la longueur du bateau est multipliée par le produit d'une racine carrée elle-même obtenue à partir du poids du lest, de la longueur du mât et de la largeur du bateau. Le tout étant bien sûr divisé par d'autres paramètres qui relèvent chacun de l'ésotérisme. Toutes les combinaisons sont permises, du moment que le résultat final aboutit à 15. C'est ce qui caractérise cette catégorie de voiliers.

Il n'en aura été construit que vingt exemplaires durant la courte période où cette classe connaîtra son apogée, c'est-à-dire, entre 1908 et 1917. Ils étaient reconnaissables à la lettre D qu'ils portaient dans la grand-voile. Parmi les quatre survivants, Mariska porte l'intitulé D1. Il navigue en bonne compagnie :

Visitors entering the galley of the yacht Mariska will notice a copper plaque, put there by the current owner, Christian Niels. On it are engraved the names of all the shipowners dating back to 1908 who have been custodians of this marvellous William Fife III. There is also an image of a dragon, the trademark of the brilliant Scottish architect and shipbuilder. There is a space between the dragon and the last person on the list, left blank for the name of whoever buys and becomes the new custodian of this treasure.

They will be able to write their own chapter in the logbook started nearly 112 years ago by the Scot A.K. Stothert, who was one of the most gifted yachtsmen of his day. He ordered from William Fife III a sailing yacht capable of winning

the elite class, known as the '15-metre J'.

This, however, does not signify the length of the boat (which in the case of Mariska is nearly twice that: 27.6 metres to be precise). The number 15 is the result of a complex calculation based on the length of the boat multiplied by the square root of another figure – the sum of the weight of the ballast, the length of the mast and the width of the boat added together. There are other esoteric parameters that can be applied, with various combinations allowed, as long as the final result is 15. This is what characterises this particular class of yacht.

Only twenty examples were built during the short period when this class was at its height, between 1908 and 1917. The boats were identified by the letter D on the main sail. Of the four that have survived, Mariska is D1. It sailed in good company : Hispania belonged to the King of Spain Alfonso XIII ; Tuiga, the flagship for the Yacht Club de Monaco,



Hispania, qui avait appartenu au roi d'Espagne Alphonse XIII ; Tuiga, vaisseau amiral du Yacht Club de Monaco, dont la barre est souvent tenue par le Prince Albert en personne ; et Lady Ann, qui, comme ses congénères, a bénéficié d'une admirable restauration.

Le premier armateur va rapidement se mettre à empiler les victoires, d'abord en Ecosse, puis des deux côtés de la Manche, entre Cowes et Le Havre. Grâce à ce palmarès, une aura entourera le voilier tout au long de sa vie. Et c'est peut-être ce qui le sauvera dans les temps troublés qui suivront.

Comme c'était l'habitude au début du ^{xx}^{ème} siècle, où les bateaux n'étaient pas conçus pour être conservés longtemps, le 15-Metre J est rapidement vendu en 1911 à un autre Ecossais, F E Guest, qui lui-même le cède en 1912 à un troisième familier des lochs, J W Cook.

Ce dernier s'en défait à son tour en 1913, au profit d'un allemand Carl Krüger, qui vit à Göteborg en Suède. A partir de cette date, une

deuxième vie scandinave commence pour Mariska. Une chance, car le bateau tapi au fond de quelque fjord, va se faire oublier durant les deux conflits mondiaux. Il ne sera pas, comme tant d'autres, sacrifié sur l'autel de l'effort de guerre. Une fois réquisitionnés, les voiliers étaient souvent démantelés. Le plomb de leurs quilles, notamment, était fondu pour servir à fabriquer des munitions.

C'est en grande partie pour cela que des constructions du début du siècle dernier sont si rares à naviguer encore. S'agissant des plans Fife, la situation est aggravée par l'itinéraire personnel de William. Il était le troisième à porter ce prénom à la tête du chantier créé par son grand-père sur les rives de la Clyde, en Ecosse, dans le village de Fairlie. Mais il fut si accaparé par sa passion des plans et de la construction qu'il ne trouva pas le temps d'engendrer une descendance. A sa mort, en 1938, toutes les activités furent définitivement arrêtées : la conception, la construction, mais surtout, l'entretien de la flotte>>>

was often skippered by Prince Albert; and Lady Ann, like her fellow yachts, has undergone an admirable restoration.

It was not long before the first owner began notching up victories, first in Scotland, then in the English Channel between Cowes and Le Havre. This impressive sporting record has remained as part of the yacht's special aura ever since, and is perhaps what helped to protect it during the troubled times that lay ahead.

As was customary at the start of the 20th century, boats were not intended for long-term ownership, and the 15-metre J was acquired in 1911 by another Scot, F E Guest. He, in turn, sold it in 1912 to a third sailor from Scotland, J W Cook.

The following year it was bought from Cook by a German, Carl Krüger, who lived in Gothenburg, Sweden. A second life began for Mariska in Scandinavia, which was fortuitous as the boat was tucked

away on a fjord, forgotten about during the two world wars. Which is how it escaped being sacrificed, as others were, as part of the war effort. Once requisitioned, this type of sailing yacht was often dismantled, and the lead from their keels melted down for ammunition.

This is largely why it is so rare to find boats from the start of last century still sailing. And in the case of Fife yachts, the situation is compounded by William's own situation. He was the third William to run the shipyard founded by his grandfather on the banks of the river Clyde in Fairlie, Scotland. Preoccupied by his passions for designing and building boats, he found no time to have a family. When he died in 1938, with no descendants, all activities came to a halt, not just designing and building but also maintaining the existing fleet.

In 1942, Mariska became the property of the Royal Swedish Yacht Club. The country's neutrality during the war >>>

>>> existante.

En 1942, Mariska devient la propriété du Royal Swedish Yacht Club. La neutralité du pays pendant la guerre est son meilleur sauf-conduit. A la Libération, il demeure encore de longues années dans les eaux scandinaves. Jusqu'à ce qu'en 1983, un Néerlandais, Jacob de Jonge, lui fasse connaître le pays des canaux. En 2001, un second Hollandais, Edgar Hotlbach, le rachète, et le cède, en 2007, à son actuel propriétaire.

L'implication de ce dernier va être déterminante dans l'effet que peut produire Mariska. Quand il arrive dans un port, il aime le regard : il est beau, admirablement restauré, superbement entretenu. En outre, il est manœuvré à la perfection. Son équipage est composé de marins passionnés, parmi les meilleurs du circuit.

Sous la houlette de son propriétaire, ils ont honoré de leur assiduité, et de leurs

victoires, la totalité des courses du circuit méditerranéen. Mariska et Tuiga sont même à l'origine d'un championnat spécifique aux 15-Metre J, sur une idée de Bernard d'Alessandri, Président du Yacht Club de Monaco.

Tout cela demeurera. Le nouvel acquéreur peut être assuré de la fidèle bienveillance de son actuel propriétaire.

Si ce dernier se résout à vendre l'objet de sa passion pendant dix ans, c'est pour se consacrer à d'autres projets. Mais ses sentiments pour Mariska n'ont pas changé. Pour lui, il a toujours voulu le meilleur. Cela s'est traduit par un chantier d'une durée exceptionnelle. Il a duré pas loin de deux ans et demi. « Les Charpentiers réunis », installés sur le site de La Ciotat, étaient une référence dans le petit monde du yachting classique. Ils ont consacré 25 000 heures-homme à remplacer tous les bordés. Le matériau choisi est de l'acajou de 45

>>> *provided valuable protection. After the Liberation, the yacht remained in Scandinavian waters for many years. It was not until 1983 when the Dutchman Jacob de Jonge introduced it to the land of canals. In 2001, a second Dutchman, Edgar Hotlbach acquired Mariska and sold it to the present owner in 2007.*

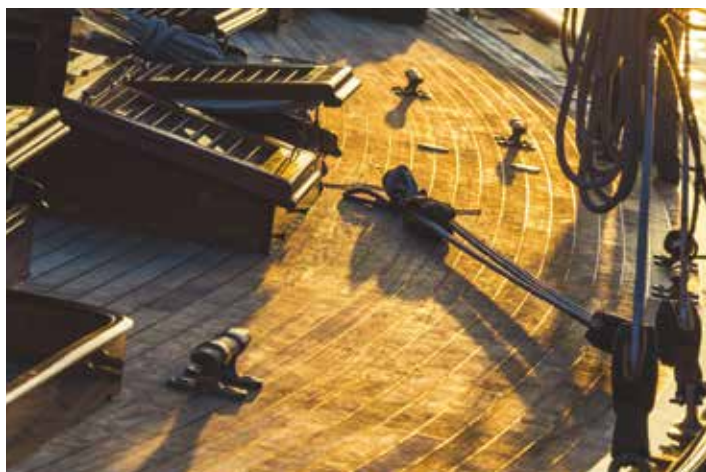
The latter has been instrumental in how Mariska is presented today. This stunning racing yacht attracts attention wherever it goes. It is beautiful, wonderfully restored and superbly maintained. What's more, it has been operated brilliantly by a crew composed of the most dedicated and talented sailors.

Under the guidance of the owner, the crew has won well-earned victories, competing in every race in the Mediterranean circuit. Mariska and Tuiga were even the inspiration for a specific 15-metre J championship, the idea

of Bernard d'Alessandri, President of the Yacht Club de Monaco. These achievements will remain part of this yacht forever and the buyer is assured of generous support from the current owner.

Mariska has been the centre of the current owner's world for the last ten years, and he has now decided to sell it, to concentrate on other projects. However, his feelings for Mariska have not changed. He has always wanted the best and demanded this of a long-established shipyard in a project that lasted almost two and a half years. "Les Charpentiers réunis", installed at La Ciotat, was the reference in the exclusive world of classic yachting. Some 25,000 man-hours were spent replacing all the planking, with 45mm mahogany. The transverse members are in steel. The cost of this labour can never be translated into the sale price.

In any case, thanks to this



millimètres d'épaisseur. Les membrures transversales sont en acier. Jamais ce coût de main d'œuvre ne pourra être traduit dans le prix de mise en vente.

En tout cas, grâce à ces sacrifices, lors de la remise à l'eau en 2009, la solidité de la coque était de nouveau assurée. Il en est de même dix ans plus tard. En novembre dernier, l'expert maritime Eric Ogden, qui fait autorité dans son métier, a confirmé la qualité de cette reconstruction, ainsi que sa durabilité.

Il a aussi émis un avis très favorable au moteur diesel Yanmar de 110 CV à quatre cylindres en ligne. Il a certes été très sollicité. En Méditerranée, à certaines époques de l'année, si l'on veut arriver à temps pour le départ des courses, mieux vaut recourir, le temps du convoyage, à ce précieux auxiliaire. Il se révèle également bien utile lors des arrivées dans les ports.

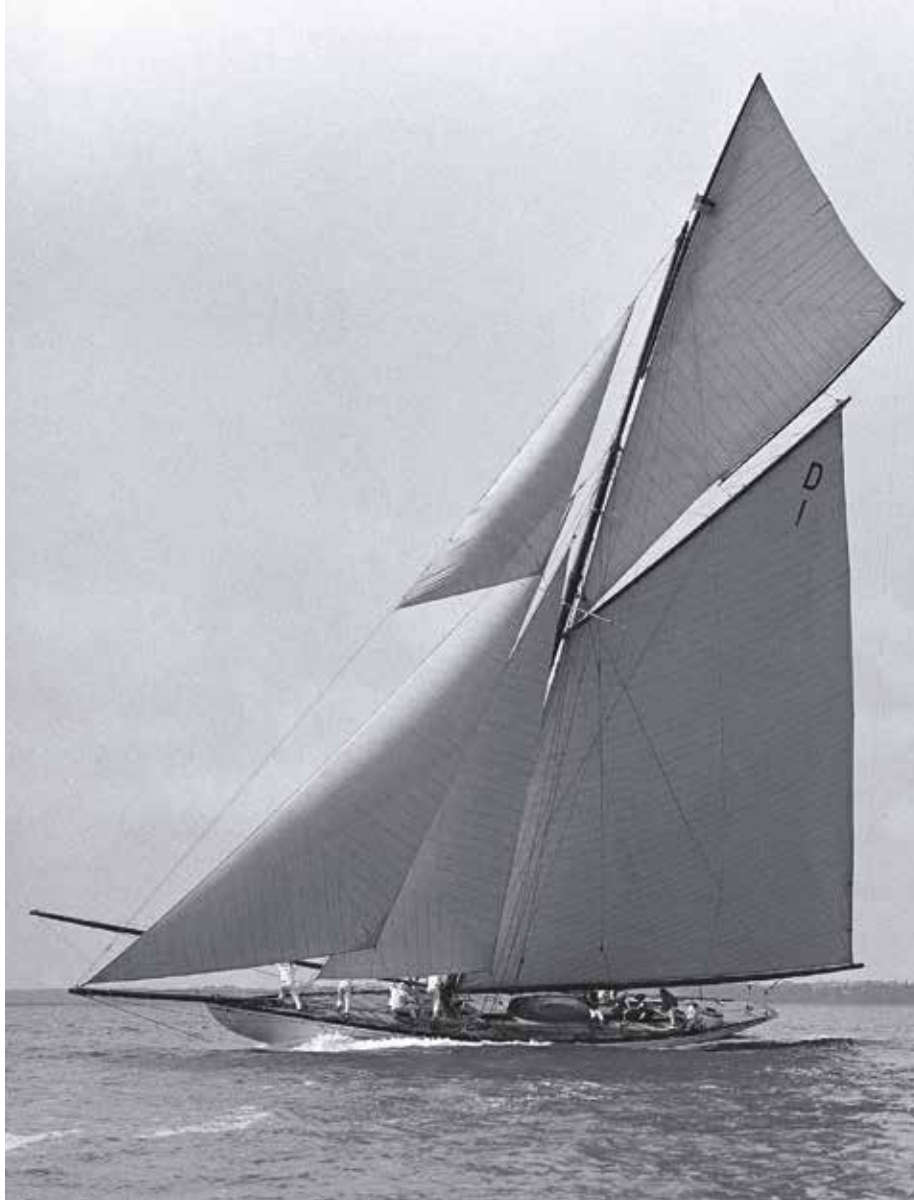
De même, lors de la restauration, la supervision avait été confiée au cabinet d'architectes Jacques Fauroux, à Cannes, l'une des signatures les plus expertes de la place. La mâture avait été confiée à Gilbert Pasqui, le charpentier naval de Villefranche Sur mer ; et l'ensemble des poulies en bois à Dryade, l'atelier franc comtois qui a fabriqué sur mesure la totalité des pièces d'accastillage. Or chose rare dans le monde de la plaisance, ces deux artisans appartiennent au corps d'élite des entreprises du patrimoine vivant.

Les voiles North allient la performance des tissages actuels avec, dans leur allure, l'esprit de tradition qui sied à de tels bateaux.

Le reste de l'équipement (électronique, sécurité, vie à bord) traduit la recherche constante

d'un équilibre parfait entre performances, confort et beauté. L'inventaire est si complet que le bateau peut quitter le quai dans la minute et mettre le cap vers le large. Idéalement, le nouveau propriétaire pourra inviter cinq personnes, et se faire aider par deux équipiers. Il n'aura aucune difficulté à les trouver, tant le vivier de talents passionnés qui gravitent autour de Mariska est riche.

Le magazine Classic Boat Magazine vient de comparer dans un article Mariska à une Alfa Romeo 8C 2900 Touring à la seule différence que ce bateau est unique ! Ce bateau est un chef d'œuvre pour tout collectionneur et passionné de voiles classiques, un monument et une opportunité exceptionnelle, sans prix de réserve !



the shipwright based in Villefranche Sur Mer and the wooden pulleys to Dryade, the Franche-Comté workshop who custom-built all the fittings. These two businesses are rare in the yachting world today, ensuring the traditional skills survive.

The North sails benefit from the performance of modern materials with a traditional appearance in the spirit of such boats.

The rest of the equipment (electronic, safety, domestic) reflects the constant search for the ultimate balance between performance, comfort and beauty. The inventory is so complete that the boat could leave the dock immediately and set sail. In an ideal scenario, the new owner would invite five people, and be assisted by two crew members. It would not hard to find such a crew, with so many talented people always attracted to Mariska.

extraordinary work, with a hull made sound once more, the boat entered the water once again in 2009. It is still sound ten years later. Last November, the maritime expert Eric Ogden, an authority in his field, attested to the quality of the re-build, and its durability.

He also gave a very favourable report of the Yanmar 110 bhp four-cylinder diesel engine, indeed it has been thoroughly used. In the Mediterranean, at certain times of year, if you want to arrive on time for the start of a race, it is wise to have this precious extra assistance to hand. It is also extremely useful when entering a port.

During the restoration, the work was supervised by the renowned architectural firm Jacques Fauroux, in Cannes. The mast was entrusted to Gilbert Pasqui,

The magazine Classic Boat, in a recent article, compared Mariska to an Alfa Romeo 8C 2900 Touring, the only difference being that the boat is unique ! It is indeed a masterpiece in the eyes of any collector who is passionate about classic sailing yachts. It is an exceptional opportunity offered at no reserve!

1995 RIVA 32 FERRARI

Titre de navigation hollandais
Vendu avec sa remorque sur
mesure non homologuée et non
immatriculée

Dutch title

*Sold with its custom made
trailer, not officially
approved and unregistered*

Coque n° 44

80.000 - 120.000 €

Sans réserve / No reserve

- Bateau rare (37 exemplaires
seulement)
- Exclusif, puissant et luxueux
- Superbe état de préservation,
moteurs d'origine

- Rare boat (1 of only 37)
- Exclusive, powerful and
luxurious
- Superbly preserved condition,
original engines



Le Riva 32 Ferrari est né d'un accord entre Riva et Ferrari Engineering, signé à l'été 1988. L'objectif est alors de produire un bateau à moteur qui offre à la fois une ligne élégante, des performances élevées et un aménagement de luxe, en tirant parti de l'expérience des deux constructeurs, au sommet de son art chacun dans son domaine.

Au-dessus de la ligne tendue de ce bateau d'exception se dresse un aileron noir en fibre de carbone qui en constitue la signature visuelle. À l'intérieur, les sièges avant enveloppant comportent une assise amovible permettant de piloter debout. Chaque siège est doté d'un plateau porte-verre repliable et des coffres latéraux offrent une bonne

capacité de rangement. En face du pilote se trouve un beau tableau de bord très complet, avec instruments Riva/VDO.

À l'arrière, la banquette peut accueillir confortablement trois personnes et, sous le pont, une cabine aménagée offre deux couchettes, des espaces de rangement, une écoutille supérieure et un système de toilette marine. Sur le tableau arrière, une échelle à commande hydraulique peut se déployer et faire apparaître une douchette d'eau douce. Sous le sun-deck se trouvent les deux moteurs. En 1991, ce bateau très exclusif était vendu neuf 396 000 dollars.

L'exemplaire que nous proposons, coque n°44, est le 36^e des 37 exemplaires produits. Il

The Riva 32 Ferrari resulted from an agreement between Riva and Ferrari Engineering, signed in the summer of 1988 with the goal of producing a powerboat offering elegant styling, high performance and luxury fittings. It would draw on both companies' experience, each of them at the top in their respective fields.

The visual signature of this exceptional boat is provided by the black carbon fibre spoiler above its sleek hull. Inside, the body-hugging front seats have removable squabs making it possible to pilot the boat standing up. Each seat has a folding drink holder and side lockers with good storage capacity. Facing the pilot is an attractive dashboard with a

full set of Riva/VDO instruments.

Towards the stern, the bench seat offers comfortable space for three, while under the bridge there is a cabin fitted out with two berths, storage space, an upper hatch and a marine toilet system. On the aft deck, a hydraulically operated ladder can be let down to reveal a fresh-water shower unit. The twin engines are mounted below the sun deck. In 1991, this very exclusive powerboat sold new for \$396,000.

The example which we are offering, hull no. 44, is the 36th of 37 built. It is one of the last produced: from 1993 to 1995, only nine examples were built, with mechanical and cosmetic improvements compared with



s'agit d'un des derniers du genre ; entre 1993 et 1995, seulement neuf exemplaires ont vu le jour, avec des améliorations mécaniques et esthétiques par rapport aux versions précédentes, comme une plateforme allongée et un arbre de propulsion plus long. Il est équipé de deux moteurs V8 BPM 450 SC Vulcano dans leurs dernières spécifications et développant 410 ch chacun, ce qui permet une vitesse de pointe de 54 nds (100 km/h), et une vitesse de croisière de 41 nds (75 km/h) De teinte spéciale « Giallo Modena » avec intérieur blanc, ce bateau a été initialement utilisé à des fins promotionnelles et il est resté sur le chantier naval Riva de Sarnico jusqu'en mai 1998, quand il a été acheté par M. P..

En superbe état, ce Riva 32 doté de sa mécanique d'origine est accompagné de son jeu de clés d'origine, de ses manuels d'utilisation et de sa trousse à outils d'origine, ainsi que d'une importante documentation comportant des copies de documents de propriété, des dessins Riva et des photos d'époque. Un ber Riva en bois fait également partie de l'ensemble.

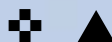
Magnifiquement préservé et entretenu, n'ayant navigué que dans l'eau douce, cet impressionnant Riva 32 Ferrari constitue une pièce de choix pour tout amateur de bateaux rares, puissants et exclusifs.

the previous versions, such as an extended platform and a longer propshaft. It is equipped with two BPM 450 SC Vulcano V8 engines to the latest specification, each producing 410 bhp, allowing it to reach a top speed of 54 knots (62 mph) and a cruising speed of 41 knots (47 mph). Specially finished in 'Giallo Modena' with a white interior, the boat was originally used for promotional purposes and remained at Riva's shipyard at Sarnico until May 1998, when it was bought by Mr. P..

In superb condition, this Riva 32 still has its original engines and comes with its original keys, owner's manuals and original tools, as well as an extensive set of documents including title documents, Riva drawings and period photographs. A wooden Riva cradle is also part of the package.

Magnificently preserved and maintained, having been used only in fresh water, this impressive Riva 32 Ferrari is an exceptional item for any lover of rare, powerful and exclusive powerboats.

1911 MARIQUITA BY WILLIAM FIFE & SONS



Titre de navigation anglais
British title

Xxxxxxx

900.000 - 1.700.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Le dernier 19M-J existant
- Bateau légendaire, plan Fife
- Confortable et rapide
- Restauration totale de 2001 à 2004
- Ex Peter Livanos et Albert Obrist
- Palmarès exceptionnel

- *Last surviving 19M-J*
- *Renowned Fife yacht*
- *Comfortable and fast*
- *Complete restoration between 2001 and 2004*
- *Ex Peter Livanos and Albert Obrist*
- *Exceptional race history*





Ce plan Fife est désormais le dernier représentant de la classe des 19 M JI. Mais il a bénéficié d'une restauration si exemplaire qu'il paraît prêt à venir à bout d'un second centenaire.

Les destins de Mariquita et Mariska sont décidément scellés. Les deux merveilles sont réunies dans cette vente exceptionnelle, alors que quelque cent dix ans plus tôt, elles n'auraient pas pu voir le jour sans la volonté d'un seul et même homme : Arthur K. Stothert. Industriel originaire de Glasgow, l'homme était sans doute le plus grand régatier de son temps. Sa carrière fait état de 123 victoires et 93 podiums, sur les 427 régates auxquelles il a pris part.

En 1910, lorsqu'il apprend que la classe de voiliers des « 19 M JI » vient d'être créée, il sait tout de suite qu'il ne peut pas rester à l'écart du mouvement. Il pressent que la nouvelle jauge va concentrer l'élite du yachting mondial. Les faits vont lui donner raison. A un point qu'il n' imagine peut-être pas encore. Car cette classe va devenir le laboratoire de la future classe J, celle des voiliers géants qui vont être armés à partir des années 1930 pour conserver (ou récupérer) la légendaire coupe de l'America.>>>

This Fife yacht is the last representative of the 19 M JI class.

Despite its grand age, it appears ready to sail on to the end of a second century, having benefitted from an exemplary restoration.

The destinies of Mariquita and Mariska were inextricably linked. These two extraordinary vessels, reunited in this sale, would not have come into existence were it not for the will of one remarkable man: Arthur K. Stothert. An industrialist from Glasgow, he was one of the finest sailors in his day. He competed in 427 regattas during his career, winning 123 victories and 93 podium finishes.

In 1910, hearing that a new class of yachts had just been established, the "19 M JI", Stothert knew straight away he had to be involved, predicting that this would attract the yachting world elite. The facts proved him right, to a greater extent than even he would realise. The class became the forerunner for the future J class, set up in the 1930s for the giant yachts competing to retain (or win back) the legendary America's Cup.>>>



>>>Notre homme cède donc son 15 MJI commandé trois ans plus tôt. Et en bon écossais, il s'adresse à nouveau à son voisin William Fife III. Il a au moins deux excellentes raisons de lui faire confiance. D'abord, en trois saisons, il a pratiquement tout gagné à bord de Mariska (voir plus loin). Ensuite, et ce n'est pas le moindre, Fife est en train de terminer, sur ses propres plans, la construction du premier 19 Mètre de l'Histoire. Il s'agit de Corona, ainsi baptisé car il va être mis à l'eau l'année du couronnement du Roi George V.

De ce fait, au moment de s'atteler à la construction de Mariquita, le charpentier pourra lui faire partager le bénéfice de sa première expérience. Stothert se rend donc, tout plein d'enthousiasme, au chantier de Fairlie, installé au bord de la rivière Clyde. Il va pouvoir prendre une solide option sur de futures victoires, et en même temps, lui exposer ses desiderata plus personnels. Il a en effet des idées arrêtées en matière d'aménagements intérieurs. L'affaire est conclue. Le voilier portera le numéro de construction 595.

Le nom de baptême signifie « coccinelle » en espagnol. La « bête à bon dieu » névoque pourtant qu'imparfaitement les dimensions du voilier : 38,1 mètres de longueur hors tout, pour un tirant d'eau de

3,6 mètres, et une surface de voilure de près de 573 mètres carrés.

De 1911 à 1913, Mariquita va rejoindre ses camarades de jeux Octavia, Norada et Corona. En trois saisons de courses, les équipages vont écumer les plans d'eaux d'Ecosse, mais aussi de Cork, Cowes, Dartmouth, Kiel et du Havre. Les victoires s'accumulent pour Mariquita. Cependant, déjà, en 1913, des rumeurs inquiétantes proviennent d'Allemagne. Octavia est vendue. L'avenir de la classe des 19m est fortement compromis.

Mariquita est à son tour cédée en 1915. Par chance, l'acquéreur F. Buge, est norvégien. Son pays est neutre durant le premier conflit mondial. Le bateau est convoyé dans un fjord. Il est rebaptisé Maud IV et passe cinq années au calme dans les eaux scandinaves. Après la guerre, il retrouve à la fois le clapot britannique et son nom d'origine. Mais Mariquita doit encore attendre six ans pour se remettre à régater vraiment. Sous la houlette de ses nouveaux propriétaires d'alors, Sir Liffé et A. Messer, le bateau est inscrit à des régates côtières. Il concourt dans la catégorie dite du grand handicap.

À l'approche de la Seconde Guerre mondiale, Mariquita connaît sa descente aux enfers. Sa coque passe d'abord entre les mains d'une entreprise de transports fluviaux,

>>>*And so our man immediately sold his 15M.JI ordered three years earlier. And, being a loyal Scotsman, he went once more to see his neighbour William Fife III. He had at least two good reasons to trust Fife. Firstly, he had won practically everything aboard Mariska (see further on) during the previous three seasons. Secondly and just as importantly, Fife was in the process of finishing, from his own design, the construction of the first 19-metre yacht in history. This was named Corona, having being launched during the year of King George V's coronation.*

And so, in planning the construction of Mariquita, he knew the boatbuilder would be able to use what he had learnt from his first experience. Stothert duly set off, full of enthusiasm, to the boatyard in Fairlie, on the banks of the Clyde. He was able to request a sound basis for future victories at the same time as request more individual specifications. In fact he had rather fixed ideas about the interior fittings. The deal was done and the yacht became construction number 595.

The yacht's name means "ladybird" in Spanish. This was in no way an indication of its dimensions: 38.1m in length,

with a draft of 3.6 metres and a sail area of nearly 573 metres squared.

From 1911 until 1913 Mariquita joined her playmates Octavia, Norada and Corona. Over three seasons of racing, the crews sailed the seas around Scotland, as well as Cork, Cowes, Dartmouth, Kiel and Le Havre. Victories began to accumulate for Mariquita. However, in 1913, disturbing rumours began to circulate coming from Germany. Octavia was sold. The future of the 19m class was compromised.

Mariquita was sold in 1915. By chance, the buyer, F. Buge, was Norwegian. His country remained neutral during the First World War, and the boat was taken to be kept in a fjord. It was renamed Maud IV and spent five years in calm Scandinavian waters. After the war, it rediscovered the choppy British seas and regained its original name. However, it would be another six years before Mariquita began racing once more. Skippered by its new owners, Sir Liffé and A. Messer, the yacht was entered for various coastal regattas, running in the large handicap class.

With the approach of the Second World War, Mariquita experienced her own descent into hell. The hull ended up in



qui la dépouille de son gréement, mais aussi de sa quille de plomb de 36 tonnes. Elle devient ensuite un « houseboat » comme disent les Anglais, une maison flottante, échouée dans une vasière de Pin Mill, sur la côte du Suffolk.

C'est là, et dans cet état pitoyable, que William Collier la retrouve en septembre 1987. Après six mois de discussion avec le propriétaire, Albert Obrist et Peter Livanos en font l'acquisition. Tout comme Peter Livanos, armateur grec, Obrist est un des plus grands collectionneurs de Ferrari. Obrist avait créé en 1991 le chantier de restauration de bateaux classiques Fairlie Restoration à Port Hamble, sur la côte sud de l'Angleterre, non loin de Cowes. Le nom est repris du petit village d'Ecosse pour rendre hommage à leur prestigieux aîné, leur maître à penser William Fife. La compagnie existe toujours presque 30 ans après et a restauré pas plus de 20 bateaux classiques, de 24ft à 95ft, principalement des Fife. Mariquita est alors emmené à Port Hamble. Dans le spectaculaire

livre sur la vie de Mariquita, incluant l'histoire complète du bateau, Albert Obrist dit : « Lorsqu'on demande à un petit garçon de dessiner un bateau, il va tout naturellement dessiner un bateau à voile avec un mât. Ce fut mon cas ». Il ajoute plus loin : « Une fois à Hamble, le bateau patienta 10 ans avant d'être restauré. J'ai attendu ce moment avec beaucoup d'impatience, tant ce bateau est mon préféré et je savais qu'il deviendrait le plus beau vaisseau flottant. Nous l'avons restauré dans sa configuration la plus originale, incorporant des modifications liées à la qualité, à la sécurité et aux changements environnementaux. Ces bateaux ne sont pas destinés à être exposés dans des musées mais à naviguer ».

A partir de 2001, la renaissance commence donc grâce à ces deux esthètes. Mariquita est entièrement restauré de A à Z dans ce chantier, un des plus performants au Monde. Pour leur protégée, rien ne sera trop beau. La restauration durera trois ans, de 2001 à 2004. >>>

the hands of a river transport company who stripped out the rigging and the 36-ton lead keel. It became a kind of houseboat, stranded in mud at Pin Mill, on the Suffolk Coast.

It was there, in this pitiful state that William Collier discovered it in September 1987. After six months of discussion with the owner, it was bought by A. Obrist and Greek shipowner P. Livanos, both serious Ferrari collectors. In 1991 Obrist set up the classic yacht restoration boatyard, Fairlie Restorations, at Port Hamble on the south coast of England, not far from Cowes. The name was taken from the small village in Scotland in honour of their predecessor and inspiration, William Fife. The boatyard is still in operation today, having restored over 20 classic yachts, mainly Fifes ranging in size from 24ft to 95 ft. Mariquita was duly transported to port Hamble. In the wonderful book on the life of Mariquita that includes the full history of the boat, A. Obrist said: "When you

ask a small boy to draw a boat, he will instinctively draw a sail boat with a mast. This was what I did." Further on he adds : "Once the boat arrived at Hamble, it had to sit patiently for ten years before being restored. I waited for this moment impatiently, as this was my favourite boat and I knew it would become the most beautiful vessel on the sea. We restored it to strict original configuration, incorporating modifications where quality, safety and environmental changes were required. These boats are not intended to be put on display in a museum, but to be sailed."

Saved by the two aesthetes, the renaissance began in 2001. Mariquita underwent a top-to-bottom restoration at this boatyard, one of the best in the world. Nothing was too good for this yacht. The restoration took three years, finishing in 2004, with no concern to how many hours were spent on the project. The aim was to get as close to the original design as possible, >>>



>>>Qu'importent les heures de travail facturées. Ils tiennent en priorité à se rapprocher au maximum de l'épure originelle, tant dans l'accastillage de pont que dans les décorations intérieures. On se souvient en effet que le premier commanditaire, Arthur K Stothert, avait des idées très précises sur ce sujet.

Cependant, avant que la coque ne soit en mesure d'accueillir de tels aménagements, encore faut-il qu'elle soit de nouveau assez solide pour supporter la quille et la mâture. Le réalisme commande de se résoudre à une reconstruction totale. En reprenant toutefois la technique d'origine, à savoir des membrures en acier pour assurer la rigidité structurelle de la coque, sur lesquelles viennent se poser des bordés en acajou d'Afrique de 2,5 centimètres d'épaisseur. Toutes les fixations structurelles sont en nickel aluminium bronze. De même, s'agissant du pont en teck, pour assurer une parfaite étanchéité, il est clouté sur des panneaux de contreplaqué de 80 millimètres qui ont été préalablement posés.

La solidité de la coque étant dorénavant assurée, il est alors permis de songer à l'intérieur. Après un démontage minutieux, les mains d'or des artisans de Fairlie vont pouvoir reconstituer à l'identique les cabines du propriétaire et des invités. Mais nul n'avait oublié, Mariquita avait d'abord été conçue comme une bête de course. Comme aux origines, les plafonds ouverts ont été conservés. Ils laissent

apparaître les structures. C'était voulu, pour soulager autant que possible le bateau de poids inutiles.

Quelques concessions à la modernité ont toutefois été apportées. Une douche dans la salle de bain du propriétaire, remplace la baignoire encastrée d'origine. L'espace ainsi gagné a pu être dévolu à la salle des machines. En l'occurrence, un moteur Yanmar de 315 HP propulse Mariquita lors des arrivées de port ou durant les convois par calme plat en Méditerranée.

Comme en 1911, le logement principal se compose d'un salon gracieux avec une table à manger, un bureau et un canapé. Un passage à l'arrière mène à l'escalier des cabines principales, avec une cabine simple à tribord et une autre à bâbord. La cabine double à l'arrière dispose de son propre accès direct au cockpit via un passage spécialement aménagé.

Vers l'avant de la salle à manger, une approche plus pragmatique a été adoptée pour permettre l'hébergement de sept membres d'équipage et du skipper dans sa propre cabine.

La cuisine a conservé son style du début du XX^{ème} siècle, mais elle a été entièrement repensée pour nourrir efficacement, durant une course, les seize à dix-huit membres d'équipage, idéalement requis pour mener au mieux la puissante monture.

Le bateau peut reprendre la mer en 2005. C'est à ce moment-là que le fameux livre va voir le jour.

>>>with attention paid to every detail from the fittings on the deck to the interior decoration. Remembering that the first owner, Arthur K Stothert, had very strict ideas on this subject.

However, before the hull could accommodate the interior fittings, it had to be strong enough to support the keel and mast. Total reconstruction was required using the original techniques. Steel frames, assuring the structural rigidity of the hull, were laid with African mahogany boards, 2.5 cm in depth. All structural fastenings were in nickel aluminium bronze. The deck was laid with teak boards studded onto 80 mm plywood panels, ensuring it was completely sealed.

Once the solidity of the hull was assured, attention turned to the interior. This was painstakingly dismantled, and the trusted hands Fairlie craftsmen duly rebuilt the cabins for owner and guests exactly as they had been. Attention was paid to the fact that Mariquita had originally been designed for competition. The original open deck heads were preserved, revealing the structure of the boat. This was in order to keep the weight as low as possible.

A few modern concessions were added. A shower in the owner's bathroom replaced the original sunken bath. The space gained was allocated to the engine room, which was equipped with a Yanmar 315 bhp engine used to carry Mariquita into port,

or in the Mediterranean when conditions were calm.

As in 1911, the main interior accommodation features an elegant saloon with dining table, desk and sofa. A passageway at the back leads to the principal cabins, with a single cabin to starboard and another to port. The rear twin cabin has its own access to the cockpit.

Towards the front of the saloon, a more pragmatic approach has been adopted to allow the accommodation of seven crew members and a private cabin for the captain.

The galley has retained its early 20th century style, but efficiently redesigned to be able to feed sixteen to eighteen people, the ideal crew size for this large yacht, during a race.

The boat was ready to take to the water again in 2005. This was the moment that the aforementioned book was published, a copy of which will be made available to any potential buyer. P. Livanos, having taken so much pleasure in the project to resuscitate Mariquita, was not very involved in classic regatta racing, and used the yacht very little. A group of businessmen from London duly got together to buy it, and have now entered Mariquita into the sale at Retromobile.

Mariquita's breathtaking appearance ensured it integrated quickly into the Mediterranean circuit, thanks to the combined

Il est évidemment disponible à tout acquéreur potentiel. Mais Peter Livanos, ayant pris plaisir à ressusciter ce projet et peu actif dans les régates classiques, ne l'utilisera que très peu. D'autant qu'un collectif d'hommes d'affaires londoniens, a décidé de se porter acquéreur. Ce sont eux qui le mettent à la vente à Rétromobile.

Si Mariquita s'est si vite intégrée au circuit méditerranéen, c'est bien sûr en raison de son esthétique époustouflante. Cela, c'est le travail combiné de William Fife et de ses dignes successeurs du chantier de Fairlie Restoration. Mais c'est aussi parce que le bateau a toujours été admirablement manœuvré.

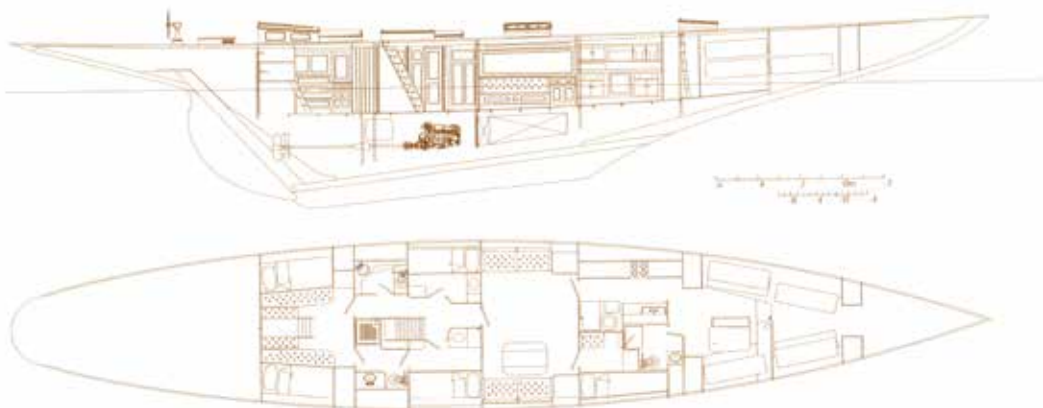
En cela, dans les années 2010, il a bénéficié du savoir-faire d'un skipper de légende, Jim Thom, qui n'a cessé de perfectionner l'art de l'empannage et du virement de bord. Il a même rédigé un petit livre à partir de son expérience. Ce guide était remis à chaque équipier nouvellement embarqué.

Le récent palmarès du voilier est impressionnant : vainqueur de la Monaco Classic Week, des Régates Royales de Cannes et des Voiles de Saint-Tropez. Lauréat du Big Boat Panerai Trophy en 2014, voilà pour les classements sportifs. Mais il faut aussi compter de nombreux prix d'élégance. Artcurial est très heureuse de présenter cette œuvre d'art des océans, un vaisseau unique à l'histoire exceptionnelle. C'est aussi tout cela qu'emportera l'heureux acquéreur de Mariquita.

effort of William Fife and his talented successors at Fairlie Restoration.

This is a yacht that has always been skippered admirably. During the 2010s it benefitted from the expertise of legendary skipper, Jim Thom, who worked ceaselessly to perfect the art of gybing and tacking. He drew on his experience to write a short book and a copy of this guide was given out to every new crew member coming on board.

The recent results for this yacht are impressive: winner of the Monaco Classic Week, the Régates Royales de Cannes and the Voiles de Saint-Tropez. In 2014, it won the Big Boat class in the Panerai Trophy, and there have been numerous other awards. Artcurial is delighted to present this masterpiece of the oceans, a unique vessel with an outstanding history, ready to carry away the lucky buyer of Mariquita.



1972 CUJO BY BAGLIETTO ▲

Titre de navigation anglais
British title

300.000 - 600.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Histoire et provenance unique
- Dans la même famille depuis plus de 30 ans
- Plus de €800 000 de factures pour son refit complet en 2017/2018

- **Unique history and provenance**
- **In the same family for over 30 years**
- **Over €800 000 in invoices for a complete refit in 2017/2018**



Construit en Italie en 1972, ce motor yacht est entré dans la postérité en 1997, le dernier été de Lady Di. Elle y a passé du temps à bord, puisque le bateau appartenait alors à Dodi Al Fayed.

Cujo n'était pas encore construit que déjà il était promis à une destinée hors du commun. Son premier commanditaire était John Van Neumann, l'entrepreneur qui avait ouvert le marché américain à Porsche et à Volkswagen. En 1972, il avait commandé au chantier italien Baglietto un motor yacht en

spécifiant un cahier des charges somme toute assez simple : il devra aller vite, plus vite que tout ce qui est flotte actuellement par le monde.

Les deux moteurs diesel turbo de 1350 CV, à 18 cylindres en V, attestent que la demande du client avait été comprise. Construits par Castellanza en Italie, ces deux engins permettent d'atteindre la vitesse maximale de 40 nœuds (près de 80 kilomètres/heure). En régime économique, l'autonomie de navigation est de 460 miles : largement suffisant pour >>>

Built in Italy in 1972, this motor yacht was consigned to posterity in 1997, Lady Diana's last summer. She spent time on board this yacht which belonged at that time to Dodi Al Fayed.

Cujo was assured of an unusual destiny before it had even been built. Its first owner was John Van Neumann, the entrepreneur who opened up the American market to Porsche and Volkswagen. In 1972, he ordered a motor yacht from the Italian shipyard Baglietto, with a specification request that was

straightforward: it had to go fast, faster than anything else on the water, anywhere in the world.

The two 1350 bhp diesel turbo engines, with 18 cylinders in a V, suggest that the client's demand had been understood. Built by Castellanza in Italy, these two engines allowed a maximum speed of 40 knots (close to 80 km/hour). At more economical speeds, it had a range of 460 miles which was enough to cross the Mediterranean in any direction.>>>





>>>sillonner la Méditerranée dans tous les sens.

Après quelques années de satisfaction totale, l'homme d'affaires veut un bateau encore plus rapide et plus grand. Cujo est vendu à M. Kashoggi, qui, rapidement, le cède à son cousin : Dodi Al-Fayed. Le bateau bénéficie alors d'un refit au chantier CARM de Lavagna. Il gagne encore en splendeur, notamment parce que ses aménagements deviennent plus sophistiqués. Ces améliorations renforcent l'amour du propriétaire

pour son bateau. A Saint Tropez, ils sont réputés inséparables. Cujo est amarré au quai Suffren, face au Café de Paris et de Sénéquier. Comme Dodi Al-Fayed a des accointances avec le cinéma hollywoodien, il invite à son bord Brooke Shield, Clint Eastwood, Tony Curtis, Bruce Willis...

Mais c'est surtout, son invitée de l'été 1997 qui va faire entrer le yacht dans la postérité. Plusieurs fois, au mois d'août, Lady Di y a passé des moments de grâce. Les photos où la Princesse apparaît en short blanc

>>> *The businessman was completely happy with his yacht for a few years, before wanting something that was even bigger and faster. Cujo was sold to M. Kashoggi, who sold it straight on to his cousin: Dodi Al-Fayed. The boat underwent a full refit at the CARM shipyard in Lavagna, regaining its splendour, with a layout that was even more sophisticated.*

After that, it appears the owner was inseparable from his boat in Saint Tropez. Cujo was moored at

the Suffren quay, opposite the Café de Paris and Sénéquier. As Dodi Al-Fayed was acquainted with the Hollywood world, he invited many friends on board, including Brooke Shield, Clint Eastwood, Tony Curtis, Bruce Willis...

It was his guest in the summer of 1997, however, that ensured the yacht's posterity. Several times, during the month of August, Lady Diana spent time on the boat. There are photos showing the Princess in a black costume and white shorts on board.

et haut de maillot noir ont été prises à son bord. En revanche, le cliché mythique en maillot turquoise où elle est assise à l'extrémité d'une étrave, comme s'il s'agissait d'un plongeur, s'est déroulée sur Sokarr, le bateau du père de Dodi.

Après la disparition tragique du couple, l'équipage de Cujo est dévasté. Il tente de rester fidèle à l'esprit de Dodi et de son dernier amour. Mais le cœur n'y est plus. Stefano, le capitaine prend de plus en plus souvent le commandement de Sokarr, et de ses 70 mètres à manoeuvrer délicatement dans les ports de la Côte d'Azur.

Cujo reste dans la famille, mais il est affecté au rôle de discret bateau taxi pour les prestigieux invités de Mohamed Al Fayed. Il prend alors l'allure d'un austère garde-côte. Il perd peu à peu son âme. Désarmé en 1999, il séjourne plusieurs années à terre et sous abri, au chantier CARM qui s'était chargé de son premier refit.

Cependant, l'un des cousins de Dodi, Moody, ne peut se résoudre à voir ainsi s'étioler ce qui faisait la fierté de son cher disparu. Pour restituer à Cujo son lustre légendaire, il consacre un budget hors normes de près de 800 000€ (toutes les factures sont consultables sur demande). L'ensemble des aménagements intérieurs et le nouveau design des lignes extérieures ont été confiés au célèbre Tommaso Spadolini.

De fait, bien plus qu'une seconde naissance, le résultat est une transfiguration à couper le souffle.

Qui croirait que la construction originelle remonte à 1972, tant le bateau a rajeuni ? En fait, ses lignes, au départ, étaient comme celles des Porsche qu'exportait son premier propriétaire : leur modernité se révèle éternelle.

Moody a surtout consacré les deux dernières saisons à croiser en Sardaigne et sur la côte amalfitaine. Mais ses jeunes enfants, ses nombreux déplacements professionnels et sa maison à Porto-Cervo lui absorbent tout son temps. Il a pris la décision difficile de se séparer de ce joyau. Le nouveau propriétaire peut être certain qu'il pourra prendre la mer dans l'instant.

Simplement, Moody aimerait que cet acquéreur soit bien conscient de l'héritage spirituel dont il va devenir le légataire. Son grand souhait serait que ce nouvel armateur fasse preuve pour Cujo d'un amour aussi grand que celui que lui avait voué Dodi.

En tous les cas, tel qu'il est présenté, le bateau apparaît comme une opportunité exceptionnelle et une occasion unique d'acquérir la puissance, le style et l'histoire en un seul navire.

The poignant image of her in a turquoise swimsuit sitting at the end of the bow, as if on a diving board, was actually on Sokarr, the boat belonging to Dodi's father.

After the couple's tragic death, the crew on Cujo were devastated. They tried to remain faithful to the memory of Dodi and his last love, but finally lost heart. The captain Stefano, began more often to take command of Sokarr; its 70-metres requiring careful manoeuvring around the ports of the Côte d'Azur.

Cujo remained in the family, assigned to the role of private taxi for special guests of Mohamed Al Fayed, and taking on the appearance of an austere life-boat. Little by little, it lost its soul. Decommissioned in 1999, it spent several years on dry land and under cover, at the CARM shipyard where it had first been refitted.

Finally, one of Dodi's cousins, Moody, could no longer bear to see

the boat slowly lose its dignity. He dedicated an exceptionally large budget of nearly 800,000€ (all invoices available on request) to restoring Cujo to its former glory. The interior arrangements and the new design of the exterior styling was entrusted to the celebrated Tommaso Spadolini.

And so, Cujo underwent a breathtaking transformation that was more than just another rejuvenation. With this striking new appearance, it was difficult to believe that the boat was originally built in 1972. In fact, once finished, it was like a new Porsche being delivered to its first owner, offering a timeless modernity.

Moody then spent the last two seasons cruising around Sardinia and the Amalfi coast. His young children, professional commitments and house in Porto-Cervo, however, took up a lot of time and he made the difficult decision to part with this precious item. The new owner can be assured that it will take to the water immediately.

Moody would like the buyer to be conscious of the spiritual heritage they will assume responsibility for. His great wish is that the new owner will have as much love for Cujo as Dodi had.

In any case, the boat, as presented, offers an exceptional and totally unique opportunity to acquire power, style and history in a single vessel.



1964 VOLKSWAGEN COMBI TYPE 2 CAMPMOBILE ■

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 2382043540

60.000 - 120.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• État neuf

• Mythique, histoire unique

• 994 miles d'origine

• *New condition*

• *Legendary, unique history*

• *994 miles since new!*



Ce Combi n'a que 994 miles d'origine et son histoire est incroyable ! Le véhicule est commandé neuf au garage Volkswagen de Aurora au Colorado par un couple, épris de découvertes et de voyages. Il est livré le 17 février 1978 par le concessionnaire, fin prêt pour commencer la belle saison des explorations ! Dès la livraison, le couple découvre avec stupéfaction un détail dont il ne s'était absolument pas douté lors de la commande, étant américains et ne sachant même pas qu'une boîte pouvait être autre qu'automatique ! Le couple partira en vacances une seule fois en parcourant un peu plus de 900 miles à son volant mais, ne s'habituant pas au maniement de la boîte mécanique, il le remise au

sec jusqu'en 2018, date à laquelle il est vendu. Le Campmobile est alors importé en Allemagne, remis en ordre de marche et se présentera à la vente dans son état « neuf » d'origine.

Il est toujours exceptionnel, voire émouvant de découvrir un véhicule dans son état neuf et qui plus est lorsqu'il s'agit d'un camping-car car l'intégralité des éléments intérieurs, en bois, les ustensiles, les instruments de cuisine, le lit double pliant, les moquettes, les tissus (ici un tartan vert et marron), la radio d'époque, le toit montant (pour permettre de se tenir debout à l'intérieur), les tables et tous les détails livrés d'usine, ont traversé les années sans prendre une ride, sans aucun endommagement ou

This Combi has only 994 original miles and its story is incredible! The vehicle was ordered new at the Aurora Volkswagen dealership in Colorado by a couple enamored of discovery and travel. It was delivered by the dealership on 17 February 1978, ready to take the great road of explorations! Upon delivery and to their amazement, the couple discovered a detail they had absolutely no idea about when ordering, being American and not actually knowing that a gearbox could be other than automatic! The couple will use it only once to go on holiday, driving it just over 900 miles however, since not getting used to the manual gearbox, it will be left

unused until its sale in 2018. The Campmobile is then imported to Germany, put back into working order and will be for sale in its original "new" condition.

It remains exceptional and emotional to discover a vehicle in such new condition, even more so when it comes to a camper van, as all interior features like the wood, utensils, kitchen tools, the folding double bed, the carpets, the fabrics (here in green and brown tartan), period radio, the expendable roof (in order to stand inside), tables and all factory details, have gone through the years without aging and without any damage or poor patina. Additionally, this T2 will be delivered to its future owner with all original manuals,



mauvaise patine. De plus, ce T2 sera livré à son futur propriétaire avec l'intégralité des manuels de l'époque, celui du propriétaire, le carnet d'entretien d'origine, les notes prises par le couple pendant les quelques premiers 900 miles parcourus, une carte du Colorado, même la carte d'époque du vendeur VW et les factures d'origine ! Tout y est !

Bref, que dire de plus de ce T2 Campmobile sinon qu'il est une « personnification » de l'aventure et surtout une invitation au voyage en amoureux à la découverte de nouvelles contrées ! Sinon, pour conserver ce presque 'delivery mileage', il pourra être exposé dans un musée comme un hommage à une époque où la liberté avait du sens !

the original service logbook, notes taken by the couple during their first few 900 miles trip, a Colorado map, and not to forget the VW seller's card and original invoices! Everything is in there!

To conclude, what more can we say about this T2 Campmobile other than it represents the "embodiment" of adventure and above all, an invitation to a romantic trip to discover new lands! Another option to keep this almost "delivery mileage" intact will be to exhibit it in a museum as a tribute to a period when freedom actually made sense!



1980 FERRARI 512 BB

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° 29823

Moteur n° 00515

220.000 - 260.000 €

• Matching numbers

• Vendue neuve en France par Pozzi

• 3^e main, entretien très suivi

• *Matching numbers*

• *Sold new in France by Pozzi*

• *3rd hand, consistent maintenance*



Cette belle Ferrari 512 BB est vendue par Ch. Pozzi SA en novembre 1979 à Monsieur R. de Port Leucate, dans le sud de la France, dans sa combinaison de couleurs, certainement la plus désirable : grise, sièges « Daytona » en cuir bordeaux et noir. Le carnet d'entretien est tamponné régulièrement montrant un entretien rigoureux jusqu'en 1995 jusqu'à l'achat par le propriétaire précédent. La voiture est ensuite acquise en 2006 par l'actuel propriétaire. Un compte rendu des contrôles techniques de 2006 à aujourd'hui démontre une régularité sans faille. Cette BB512 vient de passer les 58 000 km et sort d'une révision complète. On ne peut que recommander ce bijou, livré avec

sa trousse complète d'origine avec manuel d'utilisation, carnets de garantie et d'entretien tamponné ainsi que le manuel de la radio. Plus rare que la version injection (929 exemplaires contre 1 007 à injection), la 512BB est la toute dernière Ferrari à carburateurs. A ce titre, cet exemplaire d'origine française, matching numbers, n'ayant connu qu'un nombre limité de propriétaires, entretenu avec soin, et dans une des combinaisons de couleurs les plus attractives, offre un indéniable attrait. Les prix de ces BB ont baissé de manière importante depuis 2015. Les BB sont au plus bas actuellement, en termes de prix, sur le marché actuel ; il est indéniable qu'il est temps à présent de les acquérir !

This gorgeous Ferrari 512 BB was sold by Ch. Pozzi S.A to Mr. R. from Port Leucate in the south of France in November 1979 and is presented in its most desirable colour combination: grey, "Daytona" leather seats in burgundy and black. The service logbook has been regularly stamped and shows a meticulous servicing until 1995, at the purchase by the previous owner. The car was then acquired in 2006 by the current owner. A technical inspection report from 2006 to date bears witness of a highly consistent maintenance. This BB512 has a mileage of just over 58,000 km and just came out from a complete overhaul. We can only recommend this marvel,

delivered with its full original case including user manual, warranty and stamped service logbook, as well as the radio manual. Rarer than the injection version (929 units compared to 1,007 with injection), the 512BB is the very last Ferrari with carburetors. Having known only a limited amount of owners, this example of French origin with matching numbers, maintained with care and in one of the most attractive colour combinations, offers an undeniable appeal. Prices of these BBs have considerably dropped since 2015. The BBs are currently at their lowest price in today's market : it is undoubtedly the right time now to acquire them!



1972 MASERATI BORA 4,7L

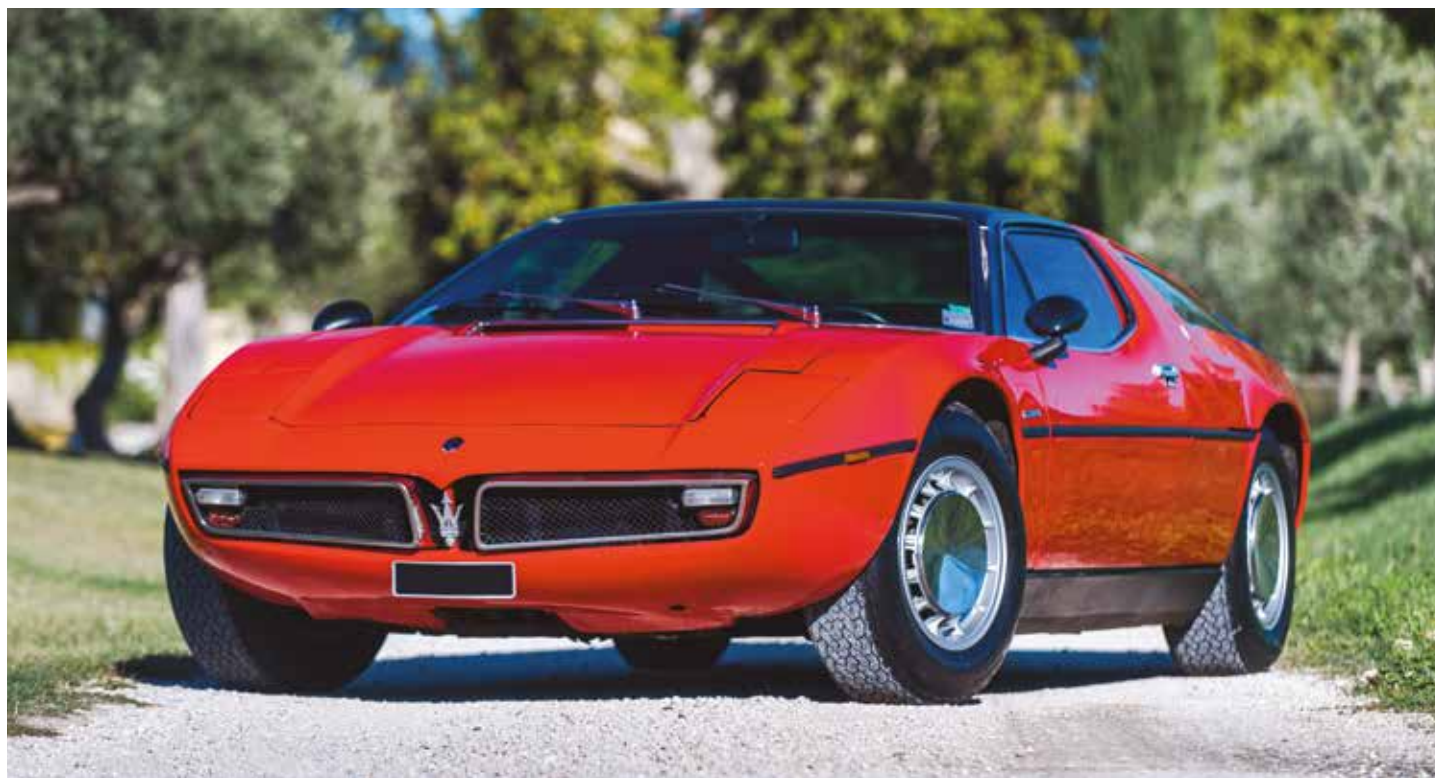
Carte grise française
French title

Châssis n° AM117 362
Moteur n° AM107/07/47 *362*

120.000 - 160.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Supercar au dessin exceptionnel
- Restauration ancienne de qualité
- Intérieur superbe et patiné

- *Exceptional supercar design*
- *Previous quality restoration*
- *Beautiful interior with nice patina*



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. 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 wow'd 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. It is a car with a legendary design and so representative of the 1970s styling, a stroke of genius from Giugiaro.



1969 FERRARI 365 GT 2+2

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 11307

170.000 - 230.000 €

- Matching numbers
- Très bel exemplaire
- Historique connu

- Matching numbers
- Very fine example
- Known history



Disposant de quatre véritables places, de performances élevées et d'une ligne toute en élégance, il est légitime que ce modèle soit devenu légendaire, et le demeure de nos jours. Lorsque nous sommes allés à l'inauguration du Mondial de l'Auto à Paris, nous nous sommes fait une réflexion sur le stand Ferrari en regardant la GTC4 Lusso : « La taille de la voiture est bien trop imposante même pour une quatre places ! ». Le sujet était alors lancé sur les 4 places Ferrari. 456, 400 et 365 GT 2+2 sont les modèles Ferrari avec quatre vraies places et quel chic par rapport à leur grande sœur la GTC4 Lusso ! L'allure toute en finesse d'une GT 2+2, le grand plaisir de conduite avec une boîte de vitesses parfaitement étagée, sa sonorité naturelle si rauque (celle-ci non travaillée électroniquement !), son intérieur à l'élégance parfaite.

Pour nous, le choix est sans appel !

Le modèle présenté a été livré neuf en Italie à B. Buitoni. Elle passe ensuite entre les mains de quelques propriétaires jusqu'à l'actuel, un passionné de la marque qui partage son temps entre sa résidence suisse et sa magnifique propriété toscane. Achetée en 2009 à Auto Classic, à Mocalieri, la voiture est entretenue depuis par l'Officina Mauro Prampolini à Carrare. Toutes les factures d'entretien sont présentes dans le dossier. Son compteur affiche 19 000 km. Il s'agit d'un très bel exemplaire dans sa livrée noire, intérieur en cuir beige, ce qui lui confère une combinaison des plus attractives et désirables. La 2+2 fera le bonheur d'un jeune papa voulant faire bénéficier ses enfants de la meilleure des éducations, le style, l'élégance, la sportivité et le confort !

With genuine space for four, high performance and elegant styling, it is fitting that this model should have become a legend and remain so to this day. When we visited the Paris Motor Show and saw the GTC4 Lusso on the Ferrari stand, we observed: "The car is much too big, even for a four-seater!" That got us thinking about Ferrari's four-seaters. The 456, 400 and 365 GT 2+2 models all have four proper seats and such elegance compared with their big sister, the GTC4 Lusso! The finely wrought lines of a GT 2+2, the immense pleasure of driving with its perfectly spaced gear ratios, its throaty natural roar (no electronically "enhanced" sound here!), its impeccably elegant interior ... for us, the choice is clear!

The model presented here was delivered new in Italy to B. Buitoni. It then changed hands several times before being acquired by its current owner, a Ferrari enthusiast who divides his time between his home in Switzerland and his magnificent property in Tuscany. Purchased in 2009 from Auto Classic in Mocalieri, the car has since been looked after by the Officina Mauro Prampolini in Carrara. All the service bills are on file and the odometer reads 19,000 km. It is a very fine example, finished in black with a beige leather interior, one of the most sought-after and attractive combinations. This 2+2 would delight any young father keen to provide his children with the best possible education, with style, elegance, sportiness and comfort!



1961 FERRARI 250 GTE SÉRIE 1

Titre de circulation monégasque
Monegasque title

Châssis n° 2339
Moteur n° 2339 (248E)

280.000 - 380.000 €

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

- Matching numbers
- Lovely colour combination
- Interesting series 1

250... un numéro évocateur dans l'histoire de Ferrari, tant en compétition qu'en tourisme. Son succès repose sur une mécanique remarquable conçue par Gioacchino Colombo, un V12 3 litres qui va révéler une grande polyvalence. Fortes de résultats évocateurs dès 1952 en compétition, les 250 versions tourisme rencontrent un franc succès. 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. Présentée officiellement au Salon de Paris, au mois d'octobre, elle rencontre le

succès et atteindra jusqu'en 1964 une production qui frôle le millier d'exemplaires, contribuant ainsi au renom de Ferrari dans le monde entier.

L'exemplaire présenté est une rare première série, dont la production s'est limitée à 299 unités. Il porte le numéro de châssis n°2339, et à ce titre occupe une place particulière, puisqu'il s'agit de la voiture qui est représentée sur certaines brochures d'époque. Vendu neuf aux USA, il y demeurait toujours en août 1984, puisqu'elle obtenait le troisième prix à l'International Ferrari Concours, aux mains de D. Kinnaird. Un descriptif de la voiture lors de sa vente mentionne qu'elle n'aurait eu que deux propriétaires aux USA,

250...an evocative number in the history of Ferrari and all for good reason. Its success is based on the excellent 3L V12 engine designed by Gioacchino Colombo that revealed great versatility. With strong results in racing from 1952 on, the 250 road versions would not disappoint either. In 1960, the 250 PF coupe gave way to a new version, the 250GTE, also bodied by Pinin Farina, and Ferrari's first four seater. To accomplish this, Ferrari had to push the engine forwards by 20cm and to create a more slender top. Officially introduced at the 1964 Paris Motor Show in October, the car was very successful and

reached a production rate of nearly a thousand copies until 1964, contributing to Ferrari's worldwide reputation.

The example presented is a rare first series, limited to only 299 units. Its chassis number is 2339 and it is special as it is the car that is represented on some period brochures. 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 D. 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





avant d'être importée en Europe au milieu des années 90. En 2003, elle a bénéficié d'une restauration en Italie. 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. Le moteur est celui d'origine et fonctionne de manière satisfaisante et les pneumatiques, 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, son nouveau propriétaire éprouvera la satisfaction unique de se glisser derrière la fine jante du volant Nardi et de réveiller le mélodieux V12 pour de longues randonnées.

current owner acquired it 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, matching numbers, runs well and the 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, its new owner will have the unique pleasure of slipping behind the thin Nardi steering wheel and waking up the melodious V12 for long rides.

1971 FIAT DINO SPIDER 2.4L

Carte grise française
French title

Châssis n° 135 BS 001410
Moteur n° 135 C 000000 6448

110.000 - 130.000 €

- Moteur magnifique
- Ligne à couper le souffle
- Restauration importante

- Magnificent engine
- Breathtaking styling
- Major restoration



La Fiat Dino Spider, dans sa version 2.4L, se distinguait en de nombreux points de celle équipée du 2L. Tout d'abord, la 2.4L était fabriquée chez Ferrari, sur des lignes de production parallèles à la Daytona, tandis que la 2L était assemblée chez Fiat, à Turin. Techniquement, le 2.4L gagnait un bloc moteur en fonte, héritait de roues arrière indépendantes et d'un système de freinage amélioré. Seuls 420 exemplaires furent assemblés, et l'on peut réellement considérer que son plumage n'a d'égal que son ramage, tant la beauté de la ligne trouve écho dans la sonorité enchanteresse du V6.

Immatriculé le 7 juillet 1971, cet exemplaire a été acheté par son précédent propriétaire en Italie, en 2013. Une restauration complète venait d'être menée, à l'exception de la mécanique. Celle-ci fut alors

confiée à JL Préhaubert, spécialiste des mécaniques Ferrari, pour une réfection complète. Depuis, la voiture a parcouru près de 20 000 km. La carrosserie est saine et habillée d'une classique laque rouge, tandis que l'intérieur a été refait en cuir noir. La capote est en bon état. Le Dinoplex a été conservé mais remplacé par un système d'allumage MDS PN6425. Le chant du V6 est magnifié par l'adaptation de trois petits filtres à air, tandis que l'élément d'origine sera livré avec la voiture. Un réservoir en aluminium a été installé dans le même temps qu'un coupe circuit et un antivol qui coupe l'allumage. Ce beau Spider est accompagné d'un manuel d'utilisation en français, d'un double des clés et de nombreuses documentations techniques. Il est prêt à prendre la route et à gratifier son futur propriétaire de ses montées en régime gringantes.

The 2.4-litre Fiat Dino Spider differed in several respects from the 2-litre model. First, the 2400 was built at Ferrari, on assembly lines next to the Daytona, whereas the 2000 had been built by Fiat in Turin. Technically, the 2400 now had a cast iron engine block, independent rear suspension and uprated brakes. Only 420 units were built and it is true to say that its performance lived up to its looks, the beauty of its design echoed in the beguiling sound of its V6.

First registered on 7 July 1971, this model was purchased by its previous owner in Italy in 2013. A full restoration had just been carried out, with the exception of the engine. This was therefore entrusted to JL Préhaubert, a Ferrari engine specialist, for a complete rebuild. Since then,

the car has covered nearly 20,000 km. The bodywork is sound and finished in a classic red, while the interior has been refurbished in black leather. The hood is in good condition. The Dinoplex ignition has been kept, but has been replaced by an MDS PN6425 system. The sound of the V6 has been amplified with the fitment of three small air filters, but the original filter will also be supplied. An aluminium fuel tank was fitted at the same time as a circuit-breaker and ignition cut-out anti-theft device. This attractive Spider comes with a French owner's manual, two sets of keys and numerous technical documents. It is ready to take to the road and delight its new owner as it zings up the rev range.

1965 GHIA 1500 GT

Carte grise française
French title

Châssis n° 0317992

60.000 - 100.000 €

Sans réserve / **No reserve**

- Restauration poussée
- Modèle rare et exclusif
- Seule survivante en version bi-ton

- **Extensive restoration**
- **Rare and exclusive model**
- **Only survivor in two-tone version**



L'histoire raconte que ce coupé Ghia 1500 GT aurait été commandé par un riche Argentin dont l'actuel propriétaire, passionné de voitures italiennes rares, se plaît à penser qu'il s'agirait d'Alejandro de Tomaso, futur propriétaire de Ghia.

Cette voiture présente la particularité d'une carte grise Ghia (et non pas Fiat comme c'est souvent le cas) et d'une livrée bi-ton, « rosso corsa » et toit recouvert de vinyle noir. Ce serait la seule survivante dans cette élégante configuration, une baguette chromée séparant les deux teintes. Elle a fait l'objet d'une restauration extrêmement soignée, sur trois ans, avec mise à nu de la carrosserie sablée, refaite pour les parties qui l'exigeaient puis repeinte avec remplacement du pare-brise. Moteur et boîte de vitesses ont été entièrement restaurés, avec remplacement des pistons, pompes à huile et eau, embrayage, allumage,

joints et conduites... Radiateur, démarreur, direction, suspension, système de freinage et réservoir de carburant ont connu des attentions identiques. À l'intérieur, la sellerie a été remise en état, les moquettes remplacées et les compteurs et jauges révisés.

Cette voiture se trouve donc aujourd'hui dans un état magnifique, qui fait honneur à cet élégant coupé créé sur une base Fiat 1500 à l'initiative de Sergio Sartorelli, alors responsable du style chez Ghia. Avec une aérodynamique soignée et un poids limité à 950 kg environ, cette voiture atteignait 170 km/h en pointe. Dotée d'un aménagement digne des meilleures GT, elle était chère et sa production est restée limitée, avec quelque 846 exemplaires.

Rare, exclusive, élégante, en état superbe, cette voiture fera le bonheur de tout amateur de voiture de sport italienne raffinée.

According to its history, this 1500 GT Ghia coupe would have been ordered by a wealthy Argentine whose current owner, passionate about Italian cars, likes to think would have been Alejandro de Tomaso, the future owner of Ghia.

This car has the peculiarity of a Ghia car registration (usually listed as a Fiat) and a two tone livery of rosso corsa with a black vinyl roof. This car would be the only surviving in this configuration, a chrome strip separates the two tones. It had undergone a very meticulous restoration over three years, the body was bare sandblasted, redone for the parts that required work, repainted and the windshield was replaced. The engine and gearbox have been completely overhauled with the replacement of the pistons, oil pump, water pump,

clutch, ignition, seals, and pipes. The list goes on: radiator, starter, steering, suspension, brake system, and fuel tank. The upholstery has been refurbished, carpets renewed, and meters and gauges have all revised.

The car is now in a beautiful condition, as a testament to the brainchild of Sergio Sartorelli, the head of design at Ghia, who had designed this car on a 1500 Fiat chassis base. With adjusted aerodynamics and a limited weight (950kg), the car reached a top speed of 170 km/h. With an equipment worthy of the best GTs, it was expensive and its production remained limited, with some 846 units. Rare, exclusive, elegant, and in great condition, this car will delight any lover of refined Italian sports cars.



La collection suédoise oubliée

The forgotten Swedish Collection

Lots 73 à 77

Nous sommes fiers de présenter ces cinq voitures provenant d'une collection suédoise oubliée. Les hivers étant particulièrement rigoureux, et notre collectionneur très précautionneux, il a mis ses voitures en hivernage, stockées dans de bonnes conditions, et ne les a plus utilisées, certaines, depuis des décennies. Elles sont donc vendues strictement en l'état, à redémarrer et/ou à restaurer.

We are proud to present these five cars from a forgotten Swedish collection. The winters being particularly harsh, and our collector being very careful, he has put his cars in winter storage, stored in good condition, and has not used them, some, for decades. They are therefore sold as they are and are to be restored and/or recommissioned.

1965 JAGUAR TYPE E 4,2 L COUPÉ

Titre de circulation suédois
Swedish title

Châssis n° 1E 30991
Moteur n° 7E 3799-9

120.000 - 180.000 €

- Moteur d'origine spécial préparé par l'usine
- Voiture incroyablement documentée !
- État d'origine exceptionnel conforme au 10 450 km d'origine

- *Special original engine prepared by the factory*
- *Incredibly documented car!*
- *Exceptional original condition, consistent with its original 10,450 km*



Sous son apparence rouge carmin, ce coupé Jaguar Type E 4,2L est un des plus extraordinaires du genre. D'abord, il est encore entre les mains de celui qui en a passé commande en 1965. Ensuite, ce collectionneur suédois amateur de machines exclusives ne s'est pas contenté de la version de série, mais a demandé plusieurs options correspondant à une préparation sportive, que l'on peut résumer ainsi : conduits de culasse et d'admission polis, vilebrequin et bielles polis, rapports de pont spécifiques... Ces modifications d'usine sont détaillées dans un manuel Jaguar d'époque ainsi que

dans la facture de vente pro-forma.

La voiture est d'ailleurs accompagnée d'un ensemble incroyable de documents rares : certificat de garantie d'origine, manuels Jaguar d'utilisation et de préparation pour la course, liste de distributeurs... On peut y ajouter, trouvé dans le vide-poche, un carnet d'utilisation qui enregistrerait les voyages de l'utilisateur, vers la France et l'Espagne. Il s'arrête en 1972 alors que la voiture avait parcouru 10 057 km, sachant qu'elle en affiche aujourd'hui 10 436 km seulement, et que la voiture a été arrêtée à Stockholm probablement avant l'hiver 1976.

Under its carmine red look, this 4.2-litre Jaguar E-Type is one of the most extraordinary cars of its kind. First and foremost, it is still in the hands of the same enthusiast who initially ordered it in 1965. Then, this Swedish collector who loves exclusive vehicles didn't settle with the standard series version and instead asked for several features to be added, equivalent to a more sporty preparation as follows: polished cylinder-head and intake ducts, polished crankshaft and connecting rods, alternative final drive ratio 3,07:1... These factory modifications are detailed in the

period Jaguar manual, as well as in the pro-forma sales invoice.

This car has in fact an incredible set of rare documents included: original warranty certificate, Jaguar instruction and race preparation manuals, list of distributors... not to forget a user logbook found in storage compartment which recorded the driver's trips to France and Spain. He stopped in 1972 when the car had covered 10,057km, knowing that it now has only 10,436km on the clock and the fact that it was inactive in Stockholm probably before the 1976 winter.

Incredibly, the engine still has



Fait incroyable, le moteur comporte encore une étiquette affichant « Special Engine » qui avait été mis à l'usine, et la trousse à outils semble n'avoir jamais servi, avec ses outils d'époque dont une petite clé Lucas spéciale.

Compte tenu de son passé, cette voiture se présente dans un état unique, avec peinture d'origine et sellerie blue navy très légèrement patinée. Elle fait indiscutablement partie des coupés 4,2L les plus exceptionnels de ceux qui ont survécu jusqu'à nos jours. Une opportunité qui ne se présente qu'une fois dans une vie.

a label with "Special Engine" written on it, placed there by the factory. The tool kit seems intact and unused, with its original tools including a special Lucas key. Given its past, this car is in unique condition with its original paintwork and a very light patinated navy blue upholstery. It is without a doubt one of the most exceptional 4.2 litre coupes of those still in existence to date. This is certainly a once-in-a-lifetime opportunity.

1965 AC COBRA 289 ROADSTER

Titre de circulation suédois
Swedish title

Châssis n° COB6027
Moteur n° 5475

650.000 - 1.000.000 €

• État de préservation
exceptionnel

• Depuis 50 ans chez le même
passionné

• Hors du temps

• Moteur d'origine, accessoires
d'origine

• **Incredibly well-preserved
condition**

• **Owned by the same enthusiast
for last 50 years**

• **Untouched by time**

• **Original engine, original
accessories**



Les amateurs de Cobra le savent : le numéro de châssis de ces modèles donne une précieuse indication sur leur origine. Si le numéro est précédé de « CSX » alors il s'agit d'une Shelby Cobra, fabriquée aux États-Unis. Si au contraire il affiche « COB » (Cobra

Britain) ou « COX » (Cobra eXport), alors il concerne une voiture fabriquée en Angleterre par AC Cars, à conduite à droite pour les COB, et à gauche pour les COX. Ces versions, dont les numéros vont de 6001 à 6062, sont identiques aux américaines (avec moteur>>>

Cobra aficionados will know that the chassis numbers for these models provide an indication of their origin. If the number is preceded by « CSX » it is a Shelby Cobra, built in America. If, on the other hand, it starts with "COB" (Cobra Britain), or "COX"

(Cobra eXport), it is a car built in England by AC Cars, right-hand drive for the COB and left-hand drive for the COX. These versions, numbered from 6001 to 6062, are identical to the American cars, with 289 engines and Borg-Warner T10 gearboxes >>>



>>> 289 et boîte Borg-Warner T10 expédiés par Shelby American) mais présentent des badges « AC Cars » sur le coffre arrière et pas de « Cobra » ni « Powered by Ford » : peut-être les Européens ne considéraient-ils pas ce détail comme utile...

Au total, AC a produit 61 exemplaires (dont probablement un peu plus d'une vingtaine en conduite à droite) de 1963 à 1966, soit beaucoup moins que Shelby qui en a fabriqué près de 600 dans son usine de Los Angeles. Pour être complet, il faut ajouter environ 27 exemplaires COB et COX produits par AC Cars de 1966 à 1968 avec une suspension à ressorts hélicoïdaux (celle des versions 427) et moteur 289.

La voiture que nous présentons, COB6027, est donc une authentique version européenne, conduite à droite, à ressorts à lames. De plus, elle présente un historique suivi et elle est entre les mains du propriétaire actuel depuis 1969, soit depuis 50 ans ! Il s'agit

probablement d'une des Cobra les mieux préservées des survivantes qui, généralement, ont connu un destin beaucoup plus mouvementé.

Comme nous l'apprend son Log Book anglais d'origine, cette incroyable Cobra a été immatriculée pour la première fois le 21 janvier 1965 en Angleterre, dans le Surrey, au nom de P. A. Sheen et sous le numéro GPF 8C. Le 26 juin 1966, elle a été vendue à Oliver Dering Harris (Surrey), qui l'a fait courir sur une vingtaine d'événements dont les 6 Heures de Silverstone, une course de relai. Elle a connu ensuite deux autres propriétaires anglais qui l'ont chacun gardé environ un an : D. Brown le 12 mai 1967 et D. E. Pressland le 13 juin 1968. C'est ce dernier qui l'a cédée, le 16 janvier 1969, au propriétaire actuel, un collectionneur suédois aussi discret que passionné. La facture de vente de M. Pressland, manuscrite, précise le prix de 1150 £ tout en indiquant que le moteur ne fonctionne pas parfaitement. En octobre 1969, après avoir été assurée en Angleterre le temps d'organiser >>>

>>> *shipped over by Shelby American, but have an "AC Cars" badge on the boot rather than "Cobra" and "Powered by Ford", perhaps thought to be an unnecessary detail for the Europeans...*

Between 1963 and 1966, AC built a total of just 61 examples, of which probably just over 20 were right-hand drive, a much smaller number than Shelby, who produced nearly 600 in the factory in Los Angeles. For the sake of completeness, we must add 27 cars, both COB and COX, built by AC between 1966 and 1968 with coil spring suspension (as used in the 427 versions) and 289 engine.

The car in the sale is chassis COB6027 and a genuine European right-hand drive version with leaf-spring suspension. Coming with continuous history, it has been in the hands of the same owner since 1969, some 50 years! This must be one of the best-preserved Cobras

in existence, as most of these cars have led a more eventful life.

The original English log book tells us this incredible Cobra was first registered on 21 January 1965 in Surrey, England, in the name of P. A. Sheen, with the number GPF 8C. On 26 June 1966, it sold to Oliver Dering Harris (Surrey), who raced the car in some twenty events including a six-hour relay race at Silverstone. There were two subsequent British owners who each kept the Cobra for around a year: D. Brown became the registered owner on 12 May 1967 and D. E. Pressland on 13 June 1968. It was Pressland who sold the car on 16 January 1969 to the current owner, a passionate, but discreet, Swedish collector.

The bill of sale, hand written by Mr Pressland, specifies the price of £1,150 and notes that the engine was not running perfectly. In October 1969, once the necessary paperwork had been sorted out, the car was exported to Sweden>>>







>>> les formalités, la voiture est exportée par le propriétaire actuel en Suède où elle a fait l'objet d'une remise en état : la carrosserie, qui était rouge d'origine, a reçu une peinture cellulosique de teinte jaune claire. Il est encore possible aujourd'hui d'apercevoir par endroits (notamment sur les serrures et le capot) quelques traces de la peinture rouge d'origine. L'intérieur noir d'origine était en très bon état et n'a pas nécessité de travaux.

La mécanique en revanche a été restaurée avec grand soin. D'ailleurs, le dossier qui accompagne la voiture comporte un échange de courriers avec AC Cars, de Thames Ditton, qui fournit diverses recommandations pour améliorer le refroidissement du moteur qui semble alors poser problème... Autre temps, où des collectionneurs passionnés entretenaient leur voiture d'occasion avec l'aide polie et bienveillante des constructeurs grâce à des lettres personnelles, détaillées, typique de cet âge d'or automobile.

Après cette restauration, la voiture n'a parcouru que 5 000 km au cours des étés 1970 et 1971, après quoi elle a été remise dans un garage chauffé et protégé de l'humidité. Il faut rappeler que nous sommes dans la région de Stockholm et que les voitures doivent être protégées de l'hiver long et rude. Notre collectionneur après l'hiver 1971-1972 ayant d'autres projets, laissera la Cobra au garage et ne l'utilisera plus jamais sur la route. Raison pour laquelle, elle totalise actuellement quelque 73 000 km qui sont très probablement d'origine.

Aujourd'hui, cette AC Cobra

289 se présente dans un état rare, sa restauration partielle ancienne lui donnant une patine rare. L'intérieur est remarquablement préservé, avec ses sièges baquets en cuir et sa planche de bord couverte des instruments Smiths traditionnels. Plusieurs pièces, comme les serrures par exemple, sont frappées du numéro de série 6027. La voiture est équipée de son hard-top d'origine (dont la lunette arrière a été retrouvée dans le grenier du collectionneur, depuis que les photos ont été effectuées), ainsi que de ses panneaux latéraux de protection en Plexiglas et de son couvre tonneau. Un carton de pièces d'époque l'accompagne, de même qu'un dossier historique, avec le log book anglais d'origine, des certificats d'assurance et de dédouanement, des factures, courriers et son « instruction book ».

Elle est équipée de son moteur 289 ci (4,7 litres) d'origine, dont les quelque 280 ch permettent des performances fabuleuses pour l'époque, grâce à un poids inférieur à une tonne. De plus, cette version dotée de la suspension AC d'origine, avec ses ressorts à lames transversaux à l'avant et à l'arrière, bénéficie d'une tenue de route plus saine que le châssis à ressorts hélicoïdaux utilisé ensuite sur la Cobra 427.

Avec sa rareté, son histoire incroyable et détaillée, son appartenance depuis 50 ans au même propriétaire, son état de préservation exceptionnel et ses accessoires d'époque, cette AC Cobra 289 fait partie des survivantes les plus précieuses de ce modèle de légende.

>>> *by the current owner, and restored. The bodywork, originally red, was repainted in cellulose light yellow. It is possible today to spot a few traces of the original red colour (notably around the locks and the bonnet). The original black interior, being in very good condition was left untouched.*

Much attention, on the other hand, was given to refurbishing the engine. The file that comes with the car includes an exchange of letters with AC Cars, of Thames Ditton, providing various recommendations for keeping the engine cool, as this appeared to be a problem... This was a different time, when enthusiastic collectors looked after their old cars with the polite and attentive assistance of manufacturers through personal and detailed correspondence, typical of this golden era of motoring.

Once the restoration was finished, the car was only driven for around 5,000 km during the summers of 1970 and 1971, after which it was stored in a heated garage and protected against humidity. We must remember that this was in the Stockholm area where cars needed to be protected against the long, hard winters. At the end of the 1971-2 winter, our collector, having other projects on the go, left the Cobra in the garage and never took it out on the road again. For this reason, the current mileage, believed to be genuine, is 73,000 km.

Today, this AC Cobra 289 is presented in a rare state, the older partial restoration giving the car a lovely patina. The interior has

been remarkably well preserved, with leather bucket seats and dashboard complete with traditional Smiths instruments. Several parts, such as the locks, are stamped with the series number 6027. The car has its original hard-top (including the rear window which was found in the collector's attic after the photos were taken), as well as the plexiglass side panels and tonneau cover. There is also a box of period parts and a history file including the original English log book, insurance and customs certificates, bills, letters and the instruction book.

The car has its original 289 ci 4.7-litre engine, with some 280 bhp providing a fabulous performance for its day in a car that weighed less than a ton. In addition, this version with the original suspension (transverse leaf springs front and rear) handled much better than the coil spring suspension subsequently used on the Cobra 427.

Rarity, extraordinary documented history, one owner for 50 years, exceptionally well preserved and coming with period accessories, this AC Cobra 289 is without doubt one of the most significant survivors of this legendary model.



1968 AC COBRA 427 ROADSTER PAR BRIAN ANGLISS

Titre de circulation suédois
Swedish title

Châssis n° COX6128

400.000 - 600.000 €

- Une première vie hollywoodienne !
- Une des premières réalisations de Brian Angliss
- Etat proche du neuf
- Conforme aux spécifications 427 S/C

- *A initial film-star role !*
- *One of Brian Angliss's first creations*
- *Almost new condition*
- *Conforming to 427 S/C specifications*



A la fin de 1966, Carroll Shelby met un terme à la production de la Cobra. En effet, la voiture est dépassée en compétition et, sur la route, elle ne pourra pas satisfaire les normes sur la sécurité et la pollution qui se profilent à l'horizon. Sans parler de la concurrence, qui

propose des machines de sport moins radicales et plus confortables.

AC Cars continue à produire quelques Cobra sur la base du châssis 427 (à suspension à ressorts hélicoïdaux) avec moteur 289, puis essaye de poursuivre l'aventure avec l'AC 428, qui reprend la base>>>

Carroll Shelby stopped building Cobras at the end of 1966. By then the car was outdated on the race track and unable to comply with safety and emission standards soon to be introduced for road use. Not only that – Shelby's rivals were starting to produce less

radical and more comfortable sports cars.

AC Cars continued to build a few Cobras on 427 chassis (with coil sprung suspension) and a 289 engine. The small-scale British company tried to keep the adventure going with the >>>





>>>mécanique de la Cobra 427. Mais sans grand succès et les faibles moyens du petit constructeur anglais, qui bataille pour survivre, l'empêchent de développer son modèle. Ainsi, la Cobra sort rapidement de ses préoccupations et ceux qui pâtissent de cette situation, ce sont les utilisateurs de Cobra car les pièces détachées ne sont plus produites. Comme elles se font rares, l'entretien et les réparations des Cobra deviennent dès les années 1970 de plus en plus difficiles.

C'est à cette époque qu'apparaît Brian Angliss, dont l'atelier basé en Angleterre répare les Cobra et qui, devant la pénurie de pièces, se met en chasse d'éventuels stocks. Récupérant des moules de divers sous-traitants, il commence à les refabriquer et les vendre sous l'enseigne « Cobra Parts ». Son activité se développe au point qu'il devient possible de réaliser pratiquement une voiture entière, avec carrosserie en aluminium, mais, à cette époque, Brian Angliss se présente encore comme un simple fournisseur de pièces. Toutefois, devant l'ampleur de la demande, il finit par créer une nouvelle entreprise, Autokraft qui, avec de l'outillage AC et même d'anciens employés du constructeur, produit à partir de 1982 des voitures aux spécifications (légèrement modernisées) du modèle d'origine, mais dénommées Autokraft MkIV. Entretemps, il a obtenu l'accord

d'AC Cars.

La voiture que nous présentons correspond au tout début de l'aventure de Brian Angliss, du temps de Cobra Parts et bien avant Autokraft. A l'origine, selon le Shelby American World Registry, le châssis n°COX6128 est une version rallongée qui fait partie des cinq derniers châssis produits par AC Cars et livrés à Paramount Films pour être habillés d'une carrosserie fantaisiste (genre Mercedes SSK) pour les besoins du film Gonflés à bloc (Those daring young men in their jaunty jalopies) avec Tony Curtis.

Selon une attestation datée du 21 août 1981 et à en-tête Autokraft, Brian Angliss indique avoir acheté ce châssis COX6128 et l'avoir reconstruit aux spécifications 427 Cobra SC, en utilisant des pièces d'origine fabriquées par AC Cars. Auparavant, il a émis le 30 mars 1977 une facture Cobra Parts de 4 200 £ pour « un châssis incomplet AC Cobra Mk3 exporté en Suède. N° de châssis COX6128 » et, à la même date, une autre facture de 600 £ pour « un moteur d'occasion Ford 7 litres convenant à une AC Cobra 427 ».

L'unique propriétaire, notre collectionneur suédois, a donc directement demandé à Brian Angliss, du temps de Cobra parts, de construire pour son compte une AC Cobra S/C aux spécifications du modèle tel qu'il était produit par Shelby American. Il voulait pouvoir

>>>AC 428, using the mechanical base of the 427, but with little success. With limited means it was a struggle to survive, let alone develop the model, and the Cobra ceased to be a priority. This became a problem for owners once spare parts were no longer being made. The components became increasingly rare during the 1970s, making it difficult to maintain and repair the cars.

It was at this point that Brian Angliss appeared on the scene. He ran a Cobra restoration workshop in England, and was always looking for stock of these rapidly disappearing parts. He tracked down moulds from various sub-contractors and began to fabricate the parts himself, selling them under the name "Cobra Parts". His business expanded until it was almost possible to manufacture a whole car, complete with aluminium bodywork, but at this point Angliss was still primarily a parts supplier. By 1982, demand was so high that he set up a new business called Autokraft. Having negotiated the agreement of AC Cars, he began to build the "Autokraft IV" using AC tools, jigs and even employing some of the original craftsmen. Apart from a few modernising touches, it was built to the original Cobra specification.

The car on offer dates from the very start of Brian Angliss's adventure, from the era of "Cobra

Parts' before Autokraft began. According to the Shelby American World Registry, n°COX6128 was one of five final (extended) chassis built by AC Cars. These five chassis were delivered to Paramount Films to be fitted with fanciful bodies (like Mercedes SSK-style), to be used in the film Those Daring Young Men in their Jaunty Jalopies (also known as Monte Carlo or Bust !) starring Tony Curtis.

In a certificate issued by Autokraft and dated 21 August 1981, Brian Angliss states that he had previously purchased chassis COX6128 and had rebuilt it to 427 Cobra SC specifications, using original parts from AC Cars. Earlier, on 30 March 1977, he had issued a Cobra Parts invoice for £4,200 for "an incomplete AC Cobra Mk3 chassis to be exported to Sweden. Chassis no. COX6128". There is another bill, from the same date, for £600 for "a second-hand 7-litre Ford engine suitable for an AC Cobra 427".

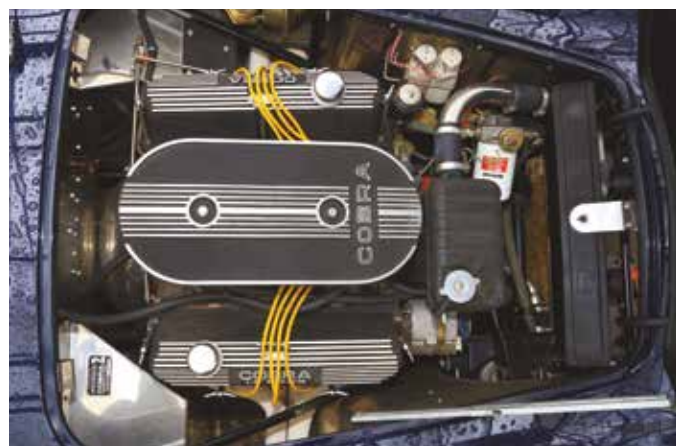
The sole owner of this car, our Swedish collector, had asked Brian Angliss, during the Cobra Parts era, to build him an AC Cobra S/C to Shelby American spec, that he wanted to keep alongside his 289. The prefix of the chassis number confirms it was one of the sequence of left-hand drive cars built by AC Cars for the European market (as opposed to the "CSX" built by

la conserver à côté de sa 289. Le préfixe du numéro de châssis confirme qu'il est dans la séquence des voitures fabriquées chez AC Cars en conduite à gauche et destinées au marché européen (par opposition aux « CSX » assemblées chez Shelby American).

Nous sommes donc en présence d'une voiture qui a été fabriquée par un des ateliers les plus compétents en la matière, avant la fièvre des répliques de Cobra. N'ayant pour ainsi dire jamais roulé, elle est restée entreposée de longues années dans un garage protégé de l'humidité à côté de la 289 et se présente dans un état superbe, proche du neuf. Son impressionnante carrosserie musclée, ses jantes Halibrand en magnésium, ses échappements latéraux, son petit arceau de sécurité, sa carrosserie minimaliste, ses deux bouchons « Monza » de remplissage d'essence, tout contribue à donner à cette voiture l'allure bestiale qui correspond à ses performances et à ses accélérations qui en faisaient à l'époque la plus ahurissante des voitures de sport du marché. Après un bref passage à vide juste après l'arrêt de la production de la Cobra, les amateurs se sont vite rappelés de sa personnalité hors du commun et ont contribué à la faire revivre. Cette commande de notre collectionneur suédois, passée en 1977, en est un exemple frappant. Ainsi cette voiture, une des premières Cobra reconstruites après AC Cars par Brian Angliss, est un modèle du genre et sa teinte bleu marine avec intérieur noir dissimule par sa sobriété la violence prête à se déchaîner au premier coup d'accélérateur.

Shelby American).

We are therefore in the presence of a car that was built by one of the most competent workshops in this field, before the mania for Cobra replicas began. The car has virtually never been driven, and has been kept for many years in a garage protected from humidity alongside the 289. It is presented in superb, as-new condition. With its impressive muscular body, Halibrand magnesium wheels, side exhaust, small roll hoop, minimalist styling and two "Monza" fuel caps, it has the animal looks to match a performance that made it the most exhilarating sports car of its day. After a brief period when production stopped, interest in the outstanding features of the Cobra was quickly revived. This order, placed in 1977 by our Swedish collector, is a striking example. One of the first Cobras to be constructed by Brian Angliss, the restrained dark blue body with black interior conceals the machine's aggressive potential to take off at the first blip of the throttle.



76

La 1^{ère} 330 GTC livrée par la Franco Britannic / The 1st 330 GTC delivered by Franco Britannic

1966 FERRARI 330 GTC

Titre de circulation suédois
Swedish title

Châssis n° 8723
Moteur n° 8723

325.000 - 460.000 €

- Vendue neuve à George A Embiricos
- Même propriétaire depuis 1978
- Moteur d'origine
- 54 600 km probablement d'origine

- *Sold new to George A Embiricos*
- *Same owner since 1978*
- *Original engine*
- *54 600 km believed from new*



Sortie d'usine en 1966, cette 330GTC est la 5^{ème} produite et la 1^{ère} livrée en France à l'importateur Franco Britannic Automobiles. Elle a été commandée de couleur 'blu scuro' (ref.18942 Italver) intérieur cuir beige scuro (ref VM 846) par le célèbre armateur grec George A.

Embiricos (1920-2011) qui vivait entre Paris, Lausanne et New York.

L'importateur livrera #8723 en juin 1966 sous l'immatriculation 46C276 (plaque consulaire française) -46 pour Grèce, C pour Consulat, 276 n° attribué par la Préfecture de police. Dans les >>>

This 330GTC left the factory in 1966 and was the 5th example built and the first delivered to France, for the importer Franco Britannic Automobiles. It had been ordered in 'blu scuro' (ref.18942 Italver) with beige 'scuro' (ref VM 846) leather

interior by the famous Greek shipowner George A. Embiricos (1920-2011) who lived between Paris, Lausanne and New York.

The importer delivered #8723 in June 1966, registered 46C276 (French consular plate – 46 for Greece, C for Consulate, 276 >>>





>>> archives de l'importateur, nous retrouvons le dossier de la Ferrari que nous avons pu consulter et qui mentionne, le 28 novembre 1968, la vente de la voiture au Prince Amaury de Broglie, 15 Avenue Elisée- Reclus, Paris 7^{ème}. L'état de la Ferrari est tellement exceptionnel avec moins de 15 000 km que l'importateur offre au nouveau propriétaire une garantie de 6 mois pour toutes pièces détachées défectueuses. Le Prince de Broglie immatricule la 330GTC sous le numéro 417 PJ 14, dans le Calvados, département où il possède son château de famille dans la commune de Balleray. Quand il se rend à Paris entre novembre 1968 et juin 1969, la Ferrari est entretenue par l'importateur et le dossier d'entretien ne mentionne que les opérations courantes de vidange, graissage, antigel, garde d'embrayage ou nettoyage de filtre à essence, contrôle des rampes d'allumage et changement de bougies. Le passage d'un expert chez l'importateur à Levallois Perret est à signaler en mars 1969 suite à un léger accident à l'aile avant droite qui nécessite l'intervention

du carrossier Chapron pour redresser l'aile, changer l'optique droite et repeindre l'ensemble. Un réglage du boîtier de direction sera nécessaire suite à cette intervention du carrossier.

En aout 1969, #8723 est vendue en région parisienne à Mr Spitzer qui l'immatricule 949 AV 92. La Ferrari a 23 000km et l'entretien s'effectue dans les ateliers de Charles Pozzi à Levallois-Perret, qui est depuis le 1^{er} janvier 1969 l'importateur officiel.

En janvier 1970, alors qu'elle affiche 30 858 km au compteur, la voiture est accidentée par M.Spitzer. Elle est alors vendue par Pozzi, pour réparation, à un professionnel en Suède, où on la retrouve en 1971. La voiture est alors réparée et repeinte en noir. Elle est passée entre les mains de quatre propriétaires successifs, tous enregistrés auprès de l'administration suédoise entre 1971 et 1978, qui l'ont utilisée dans la région de Stockholm. En 1978, elle a été achetée par notre collectionneur suédois, amateur de voitures en bel état et utilisée avec parcimonie. Elle a été immatriculée à son nom en janvier de la même année et il

>>> was the number attributed by the police authority). We consulted the importer's archives and in the file for the Ferrari, dated 28 November 1968, it mentions the sale of the car to Prince Amaury de Broglie, 15 Avenue Elisée- Reclus, Paris 7. The car was in such immaculate condition, with less than 15,000 km on the clock, that the importer offered the new owner a six month guarantee for any faulty parts. The Prince of Broglie registered the 330GTC with the number 417 PJ 14, in Calvados, the department where he resided in his family château in the commune of Balleray. When he went to Paris, between November 1968 and June 1969, the Ferrari was maintained by the importer and the service file lists just routine jobs such as changing fluids, lubrication, antifreeze, clutch guard, cleaning the fuel filter, adjustment of the ignition and changing the spark plugs. The visit of an expert to the importer at Levallois Perret in March 1969 is noted, following a minor accident to the left front wing

which required the intervention of coachbuilders Chapron to repair the wing, change the front right light and repaint. An adjustment of the steering box was carried out once this work was finished.

In August 1969, #8723 was sold in the Paris region to Mr Spitzer who registered it 949 AV 92. The Ferrari had covered 23,000 km and maintained by Charles Pozzi in Levallois-Perret, the official importer since 1 January 1969.

In January 1970, when it showed 30,858 km on the odometer, the car was crashed by Mr. Spitzer. It was subsequently sold by Pozzi, for repair, to a professional in Sweden, in 1971. The car was repaired and repainted in black. It then passed through the hands of four owners between 1971 and 1978 who all registered it in Sweden for using in the Stockholm area. In 1978 it was acquired by our Swedish collector, an enthusiast for sparingly-used cars in excellent condition. It was registered in his name in January of that year and immediately put away without

l'a immédiatement mise de côté, sans s'en servir. Elle n'a donc pratiquement pas roulé depuis la fin des années 1970, ce qui lui permet d'être dans un état émouvant.

Le compteur kilométrique affiche 54.598 km, ce qui correspond selon toute vraisemblance à son kilométrage d'origine. L'intérieur est tel qu'il était dans les années 1970, la moquette a été changée pour une moquette plus épaisse non conforme. Le tableau de bord en teck a été revernissé probablement à l'époque et habillé de cuir beige à une date indéterminée. Les sièges et les contreportes en cuir beige, donne à l'habitacle un séduisant cachet de chic et de raffinement qui convient à ce coupé GT de haut niveau. Prendre place au volant de cette automobile est comme effectuer un voyage dans le temps et revenir au début des années 1980, époque à laquelle elle s'est figée... Aujourd'hui, elle est à réviser entièrement, et est vendue avec son manuel d'utilisation et un catalogue de pièces détachées.

Présenté au Salon de Genève 1966, le coupé 330 GTC était une véritable synthèse des deux voitures qui lui tenaient compagnie sur le stand Ferrari : la 275 GTB et la 330 GT 2+2. Équipée du châssis tubulaire de la première, elle recevait le moteur 4 litres de la deuxième, sous une carrosserie réalisée par Pininfarina. Elle reprenait le style de la 330 GT mais son empattement plus court a permis de tracer un dessin plus ramassé, d'une extrême élégance, plus sobre et plus discret. Ce modèle symbolisait à merveille l'idée d'une berlinette GT combinant une personnalité sportive et un confort de grand luxe. Son V12 développant 300 ch lui permettait de passer le kilomètre départ arrêté en 27,5 s et de frôler 240 km/h en pointe, un monde réservé à cette époque à quelques rares voitures de sport. Discrète et raffinée, la 330 GTC connaîtra une production d'environ 600 exemplaires de 1966 à 1968, ce qui en fait une voiture rare.

En plus de ces qualités, l'exemplaire que nous proposons affiche une histoire incroyable, un état émouvant et constitue un formidable projet pour un passionné de la marque, ce qui le rend particulièrement désirable.

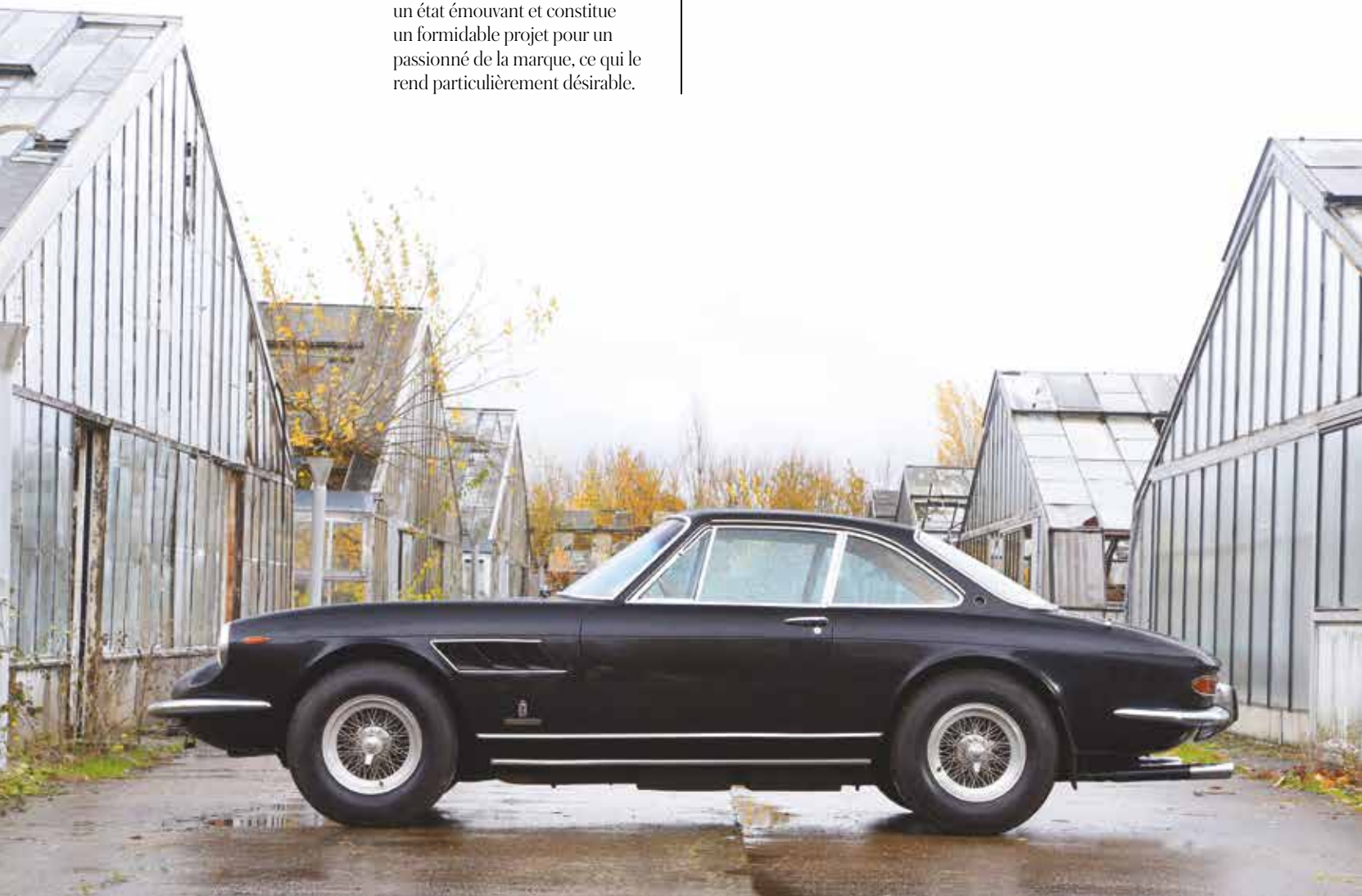
being used. This is therefore a car that has hardly been driven since the end of the 1970s and is presented in astonishing condition.

The odometer records 54,598 km which is likely to be the original mileage. The interior is exactly as was in the 1970s, and the carpet has been changed for a thicker, non-conforming one. The teak dashboard has been re-varnished, probably in period, and finished in beige leather at an unknown date. The beige leather seats and door linings add an appealing touch of sophistication in keeping with this top-level GT coupe. To sit behind the wheel of this automobile is to step back to the 1980s, to the date it was frozen in time. Today, the car requires a full overhaul, and will be sold with its owner's manual and a spare parts catalogue.

Launched at the 1966 Geneva Motor Show, the 330 GTC coupé was a perfect synthesis of two

cars that could also be seen on the Ferrari stand : the 275 GTB and the 330 GT 2+2. Equipped with the tubular chassis of the first, it had the 4-litre engine of the second, and was fitted with a body built by Pininfarina. This was based on the style of the 330 GT, but a shorter wheelbase allowed for a more compact, pure and understated design that was supremely elegant. This model is the perfect illustration of a GT berlinetta combining a sporty personality with a luxurious level of comfort. Sophisticated and refined, the 330 GTC had a production of around 600 examples between 1966 and 1968, making it a rare car.

In addition to these qualities, the example on offer has an amazing history and is in wonderful condition. It will make a fantastic project for a marque enthusiast and as such is particularly desirable.



1987 JAGUAR TYPE D RÉPLICA PAR DRL BRIAN WINGFIELD

Titre de circulation suédois
Swedish title

Châssis n° S804085DN

120.000 - 160.000 €

• Réplique superbement réalisée

• Carrosserie en aluminium

• Commandée par le propriétaire actuel

• État proche du neuf

• *Superbly made replica*

• *Aluminium bodywork*

• *Ordered by the current owner*

• *Almost new condition*



Cette voiture est encore entre les mains de celui qui l'a commandée, collectionneur suédois, passionné et pointu, amateur de voitures exclusives. Ainsi, au mois de février 1987, il a pris contact avec DRL Engineering (Deetype Replicas Ltd), société dirigée par Bryan Wingfield et spécialisée dans la fabrication de répliques sur base Jaguar, pour lui demander de réaliser une réplique de Jaguar Type D selon ses spécifications. Les très nombreuses lettres échangées entre ces deux passionnés décrivent la progression des travaux, les souhaits

du propriétaire et la facturation de l'ensemble. Il en prend livraison en juin 1990.

Elaborée sur une base de Jaguar XK 140 coupé de 1955, dont elle reprend l'identité sur le titre de circulation suédois, elle est équipée d'une carrosserie fabriquée spécialement en aluminium, peinte de couleur « Goodwood Green », la même que celle de la Type D qui se trouvait alors au Jaguar Motor Museum, juste à côté des ateliers Wingfield. La voiture affiche un niveau de fabrication particulièrement élevé, et cette

This car is still in the hands of the enthusiast who first ordered it, a passionate Swedish collector who loves exclusive cars. It is in February 1987 that he made contact with DRL Engineering (Deetype Replicas Ltd), a company headed by Bryan Wingfield and specialised in manufacturing Jaguar-based replicas, to ask them to make a Jaguar D-Type replica according to his specifications. Many letters between these two enthusiasts describe the work's progress, the owner's wishes and the overall invoicing amount. He

took delivery of the car in June 1990.

Based on a 1955 Jaguar XK 140, and registered under this identity with Swedish papers, it is fitted with an especially-made aluminium bodywork painted in "Goodwood Green" colour, the same as the D-Type which was then at the Jaguar Motor Museum right next to the Wingfield workshops. This replica car features a particularly high manufacturing quality and was made in the most honorable way, with particular attention to



réplique a été réalisée de la façon la plus fidèle possible, un soin tout particulier ayant été apporté aux détails de présentation et finition. Depuis qu'elle a rejoint son garage en Suède, notre collectionneur ne l'a pas utilisée : elle est donc aujourd'hui dans un état proche du neuf.

Cette superbe réplique de Type D permettra à son acquéreur d'approcher les sensations qu'ont pu connaître les pilotes de cette machine de légende.

aesthetic details and finish. Our collector has not used the car since adding it to his collection in Sweden: it is therefore in nearly new condition today.

This superb D-Type replica will enable its owner to enjoy the thrill experienced by drivers of this legendary machine.



1962 JAGUAR TYPE E 3.8 L ROADSTER « PLANCHER PLAT »

Carte grise française
French title

Châssis n° 876396
Moteur n° R3284-9

150.000 - 200.000 €

• Rare version « planchers plats »

• Exemplaire très soignée

• Moteur et couleur d'origine

• Rare "flat floor" model

• Very neat example

• Original color and engine



Présentée le 15 mars 1961 au Salon de Genève, la Jaguar type E, va très vite devenir une icône, élue plus belle voiture du monde par les journalistes spécialisés. Le Jaguar Heritage Trust qui accompagne notre très désirable Type E « plancher plat » nous apprend qu'elle sortit des chaînes le 19 décembre 1961 avant d'être importée aux Etats-Unis par Jaguar New York, le 12 janvier de l'année 1962. Elle a conservé sa livrée d'origine mariant une robe gris « canon de fusil » du plus bel effet sur cette carrosserie, à une capote noire. L'intérieur est désormais d'un très beau gris foncé très proche du noir d'origine. Elle est livrée accompagnée d'un important dossier de factures, de contrôle techniques anciens et d'une expertise datant de 2019. Ces éléments nous permettent de la retrouver en Angleterre dans les années 90, avant son arrivée en France en 1999. Elle changera de mains en 2013 puis en 2014 pour

intégrer la collection d'un amoureux de Jaguar qui était déjà en charge de l'entretien avant son achat. Sans être intégralement restaurée, elle a depuis bénéficié de nombreux soins mécaniques et cosmétiques expliquant son bel état aujourd'hui. Son moteur, lui aussi d'origine, a récemment été révisé, la sellerie fut refaite en 2015, et la voiture reçut une peinture neuve. De nombreux éléments ont été remplacés comme en attestent les factures présentes au dossier, c'est le cas notamment de la pompe à essence, de l'embrayage et de la boîte Moss à 4 rapports. Modèle rare et particulièrement recherché des collectionneurs, car correspondant aux premières versions du roadster Type E, elle dispose de 5 roues fils du plus bel effet ainsi que d'un couvre tonneau. Avec sa couleur et son moteur d'origine, notre exemplaire possède de solides arguments pour séduire les amateurs du dessin originel de ce mythe de l'automobile.

Presented at the Geneva Motor Show on March 15, 1961, the Jaguar E Type would very quickly become an icon in its own right, elected as the prettiest car in the world by journalists at the time. The Jaguar Heritage Trust which accompanies this particular example has taught us that it left the factory on December 19, 1961 before being imported to the United States by Jaguar New York on January 12, 1962. It retained its original color combo of beautiful gun metal grey paint and a black top. The interior is now a pretty dark grey, very close to the original black. It is delivered with an important file of invoices, old technical inspections, and an expertise dating from 2019. These elements enabled us to find it in England in the 90s, before its arrival in France in 1999. It changed hands in 2013, then in 2014 when it joined a collection of a Jaguar lover who was already in

charge of the maintenance before his purchase. Without being fully restored, it has since benefited from many mechanical and cosmetic touch ups, explaining the beautiful condition today. Its original engine was recently revised, the upholstery was redone in 2015, and the car received new paint. Many items have been replaced according to the invoices on file including the fuel pump and the clutch of the 4-speed Moss gearbox. This is a rare and very sought after model since it is the first version of the E Type roadster and comes with its five beautiful wire wheels and tonneau cover. With its original engine and color, this is a very compelling buy for any Jaguar enthusiast ready to experience the soul of the world's most beautiful car.



1958 PORSCHE 356A 1600 SPEEDSTER REUTTER

Titre de circulation espagnol
Spanish title

Châssis n° 84554
Moteur n° 68672

250.000 - 350.000 €

- Moteur d'origine
- Importante restauration en 2013
- Hard-top

- *Original engine*
- *Major restoration in 2013*
- *Hardtop*



Dans l'histoire mouvementée des Porsche 356, le Speedster occupe une place à part. On le doit à Max Hoffman, importateur de voitures de sport européennes aux USA, qui réclame au début des années 1950 à Porsche une 356 décapotable simplifiée, dont le prix n'excéderait pas 3 000\$. Sous l'autorité d'Erwin Komenda, patron des études, un cabriolet 356 standard est modifié pour répondre aux exigences de l'importateur américain. L'habitacle est raccourci, les vitres latérales sont remplacées par des panneaux de plexi, le tableau de bord est simplifié et l'on coiffe le tout d'un pare-brise bas et enveloppant.

Minimaliste et ramassé, d'allure indéniablement sportive, le Speedster va plaire immédiatement. Plus léger que le cabriolet et équipé du fameux quatre cylindres à plat en versions 1300 à 1600, il offre d'excellentes performances faisant le bonheur d'une génération de gentlemen-drivers qui engageaient leur voiture aux courses du week-end, quand il ne s'agissait pas de grandes épreuves internationales comme les Mille Milles. En 1958, le Speedster D (pour Drauz, le carrossier remplaçant Reutter) fait son apparition, mais il perd un peu son âme avec un pare-brise plus haut et le retour d'un certain

The Speedster has a special place in the eventful history of the Porsche 356. We owe its existence to Max Hoffman, an importer of European sportscars into the USA, who asked Porsche at the start of the 1950s for a more basic 356 convertible, to be priced at under 3,000 \$. Under the direction of Erwin Komenda, the head of R&D, a standard 356 cabriolet was modified to meet Hoffman's demands. The interior was shortened, the side windows replaced by perspex panels, the dashboard simplified and the body topped off with a low, wraparound windscreen.

Basic and low-slung, with an undeniably sporty look, the Speedster hit it off at once. Lighter than the cabriolet and fitted with the famous flat-four in 1300 to 1600 versions, it delivered excellent performance, delighting a generation of 'gentlemen drivers' who entered their cars in weekend races and even in major international events such as the Mille Miglia. In 1958, the Speedster D (for Drauz, the coachbuilder who succeeded Reutter) was introduced, but it lost some of its soul with a taller windscreen and the return of some comfort features. Today,



confort. Aujourd'hui, la rareté et le charme de la première version du Speedster en font l'un des modèles les plus recherchés de la gamme, particulièrement lorsqu'il est équipé du moteur 1600.

C'est un de ces exemplaires que nous présentons ici, vendu neuf en Allemagne en 1958. Son certificat d'authenticité confirme que le moteur est matching numbers. Entre 2012 et 2013, son actuel propriétaire, qui l'avait acquis en 2009, lui a fait bénéficier d'une restauration extensive par Cochera Clasicos, en Espagne. Un important dossier de photos témoigne de l'étendue des travaux, avec mise à

nu et remise en état complète de la carrosserie. Le capot et les portes portent le numéro 554 d'origine. L'ensemble a été peint dans une très seyante livrée noire brillante. La mécanique a été remise en état, tout comme la sellerie de couleur tan, l'électricité, les trains roulants ou encore les chromes. L'ensemble est complété d'un hard-top Glasspar de la teinte de la carrosserie. Depuis cette restauration, la voiture a parcouru à peine plus de 7 000 km et demeure en excellent état. Dans une combinaison de couleurs désirable, ce beau speedster est prêt à prendre la route et ne laissera pas indifférent sur son passage.

the rarity and charm of the first version of the Speedster make it one of the most sought-after models, especially with the 1600 engine.

It is one of these models, sold new in Germany in 1958, which we present here. The certificate of authenticity confirms its matching numbers engine. From 2012-2013, its current owner – who bought the car in 2009 – had a major restoration carried out by Cochera Clasicos in Spain. A large set of photos confirms the extent of the work undertaken: the bodywork was stripped back to bare metal and fully restored. The

bonnet and doors still have their original number, 554. The whole car was painted a most attractive glossy black. The engine was refurbished, along with the tan upholstery, electrics, running gear and chromework. In addition, the car has a Glasspar hardtop in the same colour as the body. Since the restoration, the car has covered little more than 7,000km (4350 miles) and remains in excellent condition. Finished in a desirable colour combination, this handsome Speedster is ready to take to the road and will impress onlookers everywhere.

1982 PORSCHE 911 TURBO COUPE SLANT NOSE USINE

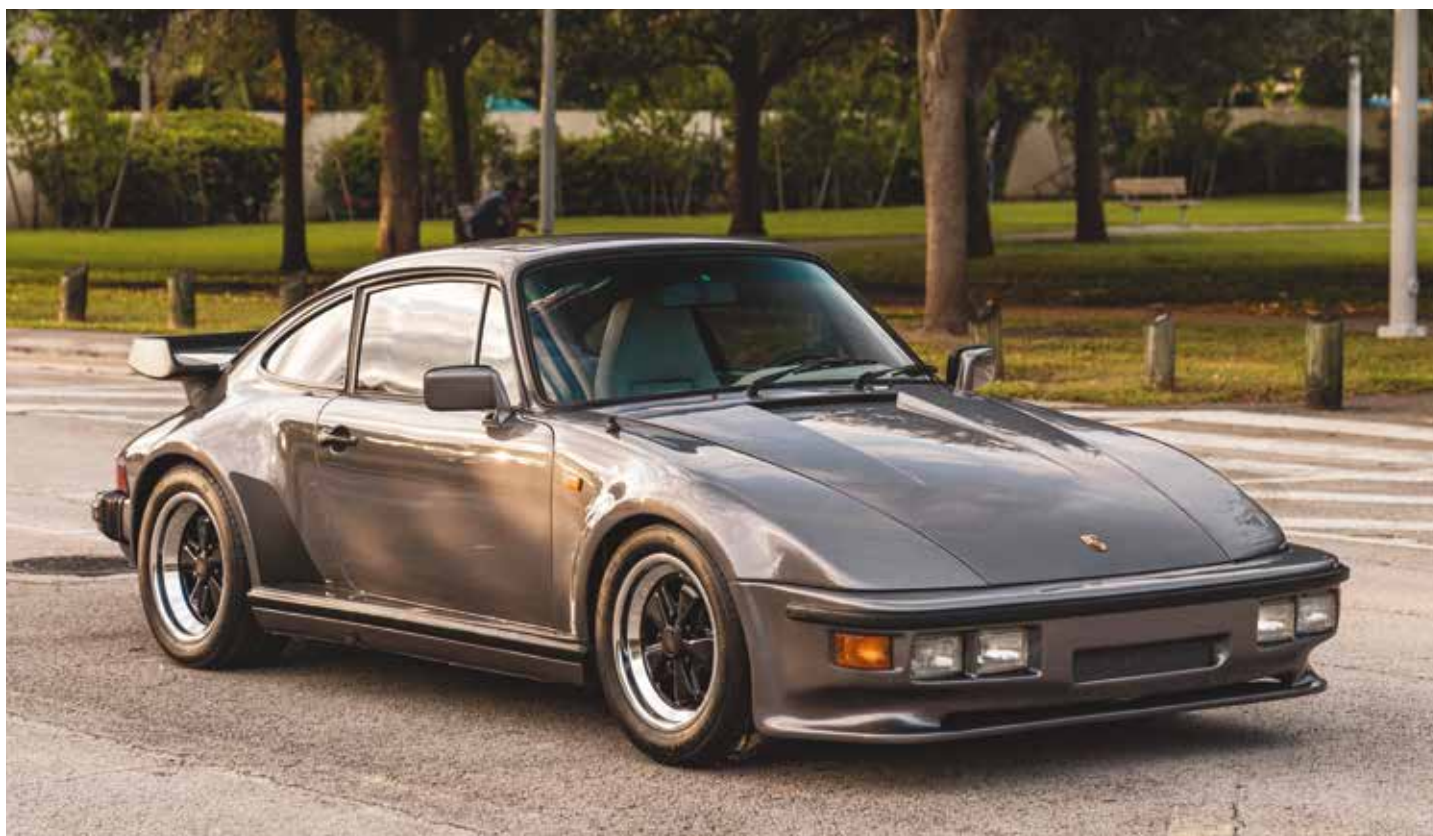
Titre de circulation anglais
British title

Châssis n° WPOZZZ93ZCS000914
Moteur n° 67C0952 (M930/60)
Boîte de vitesses n° 77C0960
(G930/34)

120.000 - 180.000 €

- Commande spéciale à l'usine
- Très faible kilométrage
- Mécanique et couleurs d'origine
- Un des 38 exemplaires d'usine

- *Special factory order*
- *Very low mileage*
- *Original engine and colours*
- *One of 38 factory examples*



Cette 911 Turbo avec sa face avant surnommée « Slant Nose » est non seulement impressionnante mais aussi particulièrement rare. Rendant ainsi hommage aux lignes de sa grande sœur, la redoutable 935, il s'agissait d'une voiture très « exclusive » faisant l'objet d'une commande spéciale auprès de Porsche. En effet, le « Sonderwunschprogramm », qui allait plus tard devenir le département Porsche Exclusive, propose au début des années 80 de satisfaire toutes les commandes spéciales réalisées selon les désirs de ses clients.

Notre voiture est l'un des 38 exemplaires de Coupés Turbo

produits pour l'année 82. Il sortit des chaînes de fabrication le 7 août 1982 et fut livré neuf en Allemagne. Il rejoindra les États-Unis en 1985 et n'aurait connu que trois propriétaires sur le sol américain. Ayant donc fait l'objet d'une commande spéciale, il arbore une livrée unique combinant une peinture extérieure grise anthracite à un intérieur en cuir gris intermédiaire du plus bel effet, les moquettes sont assorties et la planche de bord bénéficie d'un placage bois. Richement dotée en équipements et options, cette 930 dispose notamment d'un toit ouvrant électrique, d'un système audio de marque Alpine, d'un différentiel à glissement limité,

With its front panel nicknamed "Slant Nose", this 911 Turbo is not only impressive but also particularly rare. As a tribute to its big sister's design lines, the mighty 935, it was a very "exclusive" car and subject to a special order placed with Porsche. In fact, the "Sonderwunschprogramm" which would later become the Porsche Exclusive department, offered to fulfill all special orders at the beginning of the 1980s according to customers' requests.

Our car is one of 38 Coupe Turbo examples produced for the 1982 year. It left the factory on 7 August 1982 and was sold new

in Germany. It then went to the United States in 1985 where it has only known three owners on US soil. As it is a special order it bears a unique livery combining an exterior paint in anthracite grey with the most beautiful grey leather interior featuring matching carpets and a wood veneer dashboard. This highly equipped 930 with multiple options features an electric sunroof, an Alpine audio system, a limited slip differential, air conditioning and leather sports seats. Remarkably well-preserved, it now displays a mileage of 30,488 km which is particularly low and exceptional for a car of



de la climatisation et des sièges sport en cuir. Remarquablement conservé, son compteur n'affiche aujourd'hui que 30 488 km ce qui est particulièrement faible et exceptionnel pour une voiture de près de 40 ans. Elle sera bien sûr vendue accompagnée de son manuel d'utilisateur, de la notice de la radio, de sa trousse à outils et de son certificat Porsche. Récemment révisée, cette 930 est donc prête à prendre la route, offrant la joie unique à son futur propriétaire de prendre le volant d'une voiture parfaitement conservée et au combien exclusive.

almost 40 years of age. It will of course be sold with its user manual, radio notice, toolkit and Porsche certificate. This 930 was recently serviced and is therefore ready to take the road, offering its future owner the unique joy of driving a perfectly well-preserved and highly exclusive car.



1976 PORSCHE CARRERA 3.0 L TARGA

Carte grise française
French title
 Châssis n° 9117610306
 Moteur n° 930/02 AT 6670717
55.000 - 75.000 €
 Sans réserve / **No reserve**

- Rare modèle Targa, boîte 5
- Plus nerveuse qu'une 2.7 litre RS
- 200 cv pour 1120 kg

- *Rare Targa model, 5 speed*
- *More responsive than a 2.7-litre RS*
- *200 hp for 1,120kg*



La Carrera 3.0 L est un modèle rare, produit de fin 1975 à 1977 à seulement 1 125 exemplaires en Targa. Elle se distingue des 2.7 L par l'utilisation du bloc renforcé de la 930 turbo, d'une turbine de refroidissement à 5 pales consommant moins de puissance, d'un nouveau système d'injection plus économique K-Jetronic Bosch et de beaucoup d'améliorations mécaniques portant sur le moteur, la boîte, les suspensions, le freinage et d'un traitement de caisse anticorrosion. Les chromes et inox brossés sont désormais noir mat et les ailes sont élargies pour laisser place aux jantes de 7 et 8 pouces.

La voiture présentée, sortie d'usine en décembre 1976, serait, d'après le vendeur, restée la propriété de l'usine jusqu'en 1998, date à laquelle

un nouveau moteur du même type, en échange standard a été installé avant d'être revendue à un amateur allemand, puis à un finlandais. Elle ne fut importée de Finlande qu'en 2019. Elle est équipée d'un rare système de refroidissement d'huile par serpentín logé devant la roue avant droite et d'une prise d'air située dans le coin du pare-chocs. Elle est accompagnée d'un important dossier de factures depuis 1998, d'un certificat d'authenticité de l'usine, d'un certificat de conformité de Porsche France et d'un carnet d'entretien tamponné, réédité en 2012. Fin 2019, les ateliers Servant à Montgeron ont refait le système de refroidissement d'huile moteur, revu l'étanchéité moteur, et remplacé la crémaillère de direction et ses rotules.

The 3.0-litre Carrera is a rare model, with only 1,125 units in Targa version manufactured between late 1975 and 1977. It differs from the 2.7-litre version by the use of a 930 turbo reinforced block, a 5-blade cooling turbine consuming less power, a new and more economical K-Jetronic Bosch injection system and a lot of mechanical improvements relating to the engine, gearbox, suspensions, braking and anti-corrosion body treatment. Chromes and brushed stainless steel are now matte black and wings are widened to make room for 7 and 8-inch rims.

Out of the factory in December 1976 and according to the seller, this specific car remained into the manufacturer's ownership until

1998, the date on which a new and similar engine in standard exchange was installed before being sold to a German enthusiast, followed by a Finnish collector. It was not imported from Finland until 2019. It is fitted with a rare oil cooling system by coil located in front of the right front wheel and an air intake in the corner of the bumper. It is supported by a large file of invoices since 1998, a certificate of authenticity from the factory, a certificate of conformity from Porsche France and a stamped service logbook re-issued in 2012. At the end of 2019, the Servant workshop in Montgeron has redone the engine oil cooling system, engines gaskets and seals, and replaced the steering rack and its ball joints.

1978 PORSCHE 930 TURBO 3.3 L

Carte grise française
French title

Châssis n° 9308700091
Moteur n° 6780100

80.000 - 120.000 €
Sans réserve / **No reserve**

• Rarissime 1^{ère} main livrée
neuve en France

• Bel état de conservation

• Moteur, boîte, couleur,
d'origine

• *Very rare 1st hand delivered
new in France*

• *Nice well-preserved condition*

• *Original engine, gearbox and
colour*



Avec ses impressionnantes extensions d'ailes et son énorme aileron arrière, la première Porsche 930, dite 911 Turbo de 1975, avait de quoi impressionner. Avec la version 3,3 litres et 300 ch : la voiture passait de 0 à 100 km/h en 5,4 s ! Livrée neuve le 15 décembre 1977 par le réseau Sonauto de Sorgues, dans le Vaucluse, cette 930 est exceptionnelle à plus d'un titre. Elle n'a tout d'abord connu qu'un seul propriétaire à ce jour, copilote avec Hervé Poulain des 24H du Mans en 1980 sur sa Porsche 935 et pour l'anecdote, maire de St-Céré, ville d'enfance de Matthieu Lamoure. Il se décide aujourd'hui à s'en séparer pour une voiture plus récente. Ne totalisant que 100 100 km, elle fut régulièrement entretenue et notamment assez récemment par le garage Peyraud à Verfeil. Dans sa stricte configuration d'origine, hormis son compresseur de climatisation, elle propose une

belle et rare livrée, associant une couleur extérieure marron à une sellerie de cuir couleur biscuit et moquettes assorties. Ses longues portées additionnelles, typiques des 911 de cette génération ajoutent au caractère sportif de la voiture. Une expertise réalisée en 2015 confirme le bel état de conservation de cette 930. Elle est équipée, en plus du manuel d'utilisateur et du carnet d'entretien, de son autoradio d'origine, de son cric, de sa trousse à outils, de son compresseur et du double des clés et d'un tripmaster avec support. Les quatre pneus viennent tout juste d'être remplacés. Cet exemplaire au pedigree unique réunit tous les critères recherchés par les passionnés de la marque. Véhicule français, toujours 1^{ère} main et particulièrement bien conservé, ce mythe de l'automobile est une opportunité à ne pas manquer, il vous offrira les joies uniques que seul le souffle du turbo peut procurer.

With its striking wing extensions and huge rear spoiler, the first Porsche 930 (also known as the 1975 Porsche 911 Turbo) was impressive. With the 3.3 litre and 300 hp version, the car went from 0 to 100 km/h in 5.4s! Sold new on 15 December 1977 by the Sonauto network of Sorgues in the Vaucluse, this 930 is exceptional in many ways. First and foremost, it has only known one owner to date, an experienced driver who took part in the 24 Hours of Le Mans with Hervé Poulain in 1980 on his Porsche 935 and who has always taken good care of his car. He has now decided to part with it for a newer car. With a total of only 100,100 km on the clock, it has regularly been maintained and notably quite recently by the Peyraud garage in Verfeil.

Strictly in its original configuration apart from its air conditioning compressor,

it has gorgeous and rare livery combining a brown exterior colour with a biscuit-coloured leather upholstery and matching carpets. Typical of 911 cars of this generation, its long additional spans gives the car an even sportier character. An appraisal carried out in 2015 confirms that this 930 is in sound well-preserved condition. In addition to the user instruction manual and the service logbook, it has the original car radio, jack, toolkit, compressor and duplicate keys and a tripmaster with mount. The four tires have just been replaced. With its unique pedigree, this car brings together all the criteria sought by enthusiasts of this make. French vehicle, still 1st hand and particularly well maintained, this iconic automobile is an opportunity not to be missed, it will offer you unique joys that only the blast of the turbo can provide.

1966 PORSCHE 906

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 906-115

1.400.000 - 1.800.000 €

- Voiture très bien préservée
- Historique connu et suivi
- Une des versions compétition client les plus intéressantes
- Eligible pour les plus beaux événements

- *Very well-preserved car*
- *Known, continuous history*
- *One of the most interesting competition client versions*
- *Eligible for the best events*



Cette Porsche 906, ou Carrera 6, est intéressante par son état de préservation et par son historique. Portant le n° de châssis 906-115, son « Kartex » d'origine indique une sortie d'usine le 9 mars 1966 et une livraison à son premier propriétaire, M. Ermanno Spazzapan, en Italie.

De teinte blanche, elle était dotée du moteur n°906-113. Pilote amateur utilisant le nom « Mann » comme pseudonyme, Spazzapan a pris part en Italie à de nombreuses courses de côte d'importance tout au long de la saison 1966 et, sur les quelque dix épreuves où apparaît >>>

This Porsche 906, or Carrera 6, in particularly well-preserved condition, comes with an interesting history. The original "Kartex" states that chassis 906-115 left the factory on 9 March 1966 and was delivered to its first owner, Mr Ermanno Spazzapan,

in Italy. Livered in white, the car was fitted with engine 906-113. An amateur driver, known by his pseudonym "Mann", Spazzapan competed in major Italian hill-climb events throughout the 1966 season. Of the ten competitions the 906 entered, there was >>>





>>>la voiture, on note une victoire au classement général de la course Antignano-Monte Burrone, une deuxième place au général à la course Vittorio Veneto-Consoglio et plusieurs places d'honneur de catégorie. Il est probable que Spazzapan ait ensuite cédé la voiture à son compatriote Antonio Zadra, car c'est lui que l'on retrouve dans les résultats sportifs pour la saison 1967. Lui aussi utilisait un pseudonyme, « Khandaru ». Zadra a donc pris part à diverses courses de côte dont certaines comptant pour le championnat d'Europe, et aussi d'autres épreuves internationales sur circuit, n'hésitant pas à sortir des frontières italiennes, participant à quelques événements en Autriche (Innsbruck), Suisse (Ollon-Villars), Italie (Mugello), Allemagne (1000 km du Nürburgring) et France (Mont-Ventoux). En 1968 elle participe au 500 km d'Imola et d'autres courses au Mugello et Vallelunga.

Cette Porsche 906 a été ensuite cédée à Ennio Bonomelli, que l'on retrouve dans certains résultats de course fin 1967 et en 1969. Puis elle est passée entre les mains du collectionneur bien connu Corrado Cupellini, avant d'être achetée en 1977 par un amateur allemand, M. B. Becker. La voiture était encore en Italie quand ce dernier l'a achetée, car il est allé la chercher à Bergame avant de la confier à Rolf Götz, de Waldenbuch, pour une

remise en état ; elle était alors de couleur rouge. Dans un premier temps, Monsieur Becker ne l'a guère utilisée, préférant sortir sa 910 (elle a fait toutefois quelques apparitions publiques comme en 1990 à l'Oldtimer Grand Prix du Nürburgring), mais vers 1995 la 906 est ressortie du garage et, après une révision complète, elle a pris part jusqu'à 2001 à plusieurs événements comme à Donington, Spa, le Nürburgring, Monza, Most, entre les mains de M. Lamberty ou Becker. Elle a même participé en février 2000 à une course à Killarny, en Afrique du Sud où son pilote Harald Link a signé la troisième place. En juin 2001, on la retrouvait à la course de côte historique St-Ursanne-Les Rangiers, entre les mains du fils de Joseph Siffert, qui a décroché la quatrième place.

La voiture a été ensuite vendue en Allemagne à M. Sadlowski qui en a modifié la couleur ; séduit par la présentation de la 906-125 qu'il avait vue au musée de Miles Collier, aux États-Unis, il en a repris le même thème, blanc avec du rouge pour le capot avant et le capot moteur (sous la lunette arrière). En 2002, la voiture est vendue à l'important collectionneur français A. Salat, qui a pris part plusieurs fois au Tour Auto Historique. En 2007, cette Porsche 906 est passée sous le marteau de Me Poulain et c'est un passionné du nord >>>

>>>an outright victory at Antignano-Monte Burrone, a second overall at Vittorio Veneto-Consoglio and several strong class results. It is probable that Spazzapan then sold the car to his compatriot Antonio Zadra, known as "Khandaru", as this is the name listed in results for the 1967 season. Zadra participated in various hill-climbs, including rounds of the European Championship, as well as some international circuit races. He was happy to travel beyond the Italian border, entering events in Austria (Innsbruck), Switzerland (Ollon-Villars), Italy (Mugello), Germany (Nürburgring 1000 km) and France (Mont-Ventoux). In 1968 the car participated in the Imola 500km and other race events at Mugello and Vallelunga.

This Porsche 906 was then sold to Ennio Bonomelli, and appears in certain race results at the end of 1967 and in 1969. Passing next into the hands of a well-known collector Corrado Cupellini, it was subsequently bought in 1977 by Mr B. Becker, a German enthusiast. We know that the car was still in Italy at this point as Becker collected it from Bergamo in Italy, painted red at that time, and took it to Rolf Götz in Waldenbuch, to be restored. At first, Becker hardly used the car, preferring to drive his 910, although there

were a few occasions when it appeared in public, including at the Nürburgring Oldtimer Grand Prix in 1990. However, around 1995, the 906 was taken out of the garage and prepared for racing once more. Up until 2001, the car competed at circuits including Donington, Spa, the Nürburgring, Monza and Most, driven by Becker or Lamberty. There was even a trip to South Africa in February 2000 for a race at Killarny, where its driver, Harald Link finished in third place. In June 2001, it came fourth in the historic hillclimb St-Ursanne-Les Rangiers, driven by the son of Joseph Siffert.

The car was then sold in Germany to Mr Sadlowski who decided to change the colour. He was inspired by the presentation of the 906-125 he had seen at the Miles Collier museum in the US, and went with the same theme, white with a red bonnet and engine lid, beneath the rear window. In 2002, the car sold to the important French collector Mr A. Salat, who took part several times in the Tour Auto Historique.

In 2007, this Porsche 906 went under Maître Poulain's hammer, and the successful bidder was an enthusiast from northern France. He sold it six years ago to an Italian collector, known for collecting Maranello race cars, >>>



Antonio Zadra dit Khandaru, Mont Ventoux 1967 © Editions Maurice Louche



>>> de la France qui en fait l'acquisition, avant de la vendre il y a six ans à un collectionneur italien de bolides de venant de Maranello mais ayant toujours rêvé de posséder un proto Porsche. Celui-ci, pour ne pas risquer d'en détruire l'intégrité, l'a utilisée avec parcimonie. D'importants travaux ont été effectués pour maintenir un bon niveau de fonctionnement et de présentation : des jantes avants correctes, avec le cerceaux extérieur en aluminium ont été achetées, un compte tour mécanique à câble conforme à l'origine a été monté. Les disques et étriers de freins ont été remis en conformité. Et surtout, un bloc moteur en magnésium conforme, d'époque, fut racheté chez le spécialiste allemand Freisinger. La boîte de vitesse a été révisée ainsi que le différentiel. Les travaux mécaniques, qui sont

relatés par un dossier photos, ont été effectués chez le spécialiste bien connu de Siebenthal. Le propriétaire a fait reprendre le musée qui comportait quelques éclats.

Très bien préservée, avec un historique très suivi, cette 906 correspond à un modèle qui a marqué l'histoire de Porsche car il constituait une étape décisive vers la célèbre 917. Une voiture de compétition étant conçue pour être utilisée sans ménagement, il est rare que châssis et carrosserie traversent les années sans subir de dommages majeurs. C'est le cas ici, ce qui fait de cette voiture une pièce particulièrement intéressante, et un superbe témoignage de ce qu'était une 906 compétition client lors de sa livraison à son premier propriétaire, un pilote amateur passionné.

>>> *but who had always wanted to own a Porsche proto. He has only driven it occasionally, not wanting to risk destroying the integrity of the car. Work has been carried out to maintain it in good running order and in good presentation: the correct front wheels, with an aluminium exterior rim, have been purchased and a mechanical, cable-driven rev counter to the original specification fitted. The brake discs and callipers have been brought up to standard. Above all, a correct period magnesium engine block was purchased from the German specialist Freisinger. The gearbox and differential have been overhauled. The mechanical work, documented in a set of photographs, was carried out by the well-known specialist de Siebenthal. The owner has*

had stone chips repaired on the nose. Very well preserved, with continuous history, this 906 represents a model that played an important part in Porsche history, being a decisive step towards the famous 917. A competition car is designed to be used freely, and it is rare to find a chassis and body together that have survived the years without suffering significant damage. However, here is a Porsche that has, making it particularly interesting. This is a fantastic testimony of what was a competition client 906 when it was delivered new to its first owner, a passionate amateur driver.





1966 PORSCHE 911 SWB

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 303591
Moteur Tipo 901/01 n°903719
Boîte 902/1 n° 227538

170.000 - 250.000 €

- Intéressante version empattement court
- Remise en état dans les règles de l'art
- Moteur d'origine, teintes d'origine

- Interesting short wheelbase version
- State of the art restoration
- Original engine, original colours

Cette voiture a été vendue neuve au début de l'année 1966 aux États-Unis, par l'intermédiaire d'un concessionnaire de San Antonio. Son actuel propriétaire, collectionneur de Porsche importantes basé à Modène, souhaitait absolument ajouter à sa collection une 911 des premières années, à empattement court (2 211 mm). Aussi, quand il a trouvé celle-ci en 2014, il en a aussitôt fait l'acquisition, auprès de Vintage Toys, établissement spécialisé dans la marque Porsche et basé à Collecchio, près de Parme. Notre collectionneur a été en effet particulièrement séduit par les caractéristiques de sortie d'usine et la combinaison de couleurs d'origine, « Bahama Gelb » (cod. 6605 B) avec intérieur en similicuir noir. De plus, cette voiture était encore équipée de son moteur d'origine, comme en témoigne une attestation délivrée en novembre 2015 par Porsche Italie. Celle-ci

précise aussi que cette voiture avait été livrée avec les options vitres teintées, chauffage Webasto et antenne.

Lors de son achat, elle était toutefois de couleur rouge et en état moyen, si bien que son nouveau propriétaire s'est attelé sans tarder à lui rendre son panache d'origine. Ainsi, la voiture a fait l'objet d'une restauration complète, avec mise à nu de la carrosserie et traitement anti-rouille, puis peinture dans la teinte d'origine. La sellerie a été refaite par l'Autotappezzeria Ferraresi, à Ferrara, en reprenant le tissu « Pepita » d'origine. La moquette a été remplacée également. Sur le plan mécanique, le moteur type 901/01 d'origine a été démonté et remis en état. À l'origine, il était équipé d'un système d'alimentation comportant deux carburateurs Solex 40 PI, pour des raisons de facilité d'utilisation, il a été remplacé par deux carburateurs

This car was sold new to the United States at the start of 1966, through a dealer in San Antonio. The current owner, a major Porsche collector based in Modena, had been looking to add a short wheelbase (2,211mm) early 911 to his collection. He found this example in 2014 at Vintage Toys, Porsche specialists in Collecchio, near Parma, and bought it immediately. Our collector was attracted by its factory specifications and original colour combination, « Bahama Gelb » (code 6605 B) with black leatherette interior. The car also still had its original engine, as confirmed by a certificate of origin issued in November 2015 by Porsche Italy, which states that the car was first delivered with the options of tinted windows, Webasto heating and aerial.

As the car was painted red and in average condition when he

bought it, our collector set about returning it to its former glory. A full restoration was carried out, back to bare metal with an anti-rust treatment, before the car was repainted in its original colour. The upholstery was renewed by Autotappezzeria Ferraresi, in Ferrara, using original « Pepita » fabric, and the mats were replaced. On the mechanical side, the original type 901/01 engine was rebuilt. It was originally equipped with a fuel system comprising two Solex 40 PI carburettors, which for ease of use were replaced with two Weber carburettors. The expensive original Solex carburettors were overhauled and kept with their air box, and could be easily re-fitted. They will be supplied with the car.

This superb Porsche comes with various documents including: the original certificate from Porsche Italy, the Automoto Storico





Weber. Les carburateurs Solex d'origine particulièrement coûteux ont été révisés et préservés avec leur filtre à air, si bien qu'ils peuvent être facilement remontés et seront vendus avec la voiture.

Cette superbe Porsche est accompagnée de plusieurs documents, dont : le certificat d'origine de Porsche Italie, le certificat de l'Automoto Storico Italiano (ASI), la lettre de garantie du moteur de Rennsport Classic & Racing (Teggi Graziano), déclaration de Porsche Italie à propos des carburateurs Solex 40 PI, plusieurs factures dont celle d'achat de la voiture chez Vintage Toys, des

photos de la restauration, une copie de l'ancien titre de circulation américain, de l'État de l'Oklahoma.

Aujourd'hui dans un état irréprochable, dans ses teintes et avec son moteur d'origine, cette Porsche 911 de 1966 est historiquement importante car elle permet de retrouver l'essence même de ce qui a fait de ce modèle une véritable légende, qui perdure encore aujourd'hui. Cette caractéristique s'ajoute au pur plaisir de conduire que fournissent les premières versions, qui présente à la fois la forme et les réactions les plus pures.

Italiano (ASI) certificate, the guarantee letter for the engine from Rennsport Classic & Racing (Teggi Graziano), the declaration from Porsche Italy about the Solex 40 PI carburetors, several bills including the purchase invoice from Vintage Toys, photos of the restoration and a copy of the old US registration document, from Oklahoma.

In immaculate condition today, with its original engine and in original colours, this 1966 Porsche 911 is historically important, with the true character of an iconic model that remains

in production today. There is a particular pleasure in driving one of the early versions, with the purest combination of form and function.

85

Moteur et couleur Blutorange d'origine / *Original engine and Blutorange colour*

1973 PORSCHE 911 CARRERA 2.7L RS LIGHTWEIGHT

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 9113600555
Moteur Type 911/83, n° 6630536
Boite Type 915/08, n° 7830547

800.000 - 1.000.000 €

• Restauration approfondie de qualité

• Moteur d'origine

• Rarissime Lightweight authentique

• Vendue neuve en Italie

• *Extensive, high quality restoration*

• *Original engine*

• *Extremely rare genuine Lightweight*

• *Sold new in Italy*



« Carrera RS » : prononcez ces deux mots devant un passionné de Porsche, et vous verrez son visage s'éclairer d'un large sourire. Rien d'étonnant : cette évolution de la 911 est une des plus prestigieuses. Elle représente la première vraie version « compétition-client » de

la 911 et fait partie des Porsche les plus titrées en course. Encore aujourd'hui, elle est considérée comme une des meilleures 911 jamais produites. Son appellation Carrera, déjà réservée aux 356 les plus puissantes, provient de la victoire Porsche dans sa>>>

"Carrera RS" : say these words to a Porsche enthusiast and their face will light up in a smile. No wonder; as this is one of the most important evolutions of the 911. It was the first real "competition-client" version of the 911 and one of the most successful in

competition. Today, it is still considered to be one of the best 911s ever built. The Carrera name, used for the most powerful 356s, came from the Porsche class win in the 1953 Carrera Panamerica and RS stands for "Rennsport" or competition >>>





>>> catégorie lors de la Carrera Panamericana 1953 et les lettres RS, de « Rennsport », sport-compétition. Pour mettre au point sa machine, le constructeur va utiliser des recettes dans lesquelles il est passé maître : allègement d'une part, et augmentation de la puissance d'autre part. Ces améliorations s'accompagnent de modifications esthétiques, comme des ailes arrière élargies pour accueillir les volumineuses jantes. De plus, l'aérodynamisme de la voiture est amélioré grâce notamment à un aileron arrière en « queue de canard », qui va rendre célèbre la voiture. À l'intérieur, les clients ont le choix entre une finition « Touring », dont l'habitacle se rapproche de celui de la 911 S de série, ou « Lightweight », plus dépouillée de façon à réduire encore le poids.

Suffisamment bien conçue pour un usage mixte, tourisme et compétition, la Carrera RS a rencontré un succès commercial inattendu : quand s'ouvrent les

portes du Salon de Paris 1972, où la voiture est présentée pour la première fois, Porsche a déjà enregistré 51 commandes pour la version allégée et, à la fin du Salon, les 500 exemplaires nécessaires à l'homologation en Groupe 4 sont vendus. Finalement, la production totale va dépasser 1 500 exemplaires, ce qui permettra à la Carrera RS d'être homologuée également en Groupe 3 (Tourisme), où elle est sans adversaire à sa mesure. Fort de son incroyable succès, ce modèle va ensuite évoluer en fonction des nouveautés et des règlements sportifs, entretenant une tradition de « compétition-client » dont peu de marques peuvent se prévaloir avec la même régularité. C'est sans doute une des raisons du succès actuel du constructeur.

La voiture que nous présentons est une version Lightweight, la plus radicale. Comme le précise une attestation du constructeur, elle a été livrée neuve le 1er février 1973 en Italie, et immatriculée à Palerme

>>> *sport. To develop this machine, the constructor relied on a tried and tested formula : reducing the weight and increasing the power. Added to this were aesthetic modifications, such as extended rear wheel arches to accommodate wider wheels. Aerodynamic improvements to the car included a rear « duck tail » spoiler, that became its signature piece. For the interior, clients could choose between a "Touring" finish similar to the 911 S production model, or "Lightweight", which was stripped out to reduce the weight further.*

With a design suitable for both road and track, the Carrera RS met with unexpected commercial success. By the time the doors opened on the 1972 Paris Motor Show, where the car was presented for the first time, Porsche had already taken 51 orders for the lightweight version. By the end of the show, the 500 examples needed for homologation in Group 4 had sold. The final

production numbers exceeded 1,500 examples, allowing the Carrera RS to be homologated in Group 3 (Touring) where no other car could match it. Following this incredible success, the model evolved with new features and in line with sporting regulations, maintaining the « competition-client » tradition that few other marques could claim with the same regularity. This was undoubtedly one of the reasons for the current success of the constructor.

The car on offer is indeed one of the Lightweight versions. A certificate from the manufacturer states that it was delivered new on 1 February 1973 in Italy, and registered in Palermo on 31 March 1973 with the number 363341 P4, to a Signora Guercio. Having changed hands several times, as recorded in the copy of its Italian Cronologico, the car sold in 1989 to Mr. Barone, the renowned collector, who in turn,



le 31 mars 1973 sous le numéro 363341 PA, par une certaine Mme Guercio. Après avoir changé plusieurs fois de mains comme c'est indiqué dans la copie de son Cronologico italien, elle est cédée en 1989 à M. Barone, collectionneur de renom qui s'en est à son tour séparé au début des années 90. Selon les informations fournies par le service des immatriculations italien (PRA), elle a encore changé de mains avant d'être achetée par notre collectionneur de Modène, propriétaire actuel de la voiture. Elle était alors de teinte bleu « Gulf », avec une allure légèrement coursifiée. Une attestation demandée à Porsche a permis de constater que cette 911 Carrera RS était toujours équipée de son moteur d'origine et que sa teinte à la livraison en 1973 était Blutorange (orange sanguine), code 2323, avec intérieur noir.

Notre collectionneur a donc décidé de se lancer dans une restauration complète pour rendre à cette voiture sa configuration d'origine. En tant que Porschiste pointilleux, il a mis à contribution les meilleurs artisans de Modène et internationaux, comme la Carrozzeria Tiziano Serattini (carrosserie), Rennsport Racing and Classic (réfection moteur), Vintage Toys (tôlerie), Rose Passion (pièces détachées), Oldtimer Service (pièces détachées) et Porsche Italia, entre autres. La

voiture a été complètement démontée, avec coque mise à nu. Le numéro de production a pu être, à cette occasion, confirmé comme étant celui d'origine. La mécanique a connu un traitement tout aussi approfondi. Les factures des ateliers mentionnés, qui sont consultables dans le dossier, totalisent ainsi plusieurs dizaines de milliers d'euros. Parallèlement, un ensemble de photos permet d'évaluer l'importance des travaux réalisés, qui ont permis de rendre à cette voiture un état impeccable et conforme à ce qu'elle était à sa sortie d'usine, avec sa teinte rouge orangé merveilleusement représentative des années 70.

En plus des documents cités plus haut, la voiture est accompagnée d'un certificat d'origine de Porsche, d'un extrait chronologique fourni par le Pubblico Registro Automobilistico, d'un certificat historique de l'ASI et du carnet de « uso e manutenzione » de 1973. Ainsi, elle est prête à être inscrite dans les plus prestigieux événements internationaux et, à faire profiter son nouveau propriétaire de ses performances brillantes et de lui faire comprendre pourquoi ce modèle léger et vif est souvent considéré comme le meilleur de toutes les 911.

sold it at the start of the 1990s. According to information provided by the Italian Registration service (PRA), the car changed hands again before being acquired by our collector from Modena, the current owner. At that time it was "Gulf" blue, with a slightly racey appearance. A certificate obtained from Porsche confirms that this 911 Carrera RS was still equipped with its original engine and that it was Blutorange (blood orange) code 2323, with black interior, when delivered new in 1973.

Our collector therefore decided to embark on a full restoration to return the car to its original configuration. Being a fastidious Porschiste, he commissioned the best craftsmen in Modena and abroad, including Carrozzeria Tiziano Serattini (coachwork), Rennsport Racing and Classic (engine rebuild), Vintage Toys (metal bodywork), Rose Passion (spare parts), Oldtimer Service (spare parts) and Porsche Italia. The car was stripped to the bare shell, at which point the production number was confirmed as being original. The same level of attention was given to the mechanical refurbishment.

Invoices from the workshops mentioned, available to consult in the file, amounted to several tens of thousands of euros. There is also a set of photos illustrating the scale of the work carried out, that resulted in a car in immaculate condition conforming to its spec when new, complete in stunning 1970s bright orange paintwork.

In addition to the documents mentioned above, the car comes with a Porsche certificate of origin, a chronological extract provided by the Pubblico Registro Automobilistico, an ASI historic vehicle certificate and the "uso e manutenzione" manual from 1973. The car is ready to appear at the most prestigious international events. The new owner will be able to enjoy its fabulous performance and appreciate why this lightweight, sporting model is considered to be the best 911 of all.





1972 PORSCHE 911 2.4L S

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 9112300701
Moteur Type 911/53, n° 6321103

145.000 - 180.000 €

- Rare version "trappe à huile"
- Couleurs et moteur d'origine
- État superbe, vendue neuve en Italie

- *Rare version with wing-mounted oil filler*
- *Original engine and colours*
- *Superb condition, sold new in Italy*



Cette voiture a été vendue neuve en février 1972 via un concessionnaire italien. Elle était de couleur « melanzana », aubergine (cod. 4040), avec une sellerie en similicuir beige (cod. 31), comme le précise une attestation délivrée par Porsche Italie, qui souligne également qu'elle était équipée d'amortisseurs Koni en option. Cette même attestation confirme que cette voiture est bien dotée de son moteur d'origine.

L'actuel propriétaire, collectionneur de Porsche habitant Modène, en a fait l'acquisition en 2012. Elle était très bien préservée, mais affichait une teinte blanche posée dans les années 1990. Pour qu'elle retrouve sa robe d'origine, la voiture a bénéficié d'une peinture complète après décapage total de la coque. Ces travaux ont été réalisés par la Carrozzeria San Lazzaro, de Modène (facture de 5 490 €).

Parallèlement, l'intérieur a été refait par Ferraresi, atelier basé à Ferrara, pour 8 126 €. Enfin, la mécanique a été remise en état par le garage Rennsport, de Reggio Emilia, pour la somme de 12 200 €. Grâce à ces travaux effectués par des spécialistes italiens reconnus, cette Porsche 2.4 litres S présente maintenant une superbe allure dans ses teintes d'origine. Le dossier qui l'accompagne inclut notamment des photos de la restauration, plusieurs factures, un manuel d'utilisateur « uso e manutenzione », un certificat de Porsche Italie.

Cette voiture est particulièrement intéressante car, en plus de ses teintes d'origine et de son moteur 2,4 litres d'origine, il s'agit d'une rare version dotée d'une trappe à huile dans l'aile arrière. Des caractéristiques auxquelles les amateurs seront spécialement sensibles.

This car was sold new in February 1972 through an Italian dealership. It was finished in 'Melanzana' (aubergine; code 4040), with upholstery in beige leatherette (code 31), as is specified in a certificate issued by Porsche Italy. The certificate also notes that the car was fitted with optional Koni shock absorbers and that it still has its original engine.

Its current owner, a Porsche collector from Modena, acquired the car in 2012. It had been very well preserved but had been repainted in white during the 1990s. In order to return it to its original finish, the car was given a full bare-metal respray by the Carrozzeria San Lazzaro in Modena, with the bill amounting to 5,490 €. At the same time, the interior was retrimmed by Ferraresi, a workshop in Ferrara, for 8,126 €. Finally, the engine

was overhauled by the Rennsport garage in Reggio Emilia, for 12,200 €. Thanks to the work carried out by these renowned Italian specialists, this Porsche 2.4-litre 'S' now looks magnificent in its original colours. The file which comes with the car includes photographs of the restoration work, several invoices, an owner's manual ('uso e manutenzione') and a certificate from Porsche Italy.

This car is particularly interesting in that, as well as having its original colours and 2.4-litre engine, it is a rare version with the oil filler mounted on the rear wing. These are all features which enthusiasts will especially appreciate.



1969 PORSCHE 911 2.2L S

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 9110300219
Moteur Type 911/02, n° 6300351

130.000 - 160.000 €

- Vendue neuve en Italie
- Restauration superbe et documentée photographiquement
- Moteur et boîte d'origine, teintes d'origine

- Sold new in Italy
- Superb restoration with photographic record
- Original engine and gearbox, original colours



Selon une attestation délivrée par Porsche Italia, cette voiture est sortie d'usine à la fin de 1969 et a été facturée à un concessionnaire italien le 1er décembre de cette même année. Il s'agit donc d'un modèle 1970. L'attestation précise que cette 911 S a été fabriquée de teinte noire (cod. 1010), avec sellerie en similicuir marron (cod. 21) et l'équipement "confort" comportant une instrumentation "S" avec indicateur d'huile et un volant en cuir. Cette présentation est exactement celle de cette voiture aujourd'hui. De plus, l'attestation confirme que son moteur Tipo 911/02 est bien celui qui l'équipait à sa sortie de l'usine. Cette voiture est donc parfaitement conforme.

Elle a été achetée en 2010 par son actuel propriétaire, un collectionneur de Porsche importantes basé à Modène, qui

souhaitait une des premières 911 2.2 S livrées en Italie. Elle était en état d'origine et, pour qu'elle soit parfaite, il a décidé de lui consacrer une restauration totale. Un important dossier de photos montre qu'elle a été entièrement démontée avec mise à nu de la carrosserie, les travaux ayant été effectués par Efferreci Service, à Modène, dont les factures totalisent 18 820 €. La réfection de l'intérieur a été confiée à l'atelier Ferraresi, de Ferrare, qui a repris le tissu "Pepita" conforme à l'origine. La mécanique (boîte et moteur d'origine) a été restaurée par un atelier Porsche italien réputé bien connu de notre collectionneur. La voiture est accompagnée de certificats de Porsche Italia, certificat de conformité historique de l'ASI, factures de restauration et un important dossier photographique de l'ensemble des travaux effectués.

According to a certificate from Porsche Italia, this car left the factory at the end of 1969 and was invoiced to an Italian dealer on 1 December that year, making it a 1970 model. This specifies that the 911S was finished in black (code 1010), with upholstery in brown leatherette (code 21), and fitted with 'Comfort' equipment, with 'S'-type instruments, an oil gauge and leather steering wheel. This corresponds exactly to the car's presentation today. In addition, the certificate confirms that the Type 911/02 engine is the same as fitted when the car left the factory. Its specification is therefore entirely correct.

The car was purchased in 2010 by its current owner, a collector of important Porsches from Modena, who wanted one of the first 911 2.2 S models sold in Italy. It was

in original condition and in order to make it perfect, he decided to fully restore it. A large photo file shows that it was completely stripped down and the body taken back to bare metal; the work was carried out by Efferreci Service in Modena, their bills amounting to 18,820 €. The interior was restored by the Ferraresi workshop in Ferrara, using 'Pepita' cloth to the original specification. A mechanical restoration (with the original engine and gearbox) was undertaken by a renowned Italian Porsche specialist well known to our collector. The car comes with certificates from Porsche Italy and ASI (for historical conformity), restoration bills and an extensive photographic record of all the work undertaken.

With such a fine restoration and impeccable appearance, this



Avec sa très belle restauration et sa présentation irréprochable, cette Porsche 911 S permettra à son nouveau propriétaire de retrouver le plaisir des versions anciennes et de comprendre pourquoi ce modèle a rencontré un tel succès, qui ne s'est jamais démenti.

Porsche 911 S will enable its new owner to re-discover the pleasure of driving a classic model and to understand why it has enjoyed such unbroken success.



1983 TAG CROCO 4X4 AMPHIBIE

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 1.06.02.041.1283

25.000 - 45.000 €

Sans réserve / **No reserve**

- 135 km d'origine
- Extraordinaires capacités de franchissement

- Rarissime

- 135 km from new

- Extraordinary crossing capacities

- Rarity



L'étonnant Croco (« CROss-COuntry ») a été conçu par CroCo AG, de Kagiswil, société suisse appartenant au groupe TAG, mieux connu pour ses performances en Formule 1 avec les équipes Williams et McLaren en particulier. Étudié pour les sites difficilement accessibles aux 4x4 traditionnels, il présente des capacités de franchissement hors du commun. Il est constitué de deux parties articulées au centre, ce qui équivaut à quatre roues motrices et directrices, et propulsé par un moteur NSU Wankel à piston rotatif, léger et fiable. Les gros pneus offrent une capacité de flottaison pour les passages de cours d'eau et la qualité de fabrication est à la hauteur des standards suisses. Ce Croco peut transporter six personnes et il a fait ses preuves dans les environnements les plus hostiles. Il n'a été produit qu'en très faible quantité, le nombre de survivants étant estimé à moins de

50 exemplaires.

Acheté neuf en France, ce Croco a été livré au Corps Forestier, en Italie du Nord, comme en témoignent sa teinte vert et blanc et l'inscription qu'il porte à l'avant. L'organisme a confirmé son kilométrage extraordinairement bas (135 km, environ 35 heures de fonctionnement depuis l'origine), ce qui explique son état incroyablement bien préservé, jusqu'aux pneus marqués Croco 1983 et à la capote, introuvable aujourd'hui. Il est homologué pour la route en Europe, avec éclairage et ceintures de sécurité, et son âge lui donne accès à une carte grise collection. La mécanique a été révisée et la voiture est même accompagnée de pagaies et gilets de sauvetage. Robuste et étonnant, ce rare Croco ne peut que séduire les amateurs de véhicules peu ordinaires.

The amazing Croco ("CROss-COuntry") was designed by CroCo AG, of Kagiswil, a Swiss company belonging to the TAG group, better known for its performance in Formula 1 with the Williams and McLaren teams in particular. Designed for sites that are difficult to access for traditional 4x4s, it has exceptional crossing capacities. It consists of two parts articulated in the center, which are equivalent to four-wheel driving and steering, and it is powered by an NSU Wankel rotary piston engine, light and reliable. The large tires offer flotation capacity for water crossings and the manufacturing quality is up to Swiss standards. This Croco can carry six people and it has proven itself in the most hostile environments. It was only produced in very small quantities, the number of survivors being

estimated at less than 50 examples.

Purchased new in France, this Croco was delivered to the Forestry Corps in northern Italy, as evidenced by its green and white hue and the inscription it bears on the front. The organization confirmed its extraordinarily low mileage (135 km, approximately 35 hours of operation from the start), which explains its incredibly well preserved condition, up to the tires marked Croco 1983 and the soft top, impossible to find today. It is approved for road use in Europe with lighting and seat belts and due to its age, it can be registered as a collector car. The mechanics have been serviced and the car is even accompanied by paddles and life jackets. Robust and surprising, this rare Croco can only appeal to fans of unusual vehicles.

1981 TOYOTA LAND CRUISER BJ 43

Carte grise française
French title

Châssis n° BJ43900562

45.000 - 65.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Restauration totale et options désirables
- Optimisations importantes du modèle et nombreux accessoires
- Vitrine d'un savoir-faire français

- *Comprehensive restoration, with desirable options*
- *Significant optimizations of the model and numerous accessories*
- *A showcase of French knowhow*



Notre BJ 43 est très certainement l'un des plus beaux exemplaires proposés sur le marché. Une telle affirmation est justifiée par le travail réalisé par les ateliers Teseven Toyota Classic qui ont développé un savoir-faire unique dans la restauration et l'optimisation des Land Cruiser. Mis en circulation le 26 mars 1981, il vient donc tout juste de bénéficier d'une restauration intégrale. Un très important dossier photographique que nous vous invitons à consulter, permet de réaliser l'ampleur des travaux et les standards de qualité auxquels ils ont été réalisés. Tous les éléments ont été repris, de la caisse en aluminium à la sellerie en vinyle comme à l'origine ou aux vitrages tout a été reconditionné. La

voiture fut repeinte dans sa couleur d'origine « dune beige » après qu'une insonorisation Dynamat au niveau le plus élevé ait été réalisée. Son moteur diesel à 4 cylindres, sa transmission et sa boîte de vitesses à 4 rapports ont eux aussi été remis à neuf. Il reçoit un équipement très complet avec un treuil électrique 12 volts, des disques AV ventilés, une direction assistée électrique, une galerie sur mesure, des phares longue portée, des amortisseurs Koni, une ligne d'échappement inox, quatre pneus BF Goodrich neufs et un poste RetroSound Bluetooth. Entièrement restauré en France, ce BJ 43 est un superbe exemplaire présenté à une estimation plus qu'attrayante, une occasion unique à saisir d'urgence.

The BJ 43 on offer is certainly one of the finest examples on the market. This statement is justified by the work carried out by the Teseven Toyota Classic workshop, which has developed unique knowhow in the restoration and optimization of Land Cruisers. First registered on March 26, 1981, it recently underwent a comprehensive restoration. A very important folder of photographs, which we suggest interested buyers to consult, testifies to the extent of the work done and the quality standards to which they were executed. All the elements, from the aluminum body to the vinyl upholstery have been re-conditioned. The car was

repainted in its original "dune beige" color after Dynamat soundproofing of the highest level had been done. Its 4-cylinder diesel engine, transmission and 4-speed gearbox have also been overhauled. It has a very comprehensive equipment list, with a 12-volt electric winch, ventilated AV discs, electric power steering, a custom gallery, long-range headlamps, Koni shock absorbers, a stainless steel exhaust system, four new BF Goodrich tires and a RetroSound Bluetooth set. Completely restored in France, this BJ 43 is a superb example offered at a more than attractive estimate, a unique opportunity indeed.



Collection Land Rover d'un Gentleman

1972 RANGE ROVER « SUFFIX A »

Titre de circulation anglais
British title

Châssis n° 35800115A

50.000 - 80.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Modèle de la toute première série suffix A
- Véhicule entièrement restauré en Angleterre
- Dossier d'historique très intéressant

- *Model from the very first suffix A series*
- *Vehicle entirely restored in England*
- *Very interesting history file*



Le Range Rover « Classic » de notre vente est l'un de la toute première série A puisqu'il s'agit du 115ème exemplaire produit en 1971. D'origine suisse, il a été réimporté au Royaume-Uni dès 1972 où il n'a connu que quelques propriétaires. Un dossier extrêmement complet, retraçant toute l'histoire de ce Range et ses spécifications avec des documents justificatifs l'accompagne. Notre Range a été partiellement restauré entre 1994 et 1998, puis est apparu dans plusieurs publications entre 2002 et 2003 lorsqu'il appartenait à un important rédacteur automobile, avant de faire l'objet d'une restauration totale à partir de 2012. Cette restauration qui a duré près de trois ans a été confiée aux spécialistes anglais de Land Rover et de la rénovation de voitures classiques : respectivement « Dunsfold DLR » et « Mitchell

Motors ». Les travaux effectués ont été très poussés et tout a été revu : carrosserie, peinture, mécanique, trains roulants, sellerie... Le détail des opérations réalisées dans le respect de l'authenticité de ce Range est disponible au dossier, qui recense pour plus de 40 000 £ de factures et diverses photos. Depuis la fin des réparations le Range n'a parcouru que quelques centaines de miles et se trouve donc en excellent état. Il affiche aujourd'hui 93 970 miles au compteur et a bénéficié d'une petite révision d'usage en novembre 2019. Dans sa configuration d'origine, « bahama gold » avec intérieur « palomino », ce Range Rover constitue une fabuleuse opportunité d'acquiescer un superbe modèle de la première série, la plus recherchée de cette icône automobile.

The "Classic" Range Rover in our auction sale is one of the very first series A, as it is the 115th example manufactured in 1971. Originated from Switzerland, it was re-imported to the UK in 1972 where it has only known a few owners. Included with the car is an extremely detailed file retracing its whole history and specifications with supporting documents. Our Range was partially restored between 1994 and 1998, it was then featured in several publications between 2002 and 2003 when it belonged to a major automotive editor, before being completely restored from 2012 onwards. This restoration which lasted nearly three years was entrusted to English Land Rover and classic car restoration specialists: "Dunsfold DLR" and

"Mitchell Motors". The work carried out was very meticulous and everything was reviewed: bodywork, painting, mechanics, running gear, upholstery... Details of the work undertaken with respect to the authenticity of this Range are available in the file, supported by invoices worth over £40,000 and numerous pictures. It has only traveled a few hundred miles since the end of the repair work and is therefore in excellent condition. It now has a mileage of 93,970 miles and it had a small standard service in November 2019. In its "bahama gold" colour combined with "palomino" interior as its original configuration, this Range Rover is a fabulous opportunity to acquire a gorgeous first series model, the most sought-after of this automotive icon.



Collection Land Rover d'un Gentleman

2015 LAND ROVER DEFENDER 90 AUTOBIOGRAPHY

Carte grise française
French title

Châssis n°SALLDWBP8GA484257

60.000 - 80.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Série « Autobiography » limitée à 100 exemplaires
- Un des derniers Defender dans la version la plus désirable
- Etat proche du neuf avec moins de 3300 km et révision à jour

- "Autobiography" series limited to 100 units
- One of the last Defender in its most desirable version
- Near new condition with less than 3,300km and recent service



En 2015 pour célébrer la dernière année de production de son légendaire Defender après 68 ans avec le même dessin, Land Rover lance trois séries spéciales : Heritage, Adventure et Autobiography. Parmi ces trois séries limitées du Defender, la série « Autobiography » sortie uniquement en châssis court est la plus exclusive. D'une part parce qu'elle est la plus rare avec seulement 100 exemplaires fabriqués, bien qu'initialement seuls 80 étaient prévus. D'autre part parce qu'elle est la plus luxueuse avec sa présentation spécifique, qui dans l'habitacle fait la part belle au cuir pleine fleur Windsor, et sa motorisation diesel 2.2L portée à 150 chevaux au lieu de 122.

Notre exemplaire de Defender Autobiography a pu être commandé

par un important concessionnaire français et finalement acquis neuf en 2015 par son propriétaire actuel. Il totalise moins de 3 300 km et se présente dans un état quasiment neuf. Régulièrement entretenu le véhicule sort d'ailleurs tout juste de révision en décembre 2019. Sa couleur noire avec jantes aluminium assorties est peu courante pour une version Autobiography dont la plupart est bicolore. L'intérieur avec du cuir à profusion qui recouvre le tableau de bord, les portes, ainsi que le pavillon et avec une sellerie noire et grise arborant une broderie « Autobiography » sur les appuis-tête, est lui aussi sobre et élégant. Il sera livré accompagné de son certificat d'édition spéciale, de ses manuels dans leur étui en cuir ainsi que de son double de clé et de télécommande.

In 2015 to celebrate the last year of production of the legendary Defender, after 68 years of the same design, Land Rover launched three special series: Heritage, Adventure and Autobiography. Among these three limited series, the "Autobiography" series, released only for the short chassis version, is the most exclusive. On the one hand, it is the rarest with only 100 units made, although initially only 80 were planned. On the other hand, it is the most luxurious with its specific presentation, which in the cabin features luxurious Windsor full-grain leather, and its 2.2L diesel engine reworked to 150 hp instead of 122. The Defender Autobiography on offer was ordered by a major French dealer

and acquired new in 2015 by its current owner. It has covered less than 3,300 km and is in almost new condition. Regularly serviced, it has just been overhauled in December 2019. Its black color with matching aluminum rims is unusual for an Autobiography version, most of which were in two-tone. The interior is both sober and elegant with leather covering the dashboard, the doors and the roof, and with black and grey upholstery with "Autobiography" embroidery on the headrests. It will be delivered with its special edition certificate, its manuals in their leather case, as well as its duplicate key and remote control.



Collection Land Rover d'un Gentleman

1996 RANGE ROVER CLASSIC VOGUE SE ÉDITION 25^{ÈME} ANNIVERSAIRE N°9/25

Titre de circulation anglais
British title

Châssis n° SALLHAMM3MA662934

40.000 - 60.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Ultime évolution du Range Classic en série ultra limitée
- Performances optimisées et intérieur comme neuf
- Version très luxueuse, exclusive et historique

- *Ultimate evolution of the Range Rover Classic in an ultra-limited series*
- *Impressive performance and interior like new*
- *Very luxurious, exclusive and historic version*



Destinée au marché anglais, la toute dernière version du Range Rover Classic dont fait partie notre véhicule est une série limitée à 25 exemplaires en hommage aux 25 ans du modèle en 1995 et baptisée « 25th anniversary edition ». Il porte le numéro 9 de cette série spéciale et se présente dans la configuration propre aux particularités de cette édition limitée : couleur « Oxford blue » métallisée avec pare-chocs chromés, phares anti-brouillard, lave-phares, jantes aluminium 5 branches, filet décoratif latéral argent et badge « 25th Edition » sur les ailes avant, le tout associé à une sellerie en cuir Connolly beige à passepoil marron, des inserts en bois vernis dans l'habitacle et à une plaque numérotée sur la console centrale. Il a été livré neuf par le célèbre distributeur de véhicules de luxe « Stratstone of Mayfair » de Londres et immatriculé pour la 1ère fois le 21 juin 1996. Ses propriétaires successifs

lui ont manifestement apporté le soin nécessaire puisqu'il est en très bon état général. Ce qui s'explique également par le fait qu'il n'affiche que 17 050 miles. Son dossier permet de constater l'entretien effectué depuis 2009, notamment par les établissements Graeme Hunt qui l'ont suivi depuis cette période. En 2009 à 11 697 miles le préparateur anglais JE Engineering a également optimisé la motorisation, pour un gain de puissance d'environ 20 chevaux, et par suite les freins et la suspension. En fin d'année 2019 ce Range a aussi bénéficié d'une révision d'usage et des trains roulants pour un montant de près de 3000 € chez Land Rover Normandie. C'est donc probablement le plus enviable des derniers Range Classic « final edition ».

Targeted specifically for the English market, the very last version of the Range Rover Classic, one of which is the car on offer, was a part of a series limited to just 25 copies, as a tribute to the 25 years of the model in 1995, called the "25th anniversary edition". It was the ninth in this special series, and comes in the configuration specific to the special features of this limited edition: metallic "Oxford blue" color with chrome bumpers, fog lights, headlight washers, 5-spoke aluminum rims, mesh silver side decoration and "25th Edition" badge on the front fenders. The car also features beige Connolly leather upholstery with brown piping, varnished wooden inserts in the passenger compartment and a numbered plate on the central console. It was delivered new by the famous distributor of luxury

vehicles "Stratstone of Mayfair" in London and registered for the first time on June 21, 1996. Its successive owners have obviously taken the necessary care since it is in very good condition. This is also explained by the fact that it displays only 17,050 miles. The car's folder shows the maintenance carried out since 2009, in particular by Graeme Hunt which have been servicing the car since this period. In 2009, with 11,697 miles on the clock, the English preparer JE Engineering also optimized the engine, for a power gain of around 20 hp, and consequently the brakes and suspension. At the end of 2019, this Range Rover also benefited from a service of the drivetrain for an amount of nearly € 3,000 at Land Rover Normandie. It is in likelihood the finest of the last Range Rover Classic "final edition".

1959 JAGUAR XK150 S 3.4L ROADSTER

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° T831847DN
Moteur n° VS-1700-9

120.000 - 160.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Rarissime version 3.4S LHD
- Moteur d'origine
- Nombreuses améliorations

• **Extremely rare 3.4S LHD version**

- **Original engine**
- **Numerous upgrades**



Seul un S barré sur le haut des portes distingue extérieurement l'XK150 S des autres versions. Cette discrétion apparente abrite pourtant une mécanique nettement plus pointue, délivrant 250cv dans la version 3.4L grâce à la fameuse culasse « straight port », alimentée par trois SU HD8. Seuls 888 roadsters 3.4S seront produits, et plus rares encore sont les versions conduite à gauche.

L'exemplaire présenté a été vendu neuf aux USA, puis a été importé en 1994 en Italie. Son actuel propriétaire en a fait l'acquisition en 2007, alors qu'il avait bénéficié d'une restauration. Depuis, il lui a consacré d'importants travaux en vue de le fiabiliser et pouvoir en faire une utilisation régulière et plus facile. Ainsi, la boîte de vitesses d'origine, qui sera livrée avec la voiture, a

été remplacée par une G-trag à 5 rapports. Du côté mécanique, un radiateur en aluminium, un alternateur, un allumage électronique et un ventilateur additionnel Kenlow améliorent la configuration d'origine (dont les éléments seront fournis). Les sièges d'origine qui accompagnent la voiture, ont été remplacés par des baquets. Nous avons également relevé que le réservoir d'essence avait été remplacé, tout comme le faisceau électrique. En tout, près de 53 000€ de factures accompagnent la voiture, et celle-ci se révèle prête à prendre la route en toutes circonstances, grâce à ces améliorations qui demeurent réversibles pour les puristes. Rare dans cette configuration, ce beau roadster toujours équipé de son moteur d'origine mérite l'attention des amateurs.

Only the strikethrough S displayed externally on top of the doors sets the XK150 S apart from other versions. However beneath this discretion there is a much sharper engine, producing 250 hp for the 3.4 liters version thanks to its famous "straight port" cylinder head, powered by three SU HD8. Only 888 of the 3.4S roadsters were produced, very few of them in left hand drive version.

This specific example was sold new in the USA and then was imported in Italy in 1994. Its current owner acquired it in 2007 after the car had some restoration work done. Since then, he undertook some important work in order to make it more reliable for a regular use. For instance, the original gearbox (which will be delivered with

the car) has been replaced by a 5-speed G-trag gearbox. In addition, an aluminium radiator, an alternator, the electronic ignition and the additional Kenlow fan enhance the original set-up (original parts will be provided). The original seats that come with the car were replaced with bucket seats. It is worth mentioning that the fuel tank was replaced, as well as the cable bundle. In total, the car has invoices worth almost €53,000 and is ready to take the road, thanks to these improvements that remain reversible for purists. Rare in this configuration and still fitted with its original engine, this beautiful roadster certainly deserves enthusiasts' attention.

2005 FERRARI 575 SUPERAMERICA FI HGTC

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° ZFFGT61B000143794

230.000 - 270.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Série limitée à 559
exemplaires

• Deuxième main

• Intéressante version HGTC

• **Limited edition, 559 examples**

• **Two owners from new**

• **Interesting HGTC version**



Inspirés par le succès de la 550 Barchetta, les ingénieurs de Ferrari vont de nouveau développer une version découvrable de la 575M Maranello : ce sera la 575 Superamerica, en hommage aux 50 ans de présence de Ferrari aux USA. Elle reprend la mécanique de la 575M Maranello, poussée à 540 ch. La vitesse de pointe s'en ressent et passe à 320 km/h. Les ingénieurs vont présenter un toit amovible révolutionnaire. Il s'agit d'un panneau en fibre de carbone et en verre électrochrome qui pivote et vient ensuite se poser sur le coffre, ce qui n'ampute donc pas le volume de ce dernier. A l'instar de sa devancière, la 575 Superamerica est diffusée en série limitée : 559 exemplaires seulement verront le jour pendant les deux années de production.

L'exemplaire présenté a été

vendu neuf en Belgique, en octobre 2005 et est équipé de la désirable option Handling GTC qui comporte une suspension pilotée, un échappement allégé, ou encore des freins carbo-céramique de grand diamètre. Son actuel propriétaire, grand amateur de Ferrari, puisqu'il en a possédé 25 en 28 ans, en a fait l'acquisition en 2006, alors que la voiture n'avait que 953 km. Elle affiche aujourd'hui 39 319 km et un important dossier de factures témoigne de son entretien soigneux. Son élégante et sobre livrée Silverstone grey, mariée à un superbe intérieur cuir tan confère à l'ensemble une réelle distinction. Accompagné de ses carnets et double de clés, cet exemplaire scrupuleusement suivi constitue une occasion exceptionnelle, tant pour les collectionneurs que pour les amateurs de sensations fortes.

Inspired by the success of the 550 Barchetta, Ferrari engineers developed a convertible version of the 575 Maranello called the 575 Superamerica, to pay homage to Ferrari's 50 years in the USA. It has the same engine as the 575M Maranello which produces 540hp. The top speed is quite fierce and goes to 320 km/h. Engineers also introduced a highly innovative removable hardtop. It is a carbon fibre and electrochromic glass panel that rotates and rests itself on the bootlid consequently not reducing the latter's volume space. Just like its predecessor, the 575 Superamerica was introduced as a limited edition: Only 559 units were manufactured during the two years of production.

This specific example was sold new in Belgium in October 2005

and is fitted with the desirable HGTC Handling package which includes controlled suspension, a lightened exhaust and also large diameter carbon-ceramic brakes. Its current owner, a major Ferrari enthusiast known to have had 25 of these cars in 28 years, purchased it in 2006 when the car only had 953 km on the clock. It now has of 39,319 km and includes a large folder of invoices which documents the cars particular maintenance. Its elegant Silverstone grey paint over the superb tan leather interior makes the whole car stand out. For sale with its logbooks and duplicate keys, this incredibly well-maintained example is an exceptional opportunity for both collectors and thrill seekers alike.



2006 FERRARI 599 GTB FIORANO FI

Carte grise française
French title

Châssis n° ZFFFD60B000147109

140.000 - 180.000 €

• Voiture de l'usine mise à disposition pour Schumacher

• Seulement 22 000 km au compteur

• Sublime V12 atmosphérique

• **Factory vehicle for Schumacher**

• **Only 22,000km on the clock**

• **Sublime atmospheric V12**



Avec la 599 GTB Fiorano présentée au Salon de Genève 2006, Ferrari distance la concurrence : le moteur 12 cylindres 6 litres, dérivé de la mythique Enzo, passe à 620 ch, ce qui en fait alors la Ferrari de route la plus puissante de tous les temps. Ce moteur est aussi un des rares, pour une version route, à dépasser la puissance spécifique de 100 ch/litre sans l'apport d'attributs extérieurs comme un compresseur.

La 599 GTB que nous présentons est exceptionnelle et possède un pedigree unique. Elle eut en effet le privilège de devenir l'exemplaire réservé à l'usage du plus titré des pilotes de l'histoire de la Formule 1, Monsieur Michael

Schumacher. Comme l'atteste le certificat fourni par l'usine et qui sera livré avec la voiture, celle-ci fut mise à sa disposition dans le but de promouvoir le modèle et d'en assurer son développement. Son carnet d'entretien indique d'ailleurs que c'est l'usine Ferrari de Maranello qui fut le premier propriétaire et ce jusqu'au moins 2008. Son propriétaire actuel, collectionneur de goût et amoureux de la marque, en fit l'acquisition en 2016. Présentée dans sa séduisante teinte « Rosso Corsa », la 599 GTB Fiorano que nous présentons n'a couvert que 22 000 km et se trouve en bel état général. Elle fut entretenue par les Établissements Gauduel Ferrari Lyon en 2018.

With the 599 GTB unveiled at the 2006 Geneva Motorshow, Ferrari further distanced themselves from competition: a 12 cylinder 6L engine derived from the mythical Enzo, putting out 620 hp, making it the most powerful road Ferrari of all time. This engine is also rare for a road version since it exceeded the specific power of 100hp/liter without the addition of external features such as a compressor.

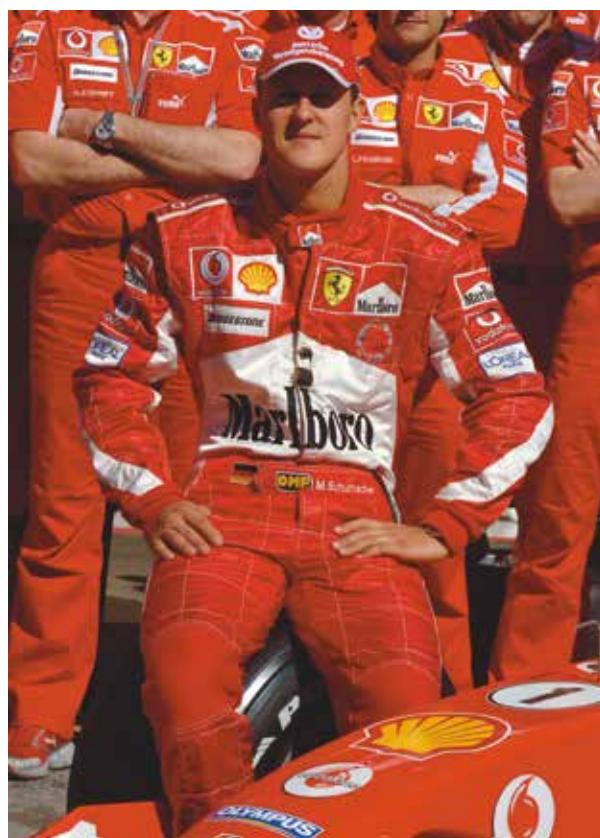
This particular 599 we present holds an exceptional pedigree since it was the example reserved for one of the best if not the best F1 drivers of all time: Michael Schumacher. As attested by the certificate provided by the factory,

it was made available to him in order to promote the model and ensure its development. The logbook also indicates that the Ferrari factory in Maranello was the first owner until at least 2008. The current owner, a Ferrari enthusiast, bought the car in 2016. Presented in the attractive hue "Rosso Corsa", the 599 GTB Fiorano we present has covered only 22,000 km and is in good general condition. It was serviced by Gauduel Ferrari Lyon in 2018. On this occasion, the clutch wear was 12% and the ceramic carbon brakes 22%. Options include 20" rims, red brake calipers, yellow rev counter bottom, LED carbon steering



A cette occasion, les paramètres d'usure d'embrayage ont été relevés à 12% et ceux des freins carbone céramique à 22% seulement. Parmi les options dont elle dispose citons les jantes en 20", les étriers de freins rouges, le fond de compte-tours jaune, le volant carbone à LED, les écussons d'ailes Scuderia, les sièges carbone et la planche arrière revêtue de cuir. Ultra performante, polyvalente et unanimement reconnue comme joliment dessinée, la 599 possède à n'en pas douter un très bel avenir en collection. Lorsqu'il s'agit de l'exemplaire réservé à l'usage du légendaire pilote Michael Schumacher, c'est alors une voiture unique en son genre à acquérir de toute urgence.

wheel, Scuderia fender badges, carbon seats, and leather-covered rear board. Ultra-powerful, versatile and unanimously recognized as a beautiful design, the 599 undoubtedly has a very bright future. When it comes to the example reserved for the legendary driver Michael Schumacher, it is a unique car of its kind to be acquired urgently.



© DPPI

2000 FERRARI 550 MARANELLO

Carte grise française
French title

Châssis n° ZFFZR49B000121378

60.000 - 80.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- 1^{ère} main avec moins de 26 400 km
- Entretien sérieux et superbe état de conservation
- L'un des exemplaires les plus attractifs du marché

- *First hand with less than 26,400km*
- *Proper maintenance and superb state of conservation*
- *One of the most attractive examples on the market*



Livrée neuve par la concession Ferrari Pozzi de Levallois-Perret le 6 novembre 2000 à son premier propriétaire qui l'a conservée jusqu'à aujourd'hui, cette 550 Maranello de l'année modèle 2001 n'a parcouru que 26 400 km. Toujours entretenue avec le plus grand soin, ainsi qu'en atteste le carnet d'entretien et les copies des factures jointes au dossier, elle se trouve aujourd'hui dans un état de conservation remarquable. La belle peinture d'origine, de couleur « grigio alloy » est sans défaut. L'intérieur en cuir bleu (référence 4307) et moquettes noires (référence 168) est dans un rare état de fraîcheur. La finition soignée de la Maranello, avec pédalier en aluminium perforé, levier et grille de vitesses en aluminium poli, écussons

gaufrés sur les appuis-tête et cuir façon daytona en est d'autant plus séduisante. Le moteur est quant à lui en pleine santé, avec du couple à chaque rapport pour une conduite souple ou sportive, mais toujours avec des rétrogradages puissants ! Le dernier changement des courroies de distribution remonte à novembre 2016 alors que la voiture avait 24 887 km et le dernier entretien à novembre 2018 alors qu'elle totalisait 26 244 km. La trousse à outils complète en état neuf, la bombe anti-crevaison dans son étui et la housse avec son sac de transport, ainsi que la pochette en cuir Schedoni incluant l'ensemble des carnets et manuels accompagnent cette magnifique 550 Maranello aux solides arguments.

Delivered new by the Ferrari Pozzi dealership in Levallois-Perret, on November 6, 2000 to its first owner who has kept it until now, this 2001 model year 550 Maranello has only done 26,400km. Always maintained with the greatest care, as can be seen by the service booklet and the copies of the invoices in the folder, it is in a remarkable state of conservation. The beautiful original "grigio alloy" paint is flawless. The interior in blue leather (reference 4307) and black carpets (reference 168) is in a rare state of preservation. The meticulous finish of this Maranello, with perforated aluminum pedals, polished aluminum lever and gear grid,

embossed badges on the headrests and the Daytona leather is all the more attractive. The engine is in good functioning order, with torque at each gear for a flexible or sporty drive, but always with powerful downshifts! The last change of the timing belts dates back to November 2016 when the car had 24,887km on the clock, and the last maintenance was in November 2018, when the figure totaled 26,244 km. This beautiful 550 Maranello comes with its complete tool kit in new condition, the puncture repair kit in its case, the cover with its transport bag, as well as the Schedoni leather pouch with all logbooks and manuals.

1998 FERRARI 456 M GT

Carte grise française
French title

Châssis n° ZFFWP44B000112728

60.000 - 80.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Déjà une grande classique, petite production
- Entretien extrêmement rigoureux
- Un des derniers 2+2 à boîte manuelle

- *Already a classic, low production numbers*
- *Extremely rigorous overview*
- *One of the last 2+2 with manual gearbox*



Dans sa superbe livrée « bleu Pozzi », intérieur cuir beige, notre exemplaire fut livré neuf en Allemagne, par la concession Ferrari de Wiesbaden, le 8 juillet 1998. Elle fut achetée par le regretté Max Cohen-Olivar en novembre 2004. Considéré comme le plus grand coureur automobile de l'histoire du Maroc, il prit notamment part 20 fois au départ des 24H du Mans. Anecdote touchante, il revendit la voiture en 2011 avant de la racheter en 2013 !! Meticuleusement entretenue, notre 456 a bénéficié depuis décembre 2018 d'entretiens d'envergure chez Ferrari Pozzi à Levallois pour un montant de près de 22 000 €. A cette occasion, entre autres travaux, les courroies de distribution ont été changées,

les 4 pneus ainsi les amortisseurs avant remplacés et de nombreux joints changés. Côté cosmétique, elle vient de bénéficier d'un « detailing » complet afin de mettre en valeur ses courbes et de gommer les quelques usures du temps. Son compteur affiche aujourd'hui légèrement plus de 62 000 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 ses manuels, ainsi que de son double de clef. Son carnet d'entretien témoigne d'entretiens réguliers tous réalisés en France. 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.

In its superb "bleu Pozzi" livery over a beige leather interior, this example was delivered new in Germany by the Ferrari dealership in Wiesbaden on 8 July 1998. It was purchased by the late Max Cohen-Olivar in November of 2004. Considered to be the most reputable race car driver of Morocco, he notably took part 20 times in the 24 Hours of Le Mans. A touching anecdote: he sold the car in 2011 to reacquire it in 2013! Having been meticulously maintained, this example has undergone an extensive overhaul at Ferrari Pozzi in Levallois since December 2018 for almost 22,000€. At this occasion, the timing belt and numerous seals were changed

and the car received four new tires and front shock absorbers. It has just benefited from a complete "detailing" in order to bring its paint and beautiful shape back to its former glory. The odometer now displays slightly over 62,000km, a reasonable mileage for an engine known to be fairly robust. The car is equipped with its toolkit, manuals as well as its spare key. Its service manual lists regular maintenance executed in France. This exquisite V12 is one of the last Ferrari 2+2 coupes with manual gearbox to be collected urgently, especially with this noble provenance.

1983 FERRARI 126 C3-068 FORMULE 1

Voiture de compétition
 Sans titre de circulation
Competition car
Unregistered

Châssis n° 068

600.000 - 1.000.000 €

- La première Formule 1 Ferrari à coque en fibre de Carbone
- Incroyablement d'origine, historique limpide
- A participé à la conquête du titre de Champion du Monde des Constructeurs
- Dans la Collection du Manoir de l'Automobile depuis 2001

- *The first Formula 1 Ferrari with a carbon fibre shell*
- *Highly original, transparent history*
- *Points scored in the constructors' world championship title*
- *In the Manoir de l'Automobile collection since 2001*



Arnoux, Tambay, en première ligne,
Grand Prix d'Allemagne 1983 © DPPI



Après une saison 1982 marquée par la tragique disparition de Gilles Villeneuve et par le grave accident de Didier Pironi aux essais du Grand Prix d'Allemagne, alors qu'il pouvait légitimement revendiquer la couronne mondiale, la victoire au Championnat du

Monde des Constructeurs de Formule 1 ne constituait pas une simple consolation pour Ferrari dont les drames semblaient chaque fois renforcer un peu plus la détermination et les ambitions. A l'instar de McLaren, en passe de bouleverser le paysage de la F1>>>

The 1982 season had been marked not only by the tragic death of Gilles Villeneuve but also by the serious accident of Didier Pironi during testing for the German Grand Prix. At the time Pironi was in the running for the world title and

victory in the F1 Constructors World Championship was not a simple consolation for Ferrari who appeared to gain more determination and ambition from these dramatic incidents.

Like McLaren, who were set to redefine F1 with their MP4>>>





>>> avec sa MP4 dotée d'une coque entièrement en fibre de carbone, Ferrari décide de franchir le pas avec une inédite 126 C3 faisant, elle aussi, appel à cette technologie. Malheureusement, cette dernière se fera longtemps attendre. La construction d'une nouvelle unité de l'usine destinée à la réalisation de la coque carbone prendra plus de temps que prévu et la C3 n'apparaîtra qu'au mois de juillet 1983 à l'occasion du Grand Prix de Grande-Bretagne.

En attendant, la 126 C2, modifiée en 126 C2B, fera mieux que d'assurer un simple intérim. Toujours un peu trop lourde, mais équipée d'un V6 Turbo plutôt fiable et plus puissant de 20 ch. (580 ch), elle s'illustre en début de saison avec Patrick Tambay, qui s'impose au Grand Prix de Saint-Marin. René Arnoux, la nouvelle recrue de la Scuderia est plus long à trouver le bon rythme, même s'il peut se flatter de deux podiums et de deux pole positions. Le Grenoblois, qui a fait alors l'essentiel de sa carrière en F1 avec des monoplaces chaussées de pneus Michelin à carcasse radiale éprouve des difficultés à s'adapter aux gommes Goodyear classiques, mais à partir du mois de juin l'apprentissage est terminé. Après une nouvelle pole position à Detroit, Arnoux triomphe au Canada. C'est le prélude à un bel été marqué par deux nouvelles victoires et deux secondes places et surtout par un duel franco-français avec Alain Prost pour la quête du titre mondial.

Une belle chevauchée favorisée par l'entrée en lice de la 126 C3. Quatre châssis participent au Championnat du monde à partir de juillet 1983 : #066, #067, #068 (celui de la vente) et #069.

Plus légère avec sa coque carbone/kevlar, plus puissante (600 ch), la monoplace conçue sous la direction de l'ingénieur britannique Harvey Postlethwaite est immédiatement dans le coup. Et le prouve en frappant fort dès son arrivée sur la piste de Silverstone, théâtre du Grand prix de Grande Bretagne ce 16 juillet 1983. Mais si les deux voitures rouges monopolisent la première ligne sur la grille de départ (Arnoux en pole), elles ne peuvent se contenter que de places d'honneur à l'issue de la course à cause de ses pneus Goodyear, qui se dégradent au fil des tours sur des tracés rapides et sous de fortes températures. Ce sera le problème récurant de la C3. Sous une « météo plus clémente », la 126 C3 #066 va signer sa première victoire au Grand Prix d'Allemagne avec un René Arnoux intouchable, qui s'adjuge en prime le record du tour. Une semaine plus tard, en Autriche, Ferrari aligne une nouvelle coque, la 068, pour René Arnoux devenu bien davantage qu'un simple outsider au Championnat. Elle finit dans les échappements de la Renault de Prost à la 2e place du Grand prix d'Autriche et devant Nelson Piquet, dont le moteur BMW de la Brabham semble retrouver un tonus inavoué (...) au fil de la saison.

Selon le livre « Ferrari, les monoplaces de Grand Prix » de Alan Henry, la #068 n'a participé qu'à ce Grand Prix, où elle termine donc à la seconde place.

Quinze jours plus tard au Grand Prix des Pays-Bas, si Patrick Tambay se hisse sur la première ligne de départ en signant le second meilleur temps aux essais, tout va mal pour Arnoux, qui devra partir au milieu du peloton avec un 10e chrono peu

>>> *and its carbon fibre shell, Ferrari also decided to embrace this new technology with the brand new 126 C3. Unfortunately, they had quite a wait. Building a factory for construction of the carbon shell took longer than expected and the C3 made its first appearance in July 1983 at the British Grand Prix.*

In the meantime, the 126 C2B, a modified version of the 126 C2, did more than act as an interim. Still a little too heavy, but equipped with a more reliable V6 Turbo engine that was 20bhp more powerful (580bhp), it made an impact at the start of the season in the hands of Patrick Tambay, when he won the Saint Marino Grand Prix. René Arnoux, the new recruit at Ferrari, took a little longer to find his form, although he managed two pole positions and two podium finishes early on. The driver from Grenoble, who had spent most of his F1 career driving on radial Michelin tyres, took a while to adapt to the classic Goodyear tyres. He had mastered it by June, however, qualifying on pole in Detroit, then winning from pole position the following week in the Canadian Grand Prix. This was a prelude to a great summer, featuring two wins, two second places and an all-French battle with Alain Prost for the World title.

The driving was amazing, and the arrival of the 126 C3 was an added bonus. Four chassis took part in the World Championship from July 1983: #066, #067, #068 (the car in the sale) and

#069. With its lighter carbon/kevlar shell, the single-seater, designed by British engineer Harvey Postlethwaite, was also more powerful (600bhp), and was immediately on the pace. Proof of this came on its debut at Silverstone, the scene of the British Grand Prix on 16 July 1983. The two red cars claimed the front row of the grid, with Arnoux on pole. Unfortunately, however, they gave up one or two places in the race, as the Goodyear tyres suffered with the fast times and high temperatures. This would prove to be a recurring theme for the C3. In "element conditions" the car won the German Grand Prix. René Arnoux proved to be untouchable, setting a new lap record. A week later, in Austria, Ferrari brought out one of their other cars for Arnoux, chassis 068, who was no longer just an outsider in the Championship. He finished second, just behind the Renault of Prost and in front of Nelson Piquet whose BMW engine in the Brabham seemed to regain form inexplicably (...) towards the end of the season.

According to the book "Ferrari, the Grand Prix Cars" by Alan Henry, chassis #068 only participated in this Grand Prix where it finished in second place.

Two weeks later at the Dutch Grand Prix, Patrick Tambay put himself on the front row with the second quickest time in qualifying. Things didn't go so well for Arnoux, however, and he had to start from the middle of the pack, qualifying in a less convincing 10th position.

The race was a different matter, with an accident putting



Arnoux au volant de #068, Grand Prix d'Autriche 1983 © DPPI



convaincant. Etat de grâce sans doute, mais aussi circonstances d'une course dans laquelle Prost et Piquet s'accrochent et abandonnent, et voilà Arnoux vainqueur après une remontée imparable, qui lui vaut un nouveau record du tour.

Selon le célèbre et fiable 'Formula One Register' de Duncan Rabagliatti et Auto Hebdo de l'époque dont le minutieux journaliste relevait systématiquement les numéros de châssis, c'est le châssis #068 avec lequel Arnoux signe la victoire au Grand Prix des Pays-Bas.

Ce serait l'unique victoire de la Ferrari 126 C3 #068, qui selon les sources se cantonnera ensuite au rôle de voiture de réserve pour la fin de saison, mais ce sera aussi le dernier succès d'une 126 C3.

A l'exception du Grand Prix d'Italie, où les voitures rouges jouent encore les premiers rôles sur leurs terres (Arnoux arrive 2^{ème} et Tambay 4^{ème}), elles seront pratiquement invisibles lors des deux dernières

épreuves de l'année. En proie à d'insolubles problèmes d'adhérence aggravés par des soucis de freins, on pourra même parler de naufrage à Brands Hatch, lors du Grand Prix d'Europe.

Cependant, à la veille du Grand Prix d'Afrique du Sud, le dernier de la saison, tout reste possible « avec quelques si » pour René Arnoux.

Au classement provisoire du Championnat, il possède encore deux points d'avance sur Piquet et huit de retard sur Prost, mais dès le début de course, les derniers espoirs partent en fumée : moteur cassé dès le 9^e tour. Tambay, auteur de la pole position ne sera pas plus heureux, de même qu'Alain Prost, et, Nelson Piquet, grâce à un moteur sur vitaminé suscitant bien des suspensions, sera couronné à l'issue de la course. Le total des points engrangés par René Arnoux médaille de bronze et Patrick Tambay quatrième permet toutefois à Ferrari de s'imposer nettement>>>

Prost and Piquet out of the running, allowing Arnoux to storm through to victory after an amazing comeback that included a new lap record. According to the renowned and reliable 'Formula One Register' of Duncan Rabagliatti and the Auto Hebdo of the day, whose diligent journalist systematically listed the chassis numbers, it was in chassis #068 that Arnoux achieved victory in the Dutch Grand Prix.

This would be the only win for the Ferrari 126 C3 068, which according to various sources was then confined to its role as reserve car for the rest of the season. It would also be the last victory for a 126 C3. With the exception of the Italian Grand Prix, where the Ferrari had leading roles at their home circuit (Arnoux finished 2nd and Tambay 4th), they were practically invisible in the last rounds of the year. Hampered by unresolvable problems with grip aggravated by concerns about the

brakes, some would go so far as to describe the performance as disastrous at the European Grand Prix at Brands Hatch.

However, on the eve of the South African Grand Prix, the last race of the season, everything was still possible (with a few 'ifs' thrown in) for Arnoux. In the provisional classification of the Championship, he remained two points ahead of Piquet and eight behind Prost. Early in the race, however, all hope of winning disappeared when the engine failed on the 9th lap. Neither Tambay, having started on pole, nor Alain Prost were much happier, as Nelson Piquet, his engine 'on vitamins' already causing suspicion, was crowned champion at the end of the race. The final tally of points put René Arnoux in third position and Tambay fourth, ensuring Ferrari dominated the F1 Constructors World Championship. The 126>>>

>>> au Championnat du monde des constructeurs de F1. La 126 C3 n'aura chanté qu'un seul été pour accompagner ce qui aurait pu être le sacre d'un premier Champion du Monde français... A défaut, elle peut se targuer d'une gloire éphémère, que bien de ses rivales peuvent lui envier.

L'heure de la retraite a déjà sonné pour les 126 C3, remplacées dès le début de saison 1984 par la nouvelle C4. La Ferrari 126C3 châssis 068, quant à elle, prendra le chemin de la France et plus précisément celui des Etablissements Charles Pozzi à Levallois-Perret, l'importateur historique français de la marque. Au milieu des autres fleurons de Ferrari France, réunis notamment par le dynamique directeur et collectionneur Daniel Marin, #068 fera parfois entendre le rugissement de son V6 Turbo, sans jamais toutefois reprendre la piste, elle y restera jusqu'en janvier 2001. Elle est alors vendue à Michel Hommel, formidable enthousiaste et

collectionneur très sélectif qui, pour la petite histoire, se voit remettre un certificat de cession établi par Ferrari France semblable à celui d'une... voiture de route.

Exposée dans son fabuleux musée de Lohéac en Bretagne, et précautionneusement conservée dans son incroyable configuration originale, elle s'est fait admirer des centaines de milliers visiteurs jusqu'à ce jour.

Cette Ferrari Formule 1 126C3 #068 présente un intérêt historique majeur, en ayant marqué des points dans la course au titre mondial de la Scuderia Ferrari. Elle est la représentante glorieuse de cet Age d'Or de la catégorie reine du sport automobile.

Il est impossible aujourd'hui de trouver une Formule 1 Ferrari dans un tel état de conservation et d'originalité, passant directement des mains de Ferrari au Musée Automobile de Michel Hommel à Lohéac en 2001.

>>> *C3 was only able to sing for one summer, and in the words of the song "il suffisait de presque rien..." (it amounted to almost nothing), coming so close to being the first French world champion.... At the very least, the car could boast an ephemeral glory envied by many of its rivals.*

Time was up for the 126 C3 after that, replaced at the start of the 1984 season by the new C4. And so chassis 068 headed to France, and more specifically, to Charles Pozzi in Levallois-Perret, the historic French importer for the marque. It sat amongst other flagship examples of Ferrari France, assembled by the dynamic Daniel Marin, and occasionally the sound of its V6 Turbo engine would be heard, without ever taking to the track again.. The car stayed there until January 2001, when it sold to Michel Hommel (publisher of Echappement, Auto Hebdo and others, a formidable enthusiast and highly discerning

collector). For the record, he obtained a transfer certificate from Ferrari France similar to that of...a road car.

Displayed in his fabulous museum in Lohéac, Brittany, the car looks incredible in its carefully preserved original configuration. It has fulfilled its task impeccably: to be admired by thousands of visitors to this day ...

This Ferrari Formula 1 126C3 #068 is of major historical interest, having scored points in Ferrari's race for the World Title. It is a glorious representative of this Golden Age in Motorsport's highest class of racing.

It is impossible today to find a Formula 1 Ferrari in such a well conserved and original condition, that has passed directly from Ferrari in 2001 to Michel Hommel's Automobile Museum in Lohéac.



Ce qui me touche chez Michel Hommel, c'est l'harmonie parfaite entre sa simplicité naturelle et sa réussite professionnelle exemplaire.

Dressons l'inventaire et saluons !

Pilote dans l'élan de la jeunesse afin d'affirmer son caractère et mesurer ses limites. Puis l'essor : un groupe de presse centré sur l'Automobile et les loisirs comptant plus de vingt-cinq titres ; la réanimation festive d'un village breton, qui s'assoupissait derrière ses rudes façades de granite, Lohéac ; l'implantation d'une usine produisant une voiture de sport portant son nom ; un circuit accueillant la première course de rallye cross en France et aujourd'hui la manche nationale du Championnat du monde de la discipline ; un Musée de l'Automobile riche de 400 modèles !

Enfin, pour preuve de son empathie pour nos racines et l'histoire, un Musée d'Arts et Traditions populaires qu'il anime comme un archéologue de la vie d'hier.

C'est ainsi que parfois l'homme vaut autant que son œuvre et que leurs fréquentations rendent heureux et sage.

Hervé Poulain



René Arnoux, le combattif au grand cœur

1^{er} juillet 1979, Grand Prix de France, circuit de Dijon-Prenois : après un départ raté, Arnoux a réussi une remontée spectaculaire et si c'est Jabouille, son coéquipier chez Renault, qui est en tête, Arnoux a battu le record du tour. Il rattrape Gilles Villeneuve, deuxième sur sa Ferrari dont les pneus montrent des signes d'usure. A trois tours de l'arrivée, dans la courbe de Villeroy, Arnoux passe à l'attaque et passe Villeneuve. Mais son moteur ne donne pas toute sa puissance et Villeneuve repasse devant au tour suivant, dans la même courbe, après un freinage spectaculaire. Les deux voitures sont roue dans roue mais, au bout de la ligne droite, Arnoux freine le plus tard possible et reprend l'intérieur à Villeneuve, qui ne cède pas, forçant le Français à monter sur les vibreurs au virage suivant. Côte à côte, déchaînées, les deux voitures se touchent et négocient ensemble la cuvette, mais le moteur d'Arnoux ne donne pas toute sa puissance et Villeneuve reprend l'avantage, passant la ligne d'arrivée une longueur devant le pilote français.

Ce duel de légende, inscrit à tout jamais dans les annales de la Formule 1, est significatif du tempérament de René Arnoux : combattif, déterminé, mais aussi extrêmement respectueux de ses condisciples. « Gilles Villeneuve était mon meilleur ami », dira-t-il plus tard.

Après plusieurs saisons chez Renault où il a vécu les débuts du moteur turbo aux côtés de Jabouille et Prost, Arnoux est passé chez Ferrari où il a, en 1983, signé sa meilleure saison, permettant à l'équipe italienne de remporter le titre Constructeurs au Championnat du Monde. Il sera un grand animateur du championnat du monde jusqu'en 1989, participant à 168 courses, montant 22 fois sur le podium dont 7 victoires.

Timide, né dans une famille modeste, René Arnoux a débuté sur les circuits de karting, montrant rapidement de brillantes aptitudes au pilotage. Elles le mèneront jusqu'au sommet du sport automobile, où il fera vibrer les amateurs par son style flamboyant.

René Arnoux, the fighter with a big heart

1 July 1979, the French Grand Prix at Dijon-Prenois: after a bad start, Arnoux moved spectacularly up the grid, and although Jabouille, his teammate at Renault, was in the lead, Arnoux broke the lap record. He caught up with Gilles Villeneuve, who was second in his Ferrari, its tyres showing signs of wear. Three laps from the finish, at Villeroy, Arnoux went on the attack and overtook Villeneuve. But his engine was not delivering full power and Villeneuve went ahead again on the next lap, at the same corner, after some dramatic braking. The two cars were running wheel to wheel, but at the end of the straight, Arnoux braked as late as he dared and passed inside Villeneuve, who didn't give in and forced the French driver onto the kerb at the next corner. In a frenzied side-by-side battle, the two cars went through the "bowl" touching each other, but Arnoux's engine was not delivering full power and Villeneuve took the lead, finishing the race a car's length ahead.

This legendary duel, recorded for all time in the annals of Formula 1, says much about Arnoux: determined and a fighter, but also very respectful of his peers. "Gilles Villeneuve was my best friend", he would later say.

After several seasons at Renault, where he lived through the start of the turbo era alongside Jabouille and Prost, Arnoux moved to Ferrari, where, in 1983, he had his best season, helping the Italian team win the Constructors' World Championship. He remained a major figure in the World Championship until 1989, competing in 168 races and achieving 22 podium finishes and 7 victories.

Shy and born into a modest family, Arnoux started out in karting and soon demonstrated his remarkable skill as a driver. His ability took him to the very top of motorsport, where he thrilled fans with his flamboyant style.

1965 FERRARI 275 GTB 6 CARBURATEURS



Titre de circulation suédois
Swedish title

Châssis n° 6785
 Moteur n° 6785

2.000.000 - 3.000.000 €

- Historique d'une incroyable richesse
- Plus de 40 courses internationales à l'époque
- Emouvant état de préservation, moteur d'origine
- Accompagnée d'une documentation abondante

- *Incredibly rich history*
- *Over 40 international races in period*
- *Impressive preserved condition, original engine*
- *Extensive documentation*



Zwimpfer, en route pour la victoire aux 1000 Km de Monza en catégorie GT et plus de 3 L, 1966 © Archives F. Varisco

Monza, 25 avril 1966, 13 heures : malgré la pluie qui tombe dru, le départ des 1000 Km va être donné dans quelques minutes. En première ligne, la Ferrari 330 P3 de John Surtees et Mike Parkes côtoie la Ford GT40 de Peter Revson et Skip Scott : la rivalité entre les deux constructeurs est à son comble et, après la victoire de Ford à Daytona et à Sebring, la Scuderia doit prendre sa revanche avant les 24 Heures du Mans, un mois plus tard. Sur la quarantaine de partants, l'épreuve accueille les meilleurs pilotes internationaux et l'on compte par exemple Bandini et Scarfiotti à bord d'une Dino 206 S, Attwood et Piper sur le même modèle, Mitter et Hermann avec une Porsche 906, Jaussaud et Servoz-Gavin au volant d'une

Matra-BRM alors que la Ford GT40 de Ford-France est entre les mains de Greder et Ligier... 4 Ferrari 275 LM et une GTO, Shelby Cobra, Alfa Romeo TZ, Bizzarrini, Porsche 906 et 904, Alpine ou Abarth complètent l'ensemble et l'on peut remarquer, au deux-tiers de la grille de départ, la Ferrari 275 GTB n°16 de Siegfried Zwimpfer et Hans Illert. Au terme de 6 heures d'une course éprouvante sous une pluie battante, la Ferrari de Surtees et Parkes aura raison des sept Ford GT40. La course a souri à la marque italienne puisque c'est aussi elle qui remporte la catégorie GT plus de 3 litres, grâce à la voiture de Zwimpfer et Illert.

Cette Ferrari 275 GTB (châssis n°6785) a été achetée l'année précédente par Siegfried Zwimpfer

Monza, 25 April 1966, 13.00 hours: the 1,000 km was about to start in heavy rain. On the front row, the Ferrari 330 P3 of John Surtees and Mike Parkes alongside the Ford GT40 of Peter Revson and Skip Scott : rivalry between the two constructors was fierce, and after Ford's victory at Daytona and Sebring, the Scuderia wanted revenge before the 24 Hour race at Le Mans the following month. The list of the forty or so participants included the best international drivers, amongst them Bandini and Scarfiotti in a Dino 206 S, Attwood and Piper in the same model, Mitter and Hermann in a Porsche 906, Jaussaud and Servoz-Gavin at the wheel of a Matra-BRM while the Ford-

France GT40 was in the hands of Greder and Ligier... Also lining up for the start: 4 Ferrari 275 LM, 1 GTO 1964, Shelby Cobra, Alfa Romeo TZ, Bizzarrini, Porsche 906 and 904, Alpine and Abarth. Two-thirds of the way down the grid was n°16, the Ferrari 275 GTB of Siegfried Zwimpfer and Hans Illert. At the end of the gruelling 6-hour race, contested in pouring rain, the Ferrari of Surtees and Parkes triumphed over the seven Ford GT40s. It was the Italian marque's day as Ferrari also took the over 3-litre GT class, with the car driven by Zwimpfer and Illert.

Siegfried Zwimpfer had acquired this Ferrari 275 GTB (chassis n°6785) the previous

qui en prit livraison le 29 avril au garage Ferrari de Peter Montermini, à Bâle-Binningen, le lendemain du jour où ont été effectuées les formalités de douane. Immatriculée ensuite NW 1564, elle correspond à la commande passée par Zwimpfer et bénéficie de deux options : des jantes Borrani à rayons et une alimentation par six carburateurs (au lieu des trois habituels). Elle est de teinte rouge (peinture n°19374) avec sellerie en cuir Connolly beige (n°3218), comme le précise sa fiche de production datée du 29 décembre 1964, qui indique également que la voiture a été fabriquée en janvier 1965 et qu'il s'agit de la soixante-dix-neuvième 275 GTB produite.

De nationalité suisse, Siegfried Zwimpfer est un passionné de sport automobile, qui commence à courir début 1960 à bord d'une Porsche 356. Il a 30 ans et, trois ans plus tard, achète une Chevrolet Corvette Sting Ray qu'il engage également en compétition. Des photos le montrent par exemple à la course de côte d'Ollon-Villars 1963 et au Prix de Vienne 1965. Il passe ensuite à la Ferrari 275 GTB que nous proposons, puis se tournera vers une Porsche Carrera 6 utilisée pour la saison 1968. Zwimpfer est une sorte d'archétype du pilote amateur. Il a pu décrocher un contrat de sponsoring avec Valvoline et se rend

sur les épreuves européennes avec une Ford Galaxie aux couleurs de la marque de lubrifiant, en remorquant la Ferrari sur un plateau. Ce qu'il vit, c'est un véritable « Continental Circus » automobile.

Pour l'engager en course, il commence par faire préparer la Ferrari, sans doute au Garage de Hans Illert (son coéquipier à Monza) de Feldmeilen, près de Zurich et, pour gagner du poids, elle est dépouillée d'une partie de son aménagement intérieur.

Siegfried Zwimpfer va l'utiliser jusqu'à octobre 1967, participant à sept épreuves en 1965, seize en 1966 et treize en 1967. Ce sont généralement des rencontres de niveau international avec des courses de côte comme celles de Cesana-Sestrières, Ollon-Villars, Mont Ventoux, Sierre-Crans Montana, Trento-Bondone mais aussi des compétitions sur circuits comme à Monza déjà citée, Hockenheim ou Innsbruck. À l'issue de la saison 1966, il est >>>

year. He took delivery on 29 April 1965, the day after completing the customs paperwork with Peter Montermini's Ferrari garage in Bâle-Binningen. The car was built to the order placed by Zwimpfer, featuring two special options : Standard Borrani wire wheels and with six carburetors (rather than the standard three). It was painted red (no.199374) with beige (no.3218) Connolly leather upholstery, as stated in the build sheet dated 29 December 1964, which also stated the car was built in January 1965 and was the seventy-ninth 275 GTB produced. It was registered NW 1564.

Siegfried Zwimpfer, from Switzerland, was passionate about motorsport and started racing in 1960, aged 30, in a Porsche 356. Three years later he bought a Chevrolet Corvette Sting Ray to compete in. There are photos of him taking part in the Ollon-Villars hillclimb in 1963 and the Prix de Vienne in 1965.

He then began using the Ferrari 275 GTB on offer, before moving on to a Porsche Carrera 6 during the 1968 season. Zwimpfer was in many ways the archetypal amateur driver. He succeeded in getting a sponsorship deal with Valvoline and travelled to the European races in a Ford Galaxie painted in Valvoline colours, towing the Ferrari on a trailer. His life was like an automotive "Continental Circus".

It is probable he had his Ferrari race-prepared at the garage in Feldmeilen, near Zurich, run by Hans Illert, his co-driver at Monza. To reduce weight, part of the interior was removed. Siegfried Zwimpfer used the car until October 1967, taking part in seven competitive events during 1965, sixteen in 1966 and thirteen in 1967. Most of these were international meetings including hillclimbs at Cesana-Sestrières, Ollon-Villars, Mont Ventoux, Sierre-Crans Montana and Trento-Bondone, as well as circuit races at Monza, as mentioned above, Hockenheim and Innsbruck. At the end of the 1966 season, he was crowned Swiss Mountain Champion in the GT class. In March 1967 he took part in the Rallye Lyon-Charbonnières-Stuttgart Solitude but unfortunately went off the >>>





Zwimpfer au départ de Trento Brondone 1966 © DR



Zwimpfer, GP Tirol, Innsbruck, 1965 © www.McKlein.de



Zwimpfer, Rochefort-La Tourne 1965 © Archives Marcel Massini



La Ferrari tractée par la Ford Galaxy au couleur Valvoline 1967 © DR



Zwimpfer Cesana-Sestrière 1966 © Archives Marcel Massini



P.Sudan et K.Kocher, 1000 km di Monza 1968 © Archives Marcel Massini



P.Sudan et K.Kocher, 1000 km di Monza 1968 © Archives Marcel Massini



Dans les stands, 1000 km di Monza 1968 © Archives Marcel Massini



>>> sacré champion de Suisse de la Montagne, en catégorie GT et, en mars 1967, il prend part au Rallye Lyon-Charbonnières-Stuttgart Solitude mais sera malheureusement contraint à l'abandon à cause d'une sortie de route. C'est l'époque de la rivalité entre Porsche et Alpine et, suite aux abandons des deux Alpine d'usine, c'est la Porsche 911 S de Vic Elford qui remporte la mise.

La Ferrari est endommagée surtout à l'arrière, mais l'aile avant droite est légèrement touchée et la réparation du passage de roue est effectuée à l'époque en utilisant une tôle de bidon d'huile que les propriétaires suivants ont pieusement conservé sur la voiture.

En octobre 1967, Siegfried Zwimpfer cède sa Ferrari à Pierre Sudan, qui a été son copilote à Monza en avril 1967 et qui était agent Ferrari/Mercedes/Maserati à Zug, en Suisse. Amateur de Ferrari, Sudan a eu entre les mains plusieurs 250 GTO et 275 GTB. Il immatricule la voiture ZG 2 et participe lui aussi à plusieurs

courses de côte et aux 1000 Km de Monza 1968. La berlinette 275 GTB continue à être entretenue au garage de Hans Illert (par le même mécanicien, Heinz Duss) mais, lors d'un déplacement pour se rendre en Belgique, elle tombe du camion qui la transporte. Sudan la fait réparer, puis la vend en 1968, pour la somme de 14 000 francs suisses à M. R., en Suisse. Ce dernier la cède au concessionnaire néerlandais Robert de La Rive Box qui la revend à M. W. dans le canton de Vaud en Suisse, où elle était enregistrée sous l'immatriculation VD 44175. En août 1984, elle passe aux mains de M. C. W., du garage Flucla, à Davos. Elle change d'immatriculation, pour GR 2701.

Plusieurs années plus tard, le 23 mars 1994, ce dernier cède la voiture à Gregor Wolf (des "outils Wolf"), qui réside à Betzdorf, en Allemagne et Bulle en Suisse, et qui la fait immatriculer FR 73390. La 275 GTB est remarquée lors d'une course de Formule 1 au Nürburgring en 1999 et, plus tard dans l'année, elle est proposée à la vente par le>>>

>>> road and was forced to retire. This rally took place during the rivalry between Porsche and Alpine, and once the two factory Alpines had retired, it was the Porsche 911 of Vic Elford that won the day. The Ferrari suffered damage to the rear, but the front wing was also slightly affected and the wheel arch was repaired at that time using metal from an oil can, a repair that subsequent owners have studiously kept on the car.

In October 1967, Siegfried Zwimpfer sold his Ferrari to Pierre Sudan, his co-pilot at Monza in April 1967. Sudan was a Ferrari/Mercedes/Maserati dealer in Zug, Switzerland who is fanatical about Ferrari and has owned several 250 GTOs and 275 GTBs over the years. He registered this car ZG 2 and took part in various hillclimb events and the Monza 1000km 1968. The 275 GTB berlinetta continued to be looked after at Hans Illert's garage (by the same mechanic, Heinz Duss). Unfortunately while it was

being transported to Belgium, it fell off the truck. Sudan had it repaired, and then sold it at the end of 1968, for the sum of 14,000 Swiss francs, Sudan sold it to Mr R. in Switzerland and thereafter it went to Dutch dealer Robert de La Rive Box who re-sold 06785 to a Mr W in the canton Vaud in Switzerland, where it was registered on Swiss license plates VD 44175. In August 1984 it went to Mr C. W., from the Flucla garage in Davos. The registration then changed to GR 2701.

Many years later, on 23 March 1994, Mr W. sold the car to Gregor Wolf (of "Outils Wolf"), who lived in Betzdorf in Germany and Bulle in Switzerland. He had the car registered FR 73390. The 275 GTB was spotted at a Formula 1 race at the Nürburgring in 1999 and later in the year, it was offered for sale by renowned Ferrari race car specialist, Modena Motorsport.

On 14 February 2000, it was bought by the current owner, an>>>



Mont Ventoux 1966 © Editions Maurice Louche



Rallye Lyon-Charbonnière-Stuttgart, 1967 © www.McKlein.de

>>> spécialiste reconnu des voitures de course Ferrari, Modena Motorsport.

Le 14 février 2000, elle est achetée par son actuel propriétaire, architecte-maquettiste et passionné d'automobile : au fil des ans, il lui est passé entre les mains quelques belles voitures (Dodge Challenger, Jaguar Type E, Ferrari 330 GT ex salon de Genève 1965, Aston Martin DB4).

Ayant des vraies aptitudes au pilotage, avec la 275 GTB, il souhaite profiter de sa retraite pour prendre part à diverses épreuves historiques mais, finalement il renonce à ce projet car il ne souhaite pas prendre le risque d'endommager une voiture dont l'historique est d'une aussi grande richesse. Il décide donc de s'en séparer. Cela ne l'a pas empêché, quand il a pris possession de la 275 GTB, avec l'aide de l'historien Ferrari suisse Marcel Massini, de reprendre contact avec les précédents propriétaires et de consacrer une vingtaine d'années à réunir une très abondante documentation sur le passé de cette Ferrari : certificat de dédouanement d'époque, photos, programmes de courses, fiches d'engagement originales, courriers, magazines... Ces pièces précieuses permettent de suivre de près la vie de la voiture, et notamment sa carrière en compétition. Il a également répertorié l'apparition de cette berlinette 275 GTB n°6785 dans de nombreux livres et publications. Toute cette documentation fait partie du dossier de la voiture, de même que son palmarès détaillé consultable sur notre catalogue en ligne.

Aujourd'hui, cette 275 GTB se présente dans sa configuration du Rallye Lyon-Charbonnières. La carrosserie et l'intérieur sont en état d'origine, les cuirs patinés sont aujourd'hui de couleur noire, mais elle a bénéficié d'une restauration mécanique complète, dans le but d'être en parfait état de fonctionnement. Pour remettre en état le moteur (d'origine), des pièces mécaniques fournies notamment par Piet Roelofs, GTO Engineering, Maranello, ont parfois été utilisées (pistons, bielles, arbres à cames,

roulements...), mais il est facile de revenir à la stricte configuration d'origine si nécessaire. Nous invitons les acheteurs intéressés à consulter dans le dossier la liste des travaux effectués.

Par ailleurs, la voiture porte de nombreux stigmates qui témoignent de sa vie en compétition entre les mains de passionnés. En voici quelques exemples, outre la tôle de réparation mentionnée plus haut : tableau de bord dans un bois spécial, avec clé de contact déplacée vers la droite ; déformation à gauche du tableau de bord, à la suite d'un coup de genou porté par Zwimpfer à Monza, en 1966 ; poignée de porte droite réparée avec une vis extérieure ; lanières de capot arrière en caoutchouc... La voiture est dotée d'un échappement latéral, de ses jantes Borrani Compétition d'époque (elles avaient été montées par Zwimpfer avant les 1000 km de Monza 1966, et furent retrouvées en 2013) et présente la particularité que les cavités de phares soient de teinte grise. En plus de tous les documents mentionnés précédemment et d'un récapitulatif historique par l'historien Marcel Massini, elle est accompagnée de sa trousse à outils d'origine dont le marteau de papillons de roue est complètement déformé par l'usage ainsi que de son cric.

Il est particulièrement rare de croiser la route d'une Ferrari 275 GTB qui présente une histoire aussi riche et aussi bien documentée que cette berlinette. Elle n'a connu qu'un nombre limité de propriétaires, tous connaisseurs, qui ont su en respecter l'intégrité historique. Il ne s'agit pas d'une « reine de concours », mais d'une voiture qui a vécu comme Enzo Ferrari l'entendait, pour la gloire du sport automobile. Comme l'histoire ne se fabrique pas, c'est ce qui fait toute la différence avec d'autres 275 GTB et qui donne à cette voiture un attrait tout à fait particulier.

>>> *architectural model maker and car enthusiast who has owned some lovely automobiles over the years (Dodge Challenger, Jaguar E-Type, Ferrari 330 GT ex 1965 Geneva show car, Aston Martin DB4).*

Being a talented driver, he was planning to enjoy his retirement by competing in the 275 GTB in various historic events. However he finally decided not to risk damaging a car with such an important history which is why he is now selling it. This has not prevented him, with the help of Swiss Ferrari historian Marcel Massini, to make contact with the car's previous owners and devote twenty years to gathering a huge amount of documentation on the Ferrari's past: the period customs clearance certificate, photos, race programmes, original entry sheets, correspondence, magazines... These precious items allow us to track the life of the car in detail, particularly its competition career. He also made a list of the many books and publications in which 275 GTB n°6785 has appeared. All this documentation forms part of the file on the car, along with the detailed racing provenance available on our online catalogue.

Today, this 275 GTB is presented in its Rallye Lyon-Charbonnières configuration. The bodywork and interior are in original condition, the patinated leather interior is now black, while the car has benefitted from a thorough mechanical restoration, to ensure it is in full running condition. The original engine has been rebuilt using some mechanical parts supplied mainly by Piet Roelofs, GTO Engineering, Maranello (pistons, conrods, camshafts and bearings) but it would be easy to restore the original configuration if required. We invite interested buyers to consult the file which details the work carried out. In addition, the car sports a few scars from its competition career in the hands of enthusiast owners. We have already mentioned the repair to the wheel arch, but there is also the ignition key that has been moved to the right on the special

wood dashboard, the left-hand side of this dashboard is distorted where Zwimpfer hit his knee against it at Monza in 1966, the righthand door handle has been repaired with an external screw and there are rubber straps on the boot... The car has a side exhaust, its original 1966 Competition Borrani wheels (Zwimpfer put them on the car before Monza 1000km in 1966, rediscovered in 2013) and has the unusual feature of grey headlight bowls. In addition to the documentation already mentioned and a historical summary by Marcel Massini, the car comes with its original toolkit containing a hammer for the spinners that is mis-shapen through extensive use and an original jack.

It is incredibly rare to come across a Ferrari 275 GTB with such a full and well documented history as this berlinetta. There have been a small number of owners, all connoisseurs, who have understood the importance of respecting the car's historical integrity. It is not a "concourse queen" but a car that has lived a full life as Enzo Ferrari intended, driven for the glory of motorsport. History cannot be made up and it is its history that makes this car stand out and gives it an extra special appeal.



1963 MASERATI 3500 GTI SEBRING PAR VIGNALE

Titre de circulation anglais
British title

Châssis n° AM101*01535

Moteur n° AM101*01657

200.000 - 300.000 €

Sans réserve / No reserve

• Restauration de haut niveau

• Une des dernières Maserati six-cylindres

• Voiture restaurée et suivie par Bill McGrath

• *High-quality restoration*

• *One of the last six-cylinder Maseratis*

• *Car restored and maintained by Bill McGrath*



Comme nous l'apprend la copie du bon de commande et de livraison délivrée par Maserati Classiche, cette Sebring devait être initialement pour les États-Unis, mais elle fut livrée neuve en Italie et immatriculée le 21 janvier 1963. Produite à seulement 335 exemplaires, elle correspond à la dernière Sebring produite en 1962 et comporte trois options intéressantes : climatisation, repose-tête de courtoisie pour le passager et roues à rayons chromés.

Son précédent propriétaire, grand collectionneur de Maserati, décide en 2011 de se lancer dans une restauration complète. Il fait appel à l'un des meilleurs spécialistes de la marque, Bill McGrath Ltd, en Angleterre. Les travaux s'achèvent en mai 2015, pour un résultat absolument parfait. La carrosserie a été restaurée dans sa très belle teinte d'origine « Amaranto Roma », avec une sellerie et des moquettes beige clair. Au total, les travaux totalisent

170 000 £ de factures jointes au dossier de la voiture. Elle a reçu en septembre 2015 le premier prix du concours d'état organisé dans le cadre du rallye International des Clubs Maserati décerné par Adolfo Orsi lui-même. Elle fut achetée lors du salon Rétromobile, par un collectionneur anglais impressionné par l'état de la voiture. Ce dernier utilisa la voiture régulièrement, n'hésitant pas à la renvoyer chez Bill McGrath fin 2018 pour que son fonctionnement soit parfait (facture de 7000 £). En juin 2018, la Sebring fut mise à l'honneur dans un article du magazine Classic Cars au côté de la DB5 de notre collectionneur.

Affichant 65 584 km au compteur, vendue avec des documents de Maserati Classiche, une brochure de vente d'époque, son dossier de factures ainsi qu'une trousse à outils italienne d'époque, cette Sebring est une incroyable machine de Grand Tourisme.

As can be seen from the copy of the order and delivery note from Maserati Classiche, this Sebring was initially destined for the USA, but was delivered new in Italy and registered on 21 January 1963. With just 335 built, it was the final Sebring produced in 1962 and featured three interesting options: air-conditioning, a passenger headrest and chrome wire wheels.

Its previous owner, an important collector of Maseratis, decided in 2011 to embark on a comprehensive restoration. He turned to one of the top Maserati specialists, Bill McGrath Ltd, in the UK. The restoration work was completed in May 2015 and the results proved absolutely perfect. The body was restored to its original colour, an attractive "Amaranto Roma", with beautiful light beige upholstery and carpets. Altogether, the work added up to

£170,000, as can be seen from the invoices supplied with the car. In September 2015, it received first prize in the concours held during the international rally organised by the Maserati clubs. The prize was awarded by Adolfo Orsi in person. The car was then purchased at Rétromobile by an English collector who was impressed by its condition. He used it regularly and had no hesitation in taking it back to Bill McGrath at the end of 2018 to keep it running perfectly (with a bill for £7000). In June 2018, the Sebring featured in Classic Cars magazine next to its owner's DB5.

With 65,584 km recorded, and to be sold with its Maserati Classiche documentation and file of bills, an original sales brochure and a period Italian toolkit, this Sebring is an amazing GT.



1979 BMW 530 PRODUCTION - TEAM JMS RACING

Véhicule de compétition
Sans titre de circulation
Racing car
Unregistered

Châssis n° IE 30991
Moteur n° 7E 3799-9

120.000 - 200.000 €

- Beau palmarès
- Restauration complète
- Voiture emblématique

- *Great track record*
- *Complete restoration*
- *Iconic car*



Lancé en 1976 à l'initiative de Claude Ballot Lena, pilote d'endurance chevronné et Daniel Boutonnet, alors journaliste pour l'Equipe, le Championnat de France des voitures de production visait à attirer des pilotes renommés sur les circuits de l'hexagone. Cette formule offrait un compromis entre spectacle, variété de plateau, performances et coût de revient qui lui assura un écho considérable auprès des médias et du public. Ainsi, les plus grands pilotes français, y compris les vedettes de F1, firent des incursions dans ce championnat de premier plan.

L'exemplaire présenté en est

une parfaite illustration, puisque plusieurs grands noms du sport automobile se succédèrent à son volant, tels, C. Ballot Lena, J.C. Andruet, R. Metge ou encore J.L. Schlesser. Elle participa à trois reprises aux 24 Heures de Spa entre 1979 et 1981, remportant la troisième place en 1980, sous les couleurs du sponsor Iso Roulement. La même année, elle terminait deuxième du Championnat de France de Production aux mains de son pilote, Claude Ballot Lena. Pour les années 1981 et 82, la voiture passait aux couleurs Marlboro et le détail de ses résultats est disponible au dossier. Elle a ensuite

Launched in 1976 following an initiative from Claude Ballot Lena, experienced endurance racing driver and at the time journalist at l'Equipe, the French Touring Car Championship was designed to attract renowned drivers on racing circuits across France. This formula offered a good compromise between entertainment, diversity on the grid, performances and costs, which was very well received by the media and the general public. As a result, the greatest French drivers including F1 stars made their way into this well-respected championship.

This specific machine is a perfect example of the latter, since several great names in motor sport had the chance to drive it, such as C. Ballot Lena, J. C. Andruet, R. Metge or J. L. Schlesser. It also took part in the 24 Hours of Spa three times between 1979 and 1981, with a 3rd place podium in 1980 under the ISO Roulement sponsor livery. It took second place in the French Touring Car Championship the same year with Claude Ballot Lena at the wheel. The car was changed into a Marlboro livery in 1981 and 1982, with details of the results available in the file. Its career



poursuivi sa carrière en course de côte avec Didier Claudon. Son actuel propriétaire, amateur de voitures de compétition, a acheté cet exemplaire et s'est lancé en 2016 dans une restauration complète, avec l'aide de José Rocher qui avait à l'époque conçu la voiture. La carrosserie a été entièrement mise à nue et remise aux couleurs d'origine de l'année 1980. Un arceau sur mesure, aux normes actuelles FIA, a été réalisé. La mécanique, un 2.8L préparé par Luigi, a été entièrement reconstruite et adopte une alimentation par 3 carburateurs Weber de 48, pour une puissance estimée à environ 280 cv. Le

moteur 3L préparé par Danielson qui équipait la voiture pour certaines épreuves, accompagnera la voiture et sera à restaurer entièrement. Bien évidemment, la boîte de vitesses, le pont, les suspensions, les trains roulants ou encore les gros freins ont été remis à neuf. Cette restauration complète, dont témoigne un dossier de factures et de photos, vient juste d'être achevée, et il reviendra à son nouveau propriétaire de profiter des performances exceptionnelles qu'offre cette voiture authentique, dont le palmarès et les pilotes qui se sont succédés à son volant sont évocateurs.

then carried on into hill climbing events with Didier Claudon.

As a racing car enthusiast himself, the current owner bought the car and carried out a complete restoration in 2016 with the help of Jose Rocher who designed it at the time. The bodywork was entirely stripped down and restored to its original 1980 colours. A customised FLA approved roll bar was made. The 2.8L engine prepared by Luigi was completely rebuilt and is now fueled by 3 Weber 48 carburetors with an estimated power of 280hp. The 3L engine prepared by Danielson, which

was fitted into the car for various events, will be included in the sale and will have to be fully restored. Naturally, the gearbox, the axle, suspensions, the running gear and even the big brakes have been refurbished. As evidenced by a folder of invoices and pictures, this complete restoration has just been completed. It will now be up to its new owner to enjoy the exceptional performance offered by this authentic car, evocative of many successes and racing drivers who have followed one another at its wheel.

1970 ALFA ROMEO GTA 1300 JUNIOR

Véhicule de compétition
Sans titre de circulation

Competition car
Unregistered

Châssis n° 775897

180.000 - 240.000 €

• Documentée dans le livre
Alleggerita

• Superbe remise en état,
présentation impeccable

• Vendue avec son Wagenpass
d'origine

• *Documented in the Alleggerita
book*

• *Superb condition with
impeccable presentation*

• *Sold with its period
Wagenpass*



Sortie d'usine en 1970, cette Alfa GTA 1300 Junior a été livrée à Neunkirchen, en Allemagne, où elle a été inspectée par l'Oberste Nationale Sportkommission (ONS) pour son homologation en Allemagne. Elle a presque immédiatement démarré sa carrière en compétition, participant entre les mains de pilotes comme Wolfgang Kirch, X. Speyer ou Didweiler à plusieurs événements allemands tels que le Prix de l'AvD à Hockenheim ou les 300 Km du Nürburgring, entre autres. On la retrouve en 1972 engagée par Alfa Romeo Deutschland aux 6 heures du Nürburgring, les pilotes Marx et Arend terminant 35^e au classement général et 10^e de leur catégorie. En

fait, la voiture n'a cessé de courir entre 1970 et 1976 et son palmarès complet est cité sur trois pages dans l'excellent ouvrage Alleggerita, de Tony Adriaensens, Patrick Dasse et Martin Übelher.

Ces dernières années, cette voiture a fait l'objet d'une restauration complète au cours de laquelle le moteur et l'intérieur ont été remis à neuf. Elle a été équipée de sièges compétition de teinte sombre et d'un arceau de sécurité noir, par le spécialiste allemand Formula GT, spécialiste des Alfa de compétition. Aujourd'hui, dans sa livrée jaune et rouge, bien campée sur ses jantes larges, elle présente un état superbe.

La voiture qui a été entièrement

Having left the factory in 1970, this Alfa Romeo GTA 1300 Junior was delivered new in Neunkirchen, Germany, where the car was inspected by the Oberste Nationale Sportkommission (ONS) in order to be homologated in Germany. The car immediately started its career in competition, driven by the likes of Wolfgang Kirch, X. Speyer, or Didweiler during many German events like the AvD Cup at Hockenheim or the 300km of Nürburgring. In 1972 the car was entered by Alfa Romeo Germany at the 6 Hours of Nürburgring with drivers Marx and Arend and finished 35th overall and 10th in their category. The car never stopped racing

between 1970 and 1976, and its complete records are quoted in the excellent book Alleggerita, by Tony Adriaensens, Patrick Dasse and Martin Übelher.

In recent years, the car has undergone a complete restoration during which the engine and interior have been overhauled. It has been fitted with dark racing seats and a black roll bar by German Formula GT, specialist of Alfa racing cars. Today in its red and yellow livery, sitting nicely on its large wheels, the car presents superbly.

It has been completely serviced by Formula GT and has the advantage of being able to be homologated in group 4 equipped



revue par Formula GT présente l'avantage de pouvoir être homologuée en groupe 4 équipée d'un moteur 1600 comme c'est le cas aujourd'hui. Excellent choix pour les compétitions historiques, elle est accompagnée d'un jeu de roues et pneus supplémentaires, ainsi que d'un moteur de rechange GTA 1300 entièrement reconstruit, en spécifications Autodelta et qui n'a jamais été utilisé. Avec son beau palmarès d'époque, elle est éligible aux meilleures épreuves du genre comme l'Historic Touring Cup de Peter Auto, l'Alfa Revival Cup, le Tour Auto ou le Modena Cento Ore, où elle ne manquera pas de signer des performances à la hauteur de son pedigree et de sa préparation.

with a 1600 engine as it is today. An excellent choice for historic competitions, it comes with an additional set of wheels and tires, as well as a completely rebuilt and never used GTA 1300 replacement engine with Autodelta specifications. With its fine period record, it is eligible for the best events of its kind like the Historic Touring Cup by Peter Auto, the Alfa Revival Cup, the Tour Auto, or the Modena Cento Ore, where it will not fail to give performances which meet its pedigree and its preparation.



K.H.Arend, 1973 Mainz-Finthen © www.mcklein.de

1974 ALPINE A110 16 SOUPAPES TEAM VIALLE

Titre de circulation anglais
British title

Châssis n° 20377
Moteur n° 807G4 N°104

160.000 - 220.000 €

- Beau palmarès d'époque
- Une des 3 Alpine équipée de ce moteur aujourd'hui
- Restauration complète

- *Great racing history in period*
- *One of the 3 Alpines fitted with this engine today*
- *Fully restored*



Date de sortie d'usine : 8 novembre 1974

Vendue neuve en Belgique avec un moteur 8 soupapes 1605cc type 844

Type moteur actuel : Renault Gordini 807G4 1800cc 16 soupapes

Le terme « A110 Bis » était l'appellation à l'usine de Dieppe des berlinettes dotées du train arrière triangulé de l'A310 4 cylindres et construites pour la compétition.

Même si la plupart des pilotes usine préféraient le train arrière plus antique de la R8 Gordini, celui triangulé de la BIS, mis au point par l'atelier prototype de Mauro Bianchi, était bien plus moderne et plus évolué que son prédécesseur avec ses trompettes fixées sur la boîte. L'usine a monté 4 BIS pour

son usage, et une petite douzaine a été construite pour des clients. Si 20377 n'en fait pas partie, elle a été reconstruite pour la compétition en rallycross en 1976 à l'identique de la dernière évolution de la berlinette : le prototype numéro 20503 équipé du moteur 16 soupapes Dudot de Renault Gordini, prévue pour le Tour de France 1975 et jamais engagée sur ordre de Renault.

Le moteur 16 soupapes 807G4

Déjà en 1971, une étude sur une demande de la régie Renault, avait été effectuée par Amédée Gordini d'une culasse 16 soupapes sur la base du bloc aluminium 807 de Renault 16. Il s'agissait du type 68, moteur jamais développé au terme dont il existe deux culasses seulement de nos jours. Le projet a été repris par Jean Pierre Boudy et

Shipment date from the factory: 8 November 1974

Sold new in Belgium with an 8-valve 1605cc type 844 engine
Current engine type: Renault Gordini 807 G4 1800cc 16-valve

The factory in Dieppe gave the name "A110 Bis" to the berlinettes fitted with the double-wishbone rear suspension from the 4-cylinder A310 and built for competition. Although most of the works drivers preferred the older rear suspension from the R8 Gordini, the double-wishbone setup of the "Bis", developed by Mauro Bianchi's prototype workshop, was much more modern and sophisticated than its predecessor, with its extension shafts fixed to the gearbox. The factory assembled four "Bis"

models for its own use and ten or so for its customers. While 20377 was not one of these, it was rebuilt for rallycross in 1976 in identical spec to the latest berlinette, prototype 20503 with the Renault Gordini 16-valve Dudot engine, which was intended to compete in the 1975 Tour de France, but on Renault's orders never took part.

The 16-valve 807 G4 engine
As early as 1971, at Renault's request, Amédée Gordini undertook a study of a 16-valve head based on the 807 aluminium block from the Renault 16. This type 68 engine was never fully developed and only two heads survive today. The project was taken up by Bernard Dudot and Jean-Pierre Boudy around 1973 in order to evaluate some



Bernard Dudot vers 1973 afin de tester certaines options mécaniques en rallye, en parallèle du retour d'Alpine Renault sur les circuits avec le fameux moteur V6 à 90° qui devait aboutir à la victoire au Mans puis à la Formule 1. Ce moteur Renault Gordini, mis au point par les ingénieurs de Viry Chatillon (au contraire du type 68 d'Amédée Gordini, fruit de la connaissance d'un préparateur génial mais n'ayant pas la formation d'un ingénieur) était aussi construit sur la base du bloc 807 de la R16 TS, déjà Champion du Monde des Rallyes en 1973 avec Alpine. Un arbre à came latéral « mort » était installé, avec une transmission par chaîne pour les deux arbres à cames en tête. La cylindrée était de 1774cm³, soit un alésage de 82 et une course de 84. Le poids du moteur, seulement

100kg, restait faible et la puissance annoncée devait atteindre 200cv à 8000 trs/mn avec un couple maximum est 19,5 à 6500tours et enfin un rapport volumétrique élevé de 11,8.

Ces moteurs pouvaient être équipés d'une injection à guillotine Lucas ou de carburateurs, et d'un carter sec ou humide. Un 807 G4 en mars 1978 coûtait avec l'embrayage, l'alternateur, le démarreur mais sans l'échappement spécial, 35280 F en version carburateur (5380 euros) et 38808 Francs en version injection (5915 euros) soit quasiment la moitié du prix d'une Alpine A310 V6 neuve ! Ce moteur expérimental allait être produit pour une R17 Gordini d'usine (le prototype Groupe 5 conservé au patrimoine Renault) et des Alpine. Seulement quatre>>>

mechanical options for rallying, alongside Alpine Renault's return to circuit racing with the famous 90° V6 engine, which would take them to victory at Le Mans and then into Formula 1. This Renault Gordini engine, developed by the engineers at Viry-Châtillon (whereas Gordini, a brilliant preparer of race cars, was not a trained engineer) was also based on the 807 block from the R16 TS which had already taken Alpine to victory in the 1973 World Rally Championship. It had a dummy lateral cam and chain-driven twin overhead cams. The engine had a capacity of 1774cc, with an 82mm bore and 84mm stroke. It weighed just 100kg and peak power of 200bhp at 8000rpm was claimed, with maximum torque of 19.5 at 6500 rpm and a

high compression ratio of 11.8:1.

These engines could be equipped with either guillotine-type Lucas injection or carburetors, and with a dry or wet sump. In March 1978, an 807 G4 engine, complete with clutch, alternator and starter, but without the special exhaust, cost 35,280 FF (5380 €) with carburetors and 38,808 FF (5915 €) in fuel-injected form, virtually half the price of a new Alpine A310 V6! This experimental engine was due to be built for a works R17 Gordini (the Group 5 car kept by Renault Heritage) and some Alpines. Only four works 4-cylinder A310s and a single A110 (no. 20503) were originally fitted with the engine. Although reference is made to a hundred or so heads produced for homologation, it is certain that>>>



>>> A310 4 cylindres usine et une seule berlinette (châssis 20503) ont été équipées d'origine de cette mécanique. Si on parle d'une centaine de culasses fabriquées pour l'homologation, il est certain que seulement très peu d'exemplaires de moteurs complets ont été montés, peut être une vingtaine au maximum. Alpine n'a disposé pour son service compétition que de 7 moteurs ! Le 807G4 numéro 104 de 20377 n'en faisant pas partie, on peut en déduire qu'il a été affecté par Viry Chatillon à l'équipe d'Hubert Melot qui s'occupait des R17 groupe 2 et groupe 5. Cette mécanique affûtée mais délicate a assuré la victoire de Jean Luc Thérier à la Ronde Cévenole et au Rallye Vercors Vivarais 1975, toutes deux sur A310 1800. Les résultats en R17 par contre ne furent pas à la hauteur des espoirs portés sur cette mécanique.

L'Alpine A110 1800 série 20377 du Team Vialle

Le concessionnaire Renault Hollande, Jos Fassbender, a souhaité en 1976 engager dans le Championnat Européen de Rallycross plusieurs berlinettes. Renault aurait préféré des A310 mais l'équipe hollandaise souhaitait préparer des A110. Celles-ci devaient être dévolues à Fassbender et aux frères Kruythof : Cees et Piet, mais le meilleur des trois étant assurément Piet. Le sponsor principal était l'industriel hollandais Sjef Vialle, et le team devait s'appeler logiquement Team Vialle Autogas. Pour le pilote de pointe Piet Kruythof une A110 1600VD de série, châssis 20377 accidentée a été acquise au bien connu préparateur belge Benny Raepers

de Sint Truiden, par ailleurs grand acheteur de pièces chez Alpine Dieppe !

Celui-ci disposait en outre de plusieurs moteurs 807 G4 venant d'Alpine, deux ont été acquis par le team Vialle avec des pièces détachées. Enfin un capot arrière spécifique permettant une accessibilité mécanique a été acquis chez Benny Raepers. Ce large capot, comprenant la lunette arrière est identique à celui de la seule A110 équipée du 16 soupapes par l'usine et Benny Raepers devait d'ailleurs peu de temps après acheter cette Alpine ex-usine à un certain Hervé Poulain, pour faire courir son pilote attitré Albert Vanierschot. Le monde Alpine est décidément bien petit ! Benny Raepers nous a indiqué que le 807G4 a été monté par Frans Van Doremalen, mécanicien chez Fassbender et Theo Van Bree s'est occupé de transformer la carrosserie en groupe 5. L'ingénieur Thom Meijling a été chargé de développer ces berlinettes en compétition « terre ». L'auto peinte au couleur du Team Vialle Autogas a donc été attribué à Piet Kruythof. En 1977, Le team Vialle engage trois berlinettes 1800 dans chaque épreuve de rallycross : l'une pour Jos Fassbender, la seconde pour Cees Kruythof et la 16S pour Piet. Celui-ci sera 7^{ème} du Championnat d'Europe en fin de saison. On peut ainsi voir dans la manche française, Lohéac, les trois berlinettes Vialle. En 1978, il gagne plusieurs manches dont celle de Valkenswaard. Celui-ci terminera 1^{er} du Championnat hollandais de Rallycross en 1978, et 4^{ème} du championnat européen.

20377 est ensuite achetée par André Albers (le père du pilote

>>> very few complete engines were assembled, perhaps 20 at most. Alpine only had 7 engines for its competition department! The 807 G4 no. 104, fitted to 20377, was not one of these, so it may be inferred that Viry-Châtillon assigned it to Hubert Melot, who looked after the Gr. 2 and Gr. 5 Renault 17s. This highly developed but fragile engine took Jean-Luc Thérier to victory in the Ronde Cévenole and the Rallye Vercors Vivarais in 1975 with an A310 1800. The results of the R17, however, did not live up to the expectations for the engine.

The "Team Vialle" Alpine A110, chassis no. 20377

In 1976, the Dutch Renault dealer Jos Fassbender wanted to enter several berlinettes in the European Rallycross Championship. Renault would have preferred the A310, but the Dutch team wanted to prepare the A110. These were assigned to Fassbender and the Kruythof brothers, Cees and Piet, of whom Piet was certainly the best. The main sponsor was the Dutch industrialist Sjef Vialle and, logically, the team was called Team Vialle Autogas. For its leading driver Piet Kruythof, a damaged standard A110 1600 VD, chassis no. 20377, was purchased from the well-known Belgian preparer Benny Raepers in Sint-Truiden, who was also a good customer for Alpine's parts department in Dieppe!

Raepers had several 807 G4 engines from Alpine and the Vialle team bought two of these, along with some spare parts and, lastly, a specific rear bonnet giving

improved mechanical access. This wide panel, incorporating the rear screen, was identical to the one on the only A110 fitted with the 16-valve engine by the factory, which Raepers would soon afterwards buy from a certain Hervé Poulain for his regular driver Albert Vanierschot. The Alpine world is a small one! Raepers told us that the 807 G4 was installed by Frans Van Doremalen, a mechanic at Fassbender's, while Theo Van Bree looked after the Group 5 bodywork modifications. The engineer Thom Meijling took charge of developing the berlinettes for gravel events. Painted in the colours of the Team Vialle Autogas, the car was duly assigned to Piet Kruythof. In 1977, the Team Vialle entered three A110 1800s in each rallycross event: one for Fassbender, the second for Cees Kruythof and the 16S for Piet. At the end of the season, Piet finished 7th in the European Championship. The three Vialle cars also competed in the French round at Lohéac. In 1978, Piet won several rounds, including Valkenswaard. He finished 1st in the Dutch Rallycross Championship and 4th in the European Championship.

20377 was then bought by André Albers (the father of the F1 driver Christijan Albers) and later by Willem Van Dalen in 1980. He also entered it in rallycross, finishing 7th in the 1981 European Championship. In 1984, the car rolled several times, bringing its career to an end: the roof was flattened and the chassis twisted, and it spent several years in storage in this state. Van Dalen sold it in April 1987 to be restored,



de FI Christijan Albers) puis en 1980 Willem Van Dalen en fait l'acquisition. Il l'engagera aussi en rallycross, terminant 7^{ème} du Championnat d'Europe en 1981. En 1984, une série de tonneaux va terminer la carrière de la berlinette 16 soupapes Vialle : toit écrasé, châssis tordu, elle est stockée pendant plusieurs années dans cet état. Van Dalen la vend en avril 1987 à restaurer, ce que son nouveau propriétaire anglais John Wheeler va engager pendant plusieurs années jusqu'en 2001 : restauration carrosserie, châssis et mécanique. La partie carrosserie a été restaurée en France chez Robert Dumont, le moteur chez Dave Wedge de TD Motorsport et la boîte (une 4 vitesses à rapports courts pour l'autocross, avec un autobloquant Hewland) chez Andrew Britten de BPA Engineering. La coordination et le remontage furent assurés par Tim Duffee de Darrian Cars, ainsi que la peinture conforme à la décoration du team Vialle Autogas. Afin de pouvoir rouler sur la route, 20377 a été alors équipée d'un réservoir avant de série, d'un faisceau électrique avec phares et d'un échappement Techcraft.

La restauration s'est déroulée pendant 14 ans, permettant à cette Alpine très titrée de reprendre vie avec son rare moteur 16 soupapes G4. A noter que seules 3 Alpine sont de nos jours encore équipées de ce moteur en état de fonctionner : l'A110 1800VB numéro 20503 ex Hervé Poulain, propriété d'un collectionneur français, une A310 1800VC située en suisse et la 1800 ex Vialle numéro 20377.

Gilles Vallerian

which its new, English owner, John Wheeler, did over a number of years until 2001, restoring the body, engine and chassis. Work on the body was carried out by Robert Dumont in France, on the engine by Dave Wedge at TD Motorsports and on the gearbox (a 4-speed with short ratios for use in autocross and a Hewland limited-slip differential) by Andrew Britten at EPA Engineering. Tim Duffee at Darrian Cars was responsible for project coordination and reassembly of the car, as well as the paintwork in the Team Vialle Autogas livery. So that the car could be driven on the road, 20377 was then fitted with a standard front fuel tank, a wiring loom with headlamps and a Techcraft exhaust.

The restoration took 14 years and breathed new life into this very distinguished Alpine with its rare 16-valve G4 engine. It should be noted that only three Alpines fitted with this engine are still in running order: the ex-Poulain A110 1800 VB (20503), owned by a French collector, an A310 1800 VC in Switzerland, and this car.

Gilles Vallerian



Palmarès de 20377
au Championnat d'Europe de Rallycross

Results for 20377
in the European Rallycross Championship

1977, Piet Kruythof team VIALLE : 7^{ème} au Championnat
Pays bas 1^{er}
Belgique 4^{ème}
Allemagne 5^{ème}

1978, Piet Kruythof team VIALLE : 4^{ème} au Championnat
Royaume Uni 3^{ème}
France 9^{ème}
Belgique 5^{ème}
Allemagne 1^{er}

1981, Van Dalen : 7^{ème} au Championnat
Royaume Uni 7^{ème}
Hollande 6^{ème}
Norvège 4^{ème}
Danemark 5^{ème}



1973 FORD ESCORT MK I RS 1600 GR II USINE

Titre de circulation anglais
British title

Châssis n° BJATNA69901
Moteur n° 58 / 5176

180.000 - 220.000 €

- 1ère au rallye des 1000 lacs
- Authentique voiture d'usine
- Très rare et très compétitive

• *First in the 1000 Lakes Rally*

• *Genuine works car*

• *Very rare and highly competitive*



C'est l'Escort qui véritablement inscrivit l'image de Ford en rallye dès 1968 en remportant des épreuves du championnat du monde. L'équipe installée sur la base aérienne de Boreham n'en était qu'à ses débuts, car en 1970, ce moteur fut remplacé par un Cosworth BDA (Belt Drive série A) à 16 soupapes qui fut homologué en Gr II et Gr IV jusqu'à 2 litre, produisant presque 240 cv dans les meilleurs cas. De 1972 à 1974, Ford emporta trois victoires consécutives au R.A.C, dont Timo Mäkinen signa celle de 1973, un doublé pilote/constructeur au championnat du monde 1979 avec Bjorn Waldegård et c'est au volant d'une Escort RS 1800 qu'Ari Vatanen, en 1981, remporta son unique titre de champion du monde de la spécialité.

La voiture présentée, YEV 207L, a été engagée à l'Arctic Rallye par le Colt Racing Team en ce début de saison 1973, pour le nouveau championnat du monde des rallyes et à nombre d'épreuves mais c'est

en août, au rallye des 1000 lacs en Finlande, confiée à l'équipage Timo Mäkinen et Henry Liddon, qu'elle remporta ses lettres de noblesse avec une première place au général devant une horde de finlandais volants, très habitués à ces spéciales glissantes et piégeuses. Elle fut utilisée pour la saison 1974 toujours par la même écurie avant d'être revendue juste après le RAC, en novembre, car la nouvelle Mk II pointait son nez, au célèbre pilote Roger Clark du Team Simpson de Londres qui la fit rouler également par un autre finlandais émérite Pentti Airikkala, spécialiste du freinage pied gauche ! En 1975, elle se retire dans un musée irlandais pour un repos bien mérité et ce jusqu'à 1993, date à laquelle un amateur britannique l'acquiert et la remet à niveau chez Historic RallySport Ltd en 2004. Des factures attestent la réfection complète du moteur Cosworth, des freins, des carburateurs Weber de 48 etc. ... Le vendeur nous indique

The Escort really established Ford's image in rallying, winning world championship events from 1968. The team, based at Boreham airfield, was still in its infancy, as in 1970 this engine was replaced by a 16-valve Cosworth BDA (Belt Drive, A type), homologated for Groups II and IV up to 2 litres and producing up to 240 bhp. From 1972-74, Ford won the RAC Rally three times in a row, with Timo Mäkinen claiming victory in 1973, and took both the driver's and manufacturer's titles in the 1979 WRC with Bjorn Waldegård. In 1981, Ari Vatanen won his only title as World Rally Champion at the wheel of a Ford Escort RS 1800.

The car presented here, YEV 207L, was entered by the Colt Racing Team in the Arctic Rally at the start of 1973 and then in several rounds of the new World Rally Championship. But it was

in August, in the 1000 Lakes Rally in Finland, assigned to Mäkinen and Henry Liddon, that it really won its spurs, taking first place overall ahead of a horde of flying Finns, who were well used to these slippery, tricky special stages. The same team continued to rally it in 1974, before selling it just after the RAC Rally in November, as the new Mark II model was around the corner, to the famous driver Roger Clark from the Simpson Rally Team. They also rallied it with another distinguished Finnish driver, Pentti Airikkala, the specialist in left-foot braking! In 1975, it retired to an Irish museum for a well-deserved rest, staying there until 1993, when a British enthusiast acquired it and had it recommissioned by Historic RallySport Ltd in 2004. Invoices confirm that the Cosworth engine, brakes, Weber 48 carburetors etc. were completely rebuilt. The



qu'elle aurait bénéficié d'un bloc aluminium de 1998 cm³ pendant ses années de compétition, signé John Wilcox # 5176, à carter sec et pompe à huile extérieure. La bache à huile se trouvant dans la malle arrière avec les pompes à essence en valve anti-refoulement autour de l'emplacement pour les roues de secours et les batteries. L'allumage électronique Lucas est toujours en place, ainsi que le réservoir d'essence en position centrale, les deux servo-frein à la place de la banquette arrière. La boîte de vitesses ZF à cinq rapports est couplée au correct pont arrière rigide Atlas à barre de Watt. Les suspensions arrière sont à lames et des combinés ressort-amortisseur réglables assurent la suspension avant. Les 4 disques de freins ventilés sont montés avec des étriers à 4 pistons en aluminium et le frein à main hydraulique a un étrier indépendant. Les roues Minilite en magnésium ont été remplacées lors de la restauration. Le tableau de bord

est complet et totalement d'origine ainsi que son volant. YEV 207L est à l'honneur dans la vidéo de Ford Motor Sport « The story of the Mk I Escort », dans le livre « Works Escort Rally », dans le mensuel Motor Sport de février 1998, dans le mensuel italien Grace, Classic & Sport Cars de mai 2008. Elle a été choisie en 2005 pour figurer sur le stand du WRC en Finlande pour le rallye des 1000 lacs. Elle est pourvue de sa fiche FIA, période H1 en 2 litre et d'une copie de sa fiche d'homologation d'époque. Une fiche de banc moteur indique une puissance de 225 cv à 5800 tr/mn.

Les Ford Escort d'usine sont extrêmement rares sur le marché et sont des montures très compétitives et très recherchées pour les compétitions historiques (Tour Auto, Monte Carlo par exemple).

seller has advised us that it was fitted with a 1998 cc aluminium engine block during its time in competition (John Wilcox no. 5176), fitted with a dry sump and external oil pump. The sump was installed in the boot, along with the fuel pumps (with anti-backflow valves) around the space for the spare wheels, and the batteries. The Lucas electronic ignition is still fitted, together with the centrally-located fuel tank and twin brake servos in place of the rear seat. The five-speed ZF gearbox is mated to the correct Atlas live rear axle with a Watts linkage. The suspension uses leaf springs at the rear and combined adjustable spring/shock absorber units at the front. The four ventilated disc brakes have four-piston aluminium callipers, with a separate calliper for the hydraulic handbrake. The magnesium Minilite wheels were replaced during the restoration.

The dashboard is complete and totally original, as is the steering wheel. YEV 207L features in the Ford Motor Sport video "The story of the Mk I Escort", in the magazine Motor Sport dated February 1998 and in the Italian monthly Grace, Classic & Sport Cars from May 1998. In 2005, it was chosen for display on the WRC stand in Finland for the 1000 Lakes Rally. It comes with its FIA form (2-litre, H1 period) and a copy of its original homologation form. A dyno chart indicates a power output of 225 bhp at 5,800 rpm.

Works Ford Escorts very rarely come up for sale: these extremely competitive machines are highly sought after for historic motorsport events such as the Tour Auto or Monte-Carlo Historique.

1967 SERENISSIMA 3000SP PROTOTIPO 

Voiture de compétition
Sans titre de circulation
Competition car
Unregistered

Châssis n° MK 168-001

1.000.000 - 1.400.000 €

- A couru des épreuves internationales majeures
- Equipée du mythique V8 Serenissima
- Incroyablement d'origine
- Remise en état par Giuliano Giuliani
- Vendue avec sa sublime première carrosserie

- *Competed in major international events*
- *Fitted with the V8 Serenissima*
- *Incredibly original*
- *Restored by Giuliano Giuliani*
- *Sold with its superb first body*



L'an dernier, Serenissima et le comte Volpi di Misurata ont fait une réapparition remarquée, avec la vente par Artcurial de trois voitures produites par le célèbre aristocrate italien, directeur d'écurie puis constructeur. En plus de ces trois automobiles (dont le spider

du Mans 1966), il ne reste que deux Serenissima qui n'ont pas disparu : la berlinette 358V de 1965 et le prototype que nous proposons aujourd'hui.

Pour comprendre l'histoire de cette voiture, il faut remonter à 1965, quand Bruce McLaren décide de>>>

Last year, Serenissima and Count Volpi di Misurata made a remarkable reappearance, when Artcurial sold three cars built by the famous Italian aristocrat, team manager and constructor. In addition to these three automobiles that included the 1966 Le Mans

spider, there are only two others known to have survived: the 1965 358V berlinetta and the prototype we are presenting today.

We must go back to 1965 to understand the history of this car, when Bruce McLaren decided to produce his own single seater>>>





>>> fabriquer sa propre monoplace de Formule 1. Avec Robin Herd, il crée son châssis mais le moteur Ford qu'il a choisi pour la motoriser se révèle trop lourd et encombrant. De son côté, Serenissima dispose d'un V8 3 litres quatre arbres et double allumage conçu par Alberto Massimino (ancien ingénieur d'Alfa Romeo, Ferrari et Maserati) et qui, s'il n'a pas été conçu pour la course, est

léger et compact. Serenissima en confie deux à McLaren qui les utilise donc dans le courant de la saison 1966 pour sa toute première monoplace M2B de F1, avec laquelle il signera une sixième place au Grand Prix de Brands Hatch. La relation entre le Néo-Zélandais et l'écurie italienne ne s'arrête pas là et le comte Volpi récupère un châssis McLaren de prototype CanAm. Son équipe y installe dans un premier

>>> *Formula 1 car. He built the chassis with Robin Herd, but the Ford engine he'd selected turned out to be too big and heavy. Serenissima had a four-cam, dual ignition 3-litre V8 engine designed by Alberto Massimino (the former engineer for Alfa Romeo, Ferrari and Maserati). Although not designed specifically for competition, it was light and compact. Serenissima gave two*

such engines to McLaren who used them during the 1966 season in his first M2B F1 car, finishing 6th at Brands Hatch. The relationship between the New Zealander and the Italian team didn't end there as Count Volpi took delivery of a McLaren chassis from a CanAm prototype. Initially, he fitted this with his V8 Massimino engine. To differentiate it from the McLaren car, it was





Coppa Citta di Enna, 15 August 1968 Pergusa © G. Giuliani

temps le V8 Massimino et, pour différencier la voiture des McLaren, réalise une carrosserie spéciale, en fibre de verre. Fermée, dotée de portes articulées sur le toit, elle présente une forme élégante et fluide qui n'est pas sans rappeler les prototypes Ferrari P2/P3.

Sous cette forme, la voiture est testée sur l'autodrome de Modène par Giuliano Giuliani, chef mécanicien de l'écurie Serenissima, et le pilote anglais Jonathan Williams sollicité par Nello Ugolini, ancien directeur d'écurie de Ferrari et chez Serenissima depuis le début des années 1960. Dans ses souvenirs, Williams parle d'une voiture « très facile à piloter », en précisant que les tests ont surtout servi à « régler les problèmes

de fiabilité du moteur », tout en soulignant « une ambiance heureuse au sein de cette petite équipe ». Sous la livrée blanche de Serenissima, la voiture est engagée le 15 août 1968 à sa première course, la Coppa Città di Enna, à Pergusa en Sicile. Avec la Porsche 910 de Jo Siffert, elle se montre la plus rapide et, après s'être qualifiée en première ligne, termine à la deuxième place. Pourtant, le comte Volpi décide de la modifier pour la saison 1969. Entretemps, il a engagé Alf Francis, ancien mécanicien de Stirling Moss qui a travaillé pour Lotus et qui dessine une culasse à trois soupapes par cylindre pour le V8 Serenissima, de façon à le rendre plus compétitif. C'est ce moteur qui équipe la deuxième version de >>>



Coppa Citta di Enna, start line with Jo Siffert's 910 © G. Giuliani



Very first Test on Monza Autodromo 1968 © G. Giuliani

given a special fibreglass body. With a closed cockpit and doors hinged on the roof, the car had a fluid, elegant design, not unlike the Ferrari P2/P3 prototypes. In this form, the prototype was tested on the circuit at Modena by Giuliano Giuliani, chief mechanic for the Serenissima team, and British driver Jonathan Williams, who had been signed up by Nello Ugolini, former Ferrari team manager at Serenissima since the start of the 1960s. Williams remembered a car that was "very easy to drive", and said that the testing had served to "sort out reliability problems with the engine". He also mentioned "the happy atmosphere in this little team".

Dressed in the Serenissima white livery, the car entered its first race on 15 August 1968, the Coppa Città di Enna, in Pergusa, Sicily. Along with the Porsche 910 of Jo Siffert, it proved to be quickest, and having qualified on the front row, the car finished in second place. However, having engaged Alf Francis, the former mechanic for Stirling Moss who had worked for Lotus, Count Volpi decided to modify the car for the 1969 season. To make the V8 Serenissima more competitive, Francis designed a cylinder head with three valves per cylinder. This was the engine used for the second version of the McLaren-Serenissima which was given a new body at the same time.>>>





« la McLaren-Serenissima, dotée par la même occasion d'une carrosserie complètement nouvelle. Réalisée en métal « Avional » riveté, en collaboration avec Drogo, elle présente une forme proche de la McLaren M8A CanAm. Selon le comte Giovanni Volpi, l'Avional « était un acier très léger mais très rigide. Donc la carrosserie était très anguleuse. »

Comme toutes les voitures produites par Serenissima, elle présente une esthétique séduisante, mais ce n'est pas suffisant pour en faire un succès. Selon Jonathan Williams, « la voiture était très belle, mais dès que j'ai pris le volant j'ai découvert une faille. A vitesse élevée elle était extrêmement instable. » Diverses solutions sont essayées pour régler le problème, sans vraiment y parvenir car à cette époque les phénomènes aérodynamiques sont encore mal maîtrisés. La voiture souffre également de problèmes de fiabilité, mais cela ne l'empêche pas de prendre part en 1969 à plusieurs épreuves internationales où elle affronte les Ferrari P3/P4, Lola T70, Alfa 33, Porsche 908 et Ford GT40, soit les meilleures machines d'endurance de cette époque. En octobre à Innsbruck, pour le Preis von Tyrol, Williams décroche la sixième place et pour sa dernière course de l'année, le 12 octobre sur le Salzburgring, il est en première ligne à côté de deux Porsche 908 d'usine et, portant le n°24, décroche un très belle troisième place sur ce circuit très rapide. Ces résultats témoignent du potentiel de la voiture, qui n'a pu être complètement développée malgré tous les efforts de l'équipe dont fait partie Giuliano Giuliani : en effet, Giovanni Volpi commence à se

désintéresser du sport automobile et s'en écarte, cessant de financer Serenissima qui ne tarde pas à fermer ses portes, à la surprise de tous.

Auparavant, la voiture est encore envoyée début 1970 en Argentine pour la série Temporada et prend part à deux épreuves dont les 1000 Km de Buenos Aires, où elle est contrainte à l'abandon.

Cette machine originale va ensuite rester entreposée de longues années, avant que le comte Volpi n'en confie la destinée à Giuliano Giuliani, ancien chef mécanicien de l'écurie Serenissima. Celui-ci s'est lancé il y a deux ans dans une remise en état mécanique complète, avec une reconstruction extrêmement minutieuse du moteur « Alf Francis » à trois soupapes par cylindres. Le châssis et les trains roulants ont fait eux aussi l'objet de soins attentifs et, selon Giuliano Giuliani, les problèmes de stabilité ont trouvé leur solution. Par ailleurs, la carrosserie avait été incroyablement bien préservée et elle se présente aujourd'hui dans un étonnant état d'origine, avec son métal « Avional » riveté, les autocollants de la Scuderia Serenissima et, à l'arrière, les bandes tricolores rappelant le drapeau italien. La voiture a pu être remise en route et effectuer quelques démonstrations sur circuit, prouvant qu'elle n'avait rien perdu de sa superbe, ni de ses performances brillantes. Grâce aux performances de pilotage encore intactes de Giuliano Giuliani et Matteo Panini.

Elle est aujourd'hui accompagnée d'outillage ayant servi pour la fabrication, ainsi que de sa première carrosserie en fibre de verre qui avait été une création du constructeur et qui méritera une restauration.

>>> Built in collaboration with Drogo using riveted "Avional" steel, it had a similar shape to the McLaren M8A CanAm. According to Count Volpi, Avional "was a very light but rigid steel. Hence the bodywork was very angular."

As with all Serenissima cars, the aesthetics were appealing, but this wasn't enough to ensure success. According to Jonathan Williams, "the car was very pretty, but as soon as I sat behind the wheel I discovered a problem. It was extremely unstable at high speeds." Various solutions were tested in an effort to rectify the problem. None were completely successful however, as at this time the principals of aerodynamics were not fully understood. There were also problems of reliability. This was not enough, however, to prevent the car from competing in several international events during 1969 where it came up against the most successful endurance machines of the day: Ferrari P3/4, Lola T70, Alfa 33, Porsche 908 and Ford GT40. In the Preis von Tyrol race at Innsbruck in October, Williams finished in sixth place, and in his last race of the season on 12 October at the Salzburgring, he qualified on the front row of the grid alongside two factory Porsche 908s. Entered as number 24, he finished an impressive third overall on this very quick circuit. These results demonstrated the potential of a car that required further development despite the best efforts of a team headed by Giuliano Giuliani. At this point Count Volpi was starting to lose interest in motor racing and decided to stop funding

Serenissima. The business quickly shut up shop, to everyone's surprise.

Before that happened, however, the car was sent to Argentina at the start of 1970 for the Temporada series, taking part in two events including the Buenos Aires 1000km, where the car was forced to retire.

This highly original machine then spent many years in storage, before Count Volpi entrusted its destiny to Giuliano Giuliani, the former chief mechanic for the Serenissima team. Two years ago, Giuliani launched into a mechanical overhaul involving a painstakingly thorough rebuild of the "Alf Francis" engine with its three valves per cylinder. The chassis and running gear were also carefully overhauled and according to Giuliano Giuliani, the stability issues have been resolved. The coachwork has been incredibly well preserved and the car is presented in amazingly original condition today, with its "Avional" riveted steel body, Scuderia Serenissima stickers and, at the back, three coloured stripes suggesting the Italian flag. The car was started up and carried out a few demonstration laps on the circuit, demonstrating that it is still capable of a brilliant performance, driven by Matteo Panini and Giuliano Giuliani, who has lost none his accomplished driving skills. The car comes today with tools used to build it and its first fibreglass body, created by the constructor and meriting restoration.

The original design and history of this car is extraordinary, and it is nothing short of miraculous that it has survived in this condition.

Jonathan Williams aux essais avec la nouvelle carrosserie à l'Autodrome de Modène en 1969.
Test drive of the car with its new body at the Modena Autodromo in 1969
© Klemantaski Collection



En plus de l'originalité qui a caractérisé sa conception et son histoire, il est presque miraculeux que cette voiture ait survécu dans cet état. Sur le plan technique, elle est au niveau des meilleurs prototypes des années 60 contre lesquels elle a couru : Matra, Porsche, Lola, Alfa Romeo, Ferrari. De plus, sa réfection a été menée à bien par Giuliano Giuliani, celui-là même qui était en charge de la voiture à l'époque.

Ces caractéristiques en font une pièce unique, sans équivalent. De plus, son état permettra de l'utiliser en démonstrations historiques et de faire ainsi revivre la tentative passionnée du comte Volpi, à l'époque où un budget modeste suffisait encore pour se mesurer aux plus grands.

Technically, this Serenissima is on a level with the best 1960s prototypes that it competed against: Matra, Porsche, Lola, Alfa Romeo, Ferrari. In addition, it has been refurbished by Giuliano Giuliani, the same man who looked after the car in period.

All these factors make this a unique piece, without equivalent. And in this condition, it can be used for historic demonstrations to relive the passionate attempts of Count Volpi, at a time when it was possible for a small-scale operation to square up to those with the biggest budgets.



Essais avec la nouvelle carrosserie à l'Autodrome de Modène 1969.
Test drive of the car with its new body by Jonathan Williams at the Modena Autodromo in 1969 © Klemantaski Collection



1978 RONDEAU M378 LE MANS GTP

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° M378/001

900.000 - 1.200.000 €

- 10 participations aux 24H du Mans - Record absolu de participations dans l'histoire des 24H
- 2^e aux 24H du Mans en 1981, 3^e en 1980 et 5^e en 1979
- 19 courses entre 1978 et 1988 incluant Monza, Spa, Brands Hatch et Hockenheim
- Voiture majeure de l'histoire de l'Endurance

- Ten participations in Le Mans 24H, record number in Le Mans 24H history
- 2nd overall in 1981, 3rd overall in 1980 and 5th overall in 1979
- 19 races between 1978 and 1988 including Monza, Spa, Brands Hatch and Hockenheim
- Main historic car of the endurance racing history



Quiconque s'intéresse au sport automobile a entendu parler de Jean Rondeau. Né au Mans, c'est le seul pilote/constructeur qui a réussi à remporter les 24 Heures du Mans au volant d'une voiture de sa propre fabrication. C'était en 1980 mais, comme on peut s'en douter,

l'aventure avait commencé bien avant.

Passionné de sport automobile, Jean Rondeau prend part à la course mancelle en 1972 (Chevron B21), 1974 (Porsche 908/2) et 1975 (Mazda) avant de lancer le projet de fabriquer sa propre automobile,>>>

Anyone with an interest in motorsport will have heard of Jean Rondeau. Born in Le Mans, he is the only driver/constructor to have won the Le Mans 24 Hours at the wheel of a car he has built himself. He did this in 1980 but, as you can imagine, the story

started much earlier.

Passionate about motor racing, Jean Rondeau competed at Le Mans in 1972 (Chevron B21), 1974 (Porsche 908/2) and 1975 (Mazda) before deciding to build his own car for the 24 Hours. His idea came to the attention of>>>



>>> pour les 24 Heures. Son idée séduit Charles James, patron d'Inaltera (entreprise de fabrication de papier peint) qui lui accorde un budget suffisamment généreux pour que les voitures portent le nom du fabriquant.

Fort de son expérience et de l'appui d'ingénieurs expérimentés comme Gérard Welter (ex-Peugeot) et Robert Choulet (ex-Matra), Jean Rondeau donne naissance à une machine simple, robuste et efficace, équipée du moteur V8 Cosworth 3 litres et qui répond aux spécifications GTP (Grand Tourisme Prototype). Deux exemplaires voient le jour et, pour les 24 Heures du Mans 1976, la toute jeune équipe est placée sous la responsabilité d'un autre pilote expérimenté, Vic Elford. Les deux Inaltera réalisent l'exploit de terminer la course en bonne place : Jean-Pierre Beltoise et Henri Pescarolo sont huitièmes, avec une victoire en catégorie GTP, alors que Jean Rondeau et Jean-Pierre Jaussaud arrivent 21^{èmes} au classement général, et troisièmes en GTP. L'année suivante, en 1977, les résultats sont encore meilleurs : Rondeau et Ragnotti terminent quatrièmes et vainqueurs en GTP, les deux autres Inaltera se classant onzième et treizième.

Malheureusement, Charles James quitte Inaltera, dont les responsables retirent leur sponsoring et récupèrent les trois voitures. Après une période de flottement, Jean Rondeau retrouve quelques sponsors et le soutien inattendu de Marjorie Brosse, épouse du préfet de la Sarthe, qui se démène pour l'aider. Ainsi, sur un petit budget et en l'espace de

quatre mois, Jean Rondeau réalise la première « vraie » Rondeau qui, en toute logique, est une évolution des Inaltera : elle est dotée d'une structure tubulaire plus évoluée et du V8 Cosworth DFV 3 litres dans sa version « endurance » 410 ch, la voiture pesant 816 kg. Dénommée M378 (le « M » est là en reconnaissance à l'aide de Marjorie Brosse), la voiture est prête pour Le Mans 1978 et, avec Jacky Haran et Bernard Darniche, elle répond aux espérances en se classant neuvième, avec victoire en GTP. C'est la voiture que nous proposons ici, la Rondeau n°001. Sans le savoir encore, elle vient d'écrire la première ligne d'un palmarès qui va s'enrichir de manière stupéfiante, avec un total de 10 participations aux 24 Heures du Mans. Un record qui n'a jamais été égalé.

Ce premier succès contribue à faire revenir progressivement les soutiens financiers et, en 1979, deux M379 (Groupe 6) sont construites, la M378/001 étant modifiée en M379 pour bénéficier de ses améliorations. Les deux premières, entre les mains de Darniche/Ragnotti et Beltoise/Pescarolo, terminent cinquième et dixième respectivement, avec victoire en Gr. 6, mais celle de Rondeau et Haran (la n°001) abandonne suite à un accident provoqué par l'aquaplaning, les conditions météo de cette édition ayant été particulièrement mauvaises.

En 1980, les deux versions Groupe 6 reprennent du service, sous l'appellation M379 B, l'ancienne M378 restant en GTP, confiée à Gordon Spice et les frères Martin, Jean-Michel et Philippe. Ce sont eux qui apportent le sponsor

>>> *Charles James, head of Inaltera (wallpaper manufacturer), who gave him a budget generous enough for the cars to bear the company name. Using his own experience at Le Mans, with the support of talented engineers such as Gérard Welter (ex-Peugeot) and Robert Choulet (ex-Matra), Jean Rondeau created a simple machine that was strong and efficient, equipped with a Cosworth 3-litre V8 engine compliant with GTP (Grand Tourisme Prototype) specification. Two cars were built, and for the 1976 Le Mans 24 Hours, the young team was managed by another experienced driver, Vic Elford. The two Inaltera machines finished the race in strong positions: Jean-Pierre Beltoise and Henri Pescarolo were eighth, winning the GTP class, while Jean Rondeau and Jean-Pierre Jaussaud finished 21st overall and third in GTP. The following year, in 1977, the results were even better: Rondeau and Ragnotti won GTP finishing fourth overall, and the two other Inaltera came home eleventh and thirteenth.*

Unfortunately, Charles James then left Inaltera. The company withdrew their sponsorship and took back the three cars. After a period of uncertainty, Rondeau found new sponsors and the unexpected support of the Le Mans prefect's wife, Marjorie Brosse, who went out of her way to help him. And so, on a modest budget and in the space of just four months, Jean Rondeau built the first "true" Rondeau that, logically, was an evolution of the Inaltera cars: it had a more highly

developed tubular structure and the 816 kg car was fitted with the 410 bhp "endurance" version of the Cosworth 3-litre V8 engine. Called the M378 (M in recognition of the help given by Marjorie Brosse), the car was ready in time for the 1978 Le Mans. Driven by Jacky Haran and Bernard Darniche, it more than lived up to expectations, finishing ninth overall and winning the GTP class. This is the car on offer in the sale, the Rondeau n°001. Without yet knowing it, the car had just written the first entry in a racing history that would become extraordinary. There would be a total of 10 participations in the Le Mans 24 Hours - a record that has never been beaten.

This first success helped attract financial backing and in 1979, two new M379 cars (Group 6) were built and the M378/001 was updated to benefit from the improvements made. The two new cars, in the hands of Darniche/Ragnotti and Beltoise/Pescarolo finished fifth and tenth respectively, with victory in Group 6, but the car driven by Rondeau and Haran (the n°001) retired following an accident caused by aquaplaning in particularly bad weather conditions.

In 1980, the two Group 6 versions returned to service, now carrying the name M379B, and the older M378 remained in GTP, entrusted to Gordon Spice and the Martin brothers, Jean-Michel and Philippe. This team came with the "Belga" sponsor, and the car was given its red and white livery. That year was a triumph





« Belga » dont la livrée rouge et blanc orne la voiture. Pour Rondeau, cette édition est un triomphe : en plus de sa propre victoire avec son coéquipier Jean-Pierre Jaussaud, la voiture de Spice et des frères Martin se classe troisième et première en GTP.

L'écurie Rondeau prend de l'ampleur et, en 1981, ce sont cinq voitures qui prennent le départ. Malgré trois abandons, la fidèle n°001 aux couleurs du magazine L'Automobile est à l'arrivée, entre les mains de Philippe Streiff, Jean-Louis Schlesser et Jacky Haran. Montant sur la deuxième marche du podium et première en GTP, c'est la mieux placée des Rondeau. Ce sera d'ailleurs son meilleur résultat.

Fidèle au poste, on la retrouve l'année suivante, en 1982, à côté de quatre nouvelles Rondeau M382. Bien qu'elle n'arrive « que » dixième, la n°001 est à nouveau la meilleure des Rondeau car les nouvelles versions souffrent des défauts et vibrations du moteur Cosworth DFL : trois sont contraintes à l'abandon et la quatrième se classe quinzième. Une autre déception attend Jean Rondeau : alors qu'il pense avoir remporté le Championnat du monde des marques, la FIA accepte de prendre

en compte une victoire Porsche privée et accorde le titre à la marque allemande.

D'ailleurs, le sport automobile évolue et le Groupe C domine maintenant les courses d'endurance. Pour l'édition 1983, alors que les nouvelles Rondeau M482 défendent comme elles peuvent la marque mancelle, la n°001 reprend du service entre les mains de Vic Elford, Anny-Charlotte Verney et Joël Gouhier. Mais pour cette dernière course engagée au nom de l'écurie Rondeau, elle abandonne à la dixième heure sur casse moteur. Une seule Rondeau franchit la ligne d'arrivée, à la 19^{ème} place.

Déçu, Jean Rondeau choisit de tourner la page et de mettre un terme à son activité de constructeur. La n°001 est vendue à Jean-Philippe Grand qui, à la surprise de tous, revient au Mans en 1984, sous les couleurs des cigarettes Barclay : il décroche la onzième place et la deuxième du Groupe C2. De son côté, Jean Rondeau en profite pour redevenir « simple » pilote et, au volant d'une Porsche 956, signe une belle deuxième place : la passion ne l'a pas quitté ! Au cours de la même saison, Jean-Philippe Grand participe aussi aux 1000 Km de Monza (abandon) et aux >>>

for Rondeau. Not only did he win the 24 Hours outright, with his team-mate Jean-Pierre Jaussaud, but the car driven by Spice and the Martin brothers also finished third and won the GTP class.

The Rondeau team continued to grow and in 1981 five cars lined up for the start. Three of these retired, but the faithful n°001, now in the colours of the magazine L'Automobile, crossed the finish line in the hands of Philippe Streiff, Jean-Louis Schlesser and Jacky Haran. Finishing second overall and winning the GTP class, n°001 was the best placed Rondeau. It would also prove to be the car's best result.

Up to the task again the following year, we find our car lining up in 1982 alongside four new Rondeau M382s. Despite "only" finishing tenth, n°001 was once again the best placed Rondeau as the new cars suffered from faults, including a vibration in the Cosworth DFL engine. Three cars were forced to retire and the fourth finished fifteenth. Another disappointment lay in store for Rondeau. He thought he had won the World Championship of Makes, but the FIA decided to

include a private Porsche victory in the results and gave the title to the German marque.

Motor racing continued to evolve and Group C was now dominating endurance racing. For the 1983 race, the new Rondeau M482s defended the Le Mans marque as best they could, and n°001 also resumed service, driven this year by Vic Elford, Anny-Charlotte Verney and Joël Gouhier. But for this last race entered by the Rondeau team, our car retired in the tenth hour with engine failure. A lone Rondeau crossed the finish line, in 19th position.

Disappointed, Jean Rondeau decided to call it quits and wind up his activity as a constructor. The n°001 car sold to Jean-Philippe Grand who, to everyone's surprise, returned to Le Mans in 1984, in the livery of the cigarette brand Barclay. He came home in eleventh place and finished second in Group C2. Jean Rondeau took the opportunity that year of being "just" a driver, and amazingly crossed the line in second place, driving a Porsche 956 – he hadn't lost the passion! During the same season Jean-Philippe Grand also took part in the Monza >>>



>> 1000 Km de Spa, où il termine dixième.

En 1985, la Rondeau n°001 est vendue à Noël del Bello qui s'aligne à nouveau au Mans sous les couleurs Blanchet-Locatop mais abandonne à la sixième heure. Mais pour les proches de l'équipe Rondeau, l'année 1985 est à marquer d'une pierre noire : Jean Rondeau qui a à nouveau des projets plein la tête, connaît un accident fatal quand sa voiture est percutée par un train, sur un passage à niveau près du Mans.

Cela n'empêche pas la Rondeau n°001, en vibrant hommage à son constructeur, de poursuivre sa course : Noël del Bello prend à nouveau le départ des 24 Heures en 1986, avec plus de chance que l'année précédente car la voiture rallie l'arrivée en 17^{ème} position, avec Bruno Sotty et Lucien Rossiaud.

Vendue à Alain Lombardi, la n°001 prend en 1987 une année sabbatique avant un dernier baroud d'honneur en 1988, au milieu des surpuissantes Groupe C. Avec Lombardi et Sotty, et cette fois

sous la livrée des montres « Boom Boom », elle termine la course mais ne sera pas classée car la distance parcourue est insuffisante ; elle a été retardée par des problèmes de porte. C'est sa dixième et dernière participation à la célèbre course d'endurance.

Par la suite, elle passe entre les mains de quelques amateurs de sport automobile, à commencer par Kerry Morse en 1988, aux États-Unis, qui la peint aux couleurs de la victorieuse du Mans 1980 (provoquant une certaine confusion), puis l'engage en 1998 aux courses historiques de Monterey. En 1999, elle est vendue à Chris Renwick, de Symbolic MotorCars de San Diego, qui la cède à David Scalfé. Celui-ci la fait restaurer complètement avant de la céder en 2010 à Chris Cox, collectionneur de machines de compétition.

En 2012, cette même voiture est vendue aux enchères à Monaco. Elle est alors dans sa livrée Belga de 1980, celle qui correspond

>>>1000 KM (retired) and the Spa 1000 km where he finished tenth.

In 1985, Rondeau n°001 sold to Noël del Bello who entered the car for Le Mans in Blanchet-Locatop colours, but it retired in the sixth hour. However, 1985 was a bad year for a different reason for those close to Jean Rondeau. Full of ideas for new projects, Rondeau was killed in an accident when his car was overturned by a train on a level crossing near Le Mans.

This didn't prevent Rondeau n°001 from paying tribute to its constructor by continuing its own journey: Noël del Bello lined up for the start of the 24 Hours in 1986, with more luck on his side than the previous year. He finished 17th, driving with Bruno Sotty and Lucien Rossiaud. The car then sold to Alain Lombardi and took a sabbatical in 1987 before a final attempt at glory in 1988, in the midst of ultra-powerful Group C machines. With Lombardi and Sotty at the wheel, this time in the

"Boom Boom" watches livery, it crossed the finish line but without covering enough distance to be classified, following problems with the door. This was the car's tenth participation in the celebrated endurance race.

After that, Rondeau n°001 passed through the hands of a few motorsport enthusiasts, starting with the American Kerry Morse in 1988 who painted it in the colours of the 1980 Le Mans winner (causing some confusion), and then took part in the Monterey Historics. The car sold in 1999 to

Chris Renwick, of Symbolic MotorCars in San Diego, who sold it on to David Scalfé. The latter had the car fully restored before selling it in 2010 to Chris Cox, a collector of competition cars.

In 2012, n°001 sold at auction in Monaco, presented in its 1980 Belga livery, the year it finished third and won GTP driven by Gordon Spice and the brothers Jean-Michel and Philippe



#001 Lors de la première participation d'une Rondeau aux 24 Heures du Mans en 1978 © DPPI

à la troisième place de Gordon Spice et des frères Jean-Michel et Philippe Martin, avec victoire en GTP. C'est aussi l'année de la victoire de Jean Rondeau. Elle est acquise par l'actuel propriétaire, grand collectionneur et pilote, qui la fera entièrement restaurer à grands frais avec nouvelle réfection intégrale du moteur l'année passée. Son dernier crack test date du début 2019. Il refabriquera également de nombreuses pièces qui seront livrées avec la voiture telles que de nombreuses jantes, des capots et des pièces mécaniques diverses.

Ainsi, cette voiture présente un palmarès exceptionnel, avec dix participations aux 24 Heures du Mans, plusieurs victoires de

catégorie, deux places sur le podium et seulement trois abandons. De plus, elle est symbolique de la réussite d'un individu passionné, natif du Mans et qui a mis dans ce projet l'extraordinaire énergie qui lui a permis de battre les équipes usine. En cela, elle ne connaît pas d'équivalent et ne risque pas d'en connaître avant longtemps.

Accompagnée d'un volumineux dossier, elle est prête à courir et éligible aux événements historiques les plus prestigieux et, si elle se présente à nouveau au Mans Classic, elle ne manquera pas de provoquer l'admiration et l'émotion des passionnés devant sa vaillance, sa longévité et sa forte signification historique.

Martin, and also the year of Jean Rondeau's victory. It was bought by the current owner, a driver and important collector, who had the car completely restored at great expense. The engine was totally overhauled last year and the final crack test carried out at the start of 2019. Numerous parts are also being remanufactured and will be delivered with the car, including a number of wheels, bonnets and various mechanical parts.

This car has a remarkable race history, having taken part in the Le Mans 24 Hours ten times, winning several class victories, two podium finishes and with only three retirements. It symbolises the success of a passionate individual,

from Le Mans, who invested all his energy into a project that enabled him to beat factory teams. There is not, and is not likely to be for a long time, any equivalent.

Accompanied by a large history file, this car is ready to race and is eligible for the most prestigious events. If it reappears at Le Mans for the Classic, it is certain to arouse the admiration and emotion of enthusiasts, representing valour, longevity and with huge historical significance.



1980 CHEVRON B60

Véhicule de compétition
Sans titre de circulation
Competition car
Unregistered

Châssis n° 302
Moteur Mazda Wankel n° 6 10 89
40.000 - 60.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Marque mythique en Sport Proto
- Barquette performante et rare
- Moteur rotatif éprouvé

- *Mythical sport prototype mark*
- *Rare and performance oriented barchetta*
- *Proven rotary engine*



Cette barquette Chevron B60 rare et intéressante, est équipée d'un moteur rotatif Mazda Wankel de type 13B de 1300 cm³ et d'une boîte de vitesses Hewland à 5 rapports de 1978 et de type FG411. Ce Sport Proto fut construit au début des années 80 sur la base d'un châssis monocoque habillé d'une carrosserie en fibre de verre afin de participer au championnat Thundersport. Notre B60 dans les mêmes mains depuis 2011 fut acquise auprès de la famille du précédent propriétaire à son décès, ce dernier l'ayant lui-même acquis en 1998, directement auprès du célèbre belge Jean Blaton, plus connu sous son nom de pilote Beurlys. La voiture fut depuis utilisée à quelques reprises au cours de journées de roulage mais a globalement peu roulé ces

dernières années. Son propriétaire procéda notamment à la rénovation de la boîte de vitesses, ainsi qu'à la réparation du polyester de la carrosserie dont les factures figurent au dossier tout comme une ancienne fiche F.I.A.. Ce dernier ainsi que son mécanicien, en charge de l'entretien courant, seront d'ailleurs ravis de transmettre au futur acquéreur leurs connaissances de la voiture. Elle sera de plus vendue avec des pièces mécaniques et de l'outillage dont le détail peut être communiqué sur demande. Cette voiture représente une occasion intéressante d'acquérir une machine de course à la fois performante et éprouvée, capable de vous offrir les meilleures sensations lors de trackdays, avec une provenance prestigieuse.

This rare and interesting Chevron B60 barchetta is equipped with a type 13B 1300cc Mazda Wankel rotary engine paired to a 1978 type FG411 five-speed Hewland gearbox. This sport prototype was built in the early 80s on a monocoque chassis with a fiberglass body to compete in the Thundersport championship. This B60, owned by the same person since 2011, was acquired from the family of the previous owner at his death, having himself acquired it in 1998, directly from the famous Belgian collector Jean Blaton, better known under his driving name "Beurlys". The car has since been used a few times during track days but overall has been used very little in recent years.

Its owner notably proceeded with the renovation of the gearbox, as well as the repair of the polyester bodywork, the invoices of which are in the file just like an old FIA certificate. The owner and his mechanic in charge of the current maintenance will be happy to pass their knowledge of the car to the future buyer. It will also be sold with mechanical parts and tools, details regarding these can be acquired upon request. This car represents an interesting opportunity to acquire a powerful racing machine with prestigious provenance, capable of offering you the best sensations on trackdays.

1969 CHEVROLET CAMARO Z-28 TRANS AM (FIA) RACE CAR

Voiture de compétition
Sans titre de circulation
Competition vehicle
Unregistered

Châssis n° 124379N610871

80.000 - 120.000 €

- Palmarès d'époque
- Rarissime Z-28 préparée en 1969
- Symbole indémodable de l'époque des muscle-cars

- *Raced in period*
- *Extremely rare Z-28 prepared for racing in 1969*
- *A timeless symbol of the muscle car era*



© DR

Lorsque les marques concurrentes de Ford découvrent les stupéfiants chiffres de vente de la Mustang à la fin de 1965, ils s'étranglent de n'avoir pas plus tôt lancé leur propre « pony car ». C'est-à-dire une voiture compacte, au dessin flatteur, de prix abordable mais dont les options permettent d'ajouter du panache et de la puissance au package de base. Chez Chevrolet, la réponse arrive en septembre 1966 (millésime 1967) avec la Camaro. Le succès ne tarde guère, marquant le début d'une rivalité féroce entre Mustang et Camaro. Des pony cars aux « muscle cars », il n'y a ensuite qu'un pas, franchi grâce à la cylindrée des V8 américains procurant aux versions les plus puissantes une santé impressionnante, à l'instar du modèle le plus pointu de la gamme : la Z-28.

La Chevrolet Camaro Z-28 est exceptionnelle car il s'agit d'une véritable voiture de courses préparée à sa sortie d'usine par un team privé. Elle est vendue neuve à New York en Daytona Yellow, intérieur noir. Le premier propriétaire n'est

autre que l'Ecurie Tom Norquest Martin Racing (NYC). Il utilise la voiture pour des courses sur piste et principalement sur le circuit de Watkins Glen de 1970 à 1975. A noter qu'en 1972, elle y terminera 2^e avec le pilote Jim Ostrum. Un cahier d'époque manuscrit, présent dans le dossier, raconte l'histoire de chaque course à laquelle notre Z-28 a participé, précisant tous les travaux effectués, les impressions, les modifications et les changements de pièces. En 2004, elle est retrouvée dans un stockage et vendue en Norvège pour 27 500\$ où elle va être restaurée pour continuer à participer à des courses en Scandinavie notamment. Le moteur 302 est reconstruit et développe environ 500 ch. Dans son dossier également, sont présents deux passeports FIA, l'un de 2007, l'autre de 2015. Elle se trouve aujourd'hui dans un excellent état de fonctionnement et elle représente une rareté tant celles qui ont courues à l'époque sont introuvables !

When Ford's competitors discovered the astonishing sales figures for the Mustang at the end of 1965, they kicked themselves for not having launched their own "pony cars" sooner. By that, they meant a compact car with flattering looks but a range of options to add flair and power to the basic package. Chevrolet's answer arrived in September 1966 (for the 1967 model year) with its Camaro. Success soon followed, marking the start of a fierce rivalry between the Mustang and the Camaro. It was a small step from "pony cars" to "muscle cars", one they would take with the generous American V8s, which gave the most powerful versions - like the most extreme model in the Camaro range, the Z-28 - an impressive turn of speed.

This Chevrolet Camaro Z-28 is exceptional as a genuine racing car which was prepared by a private team when it left the factory. It was sold new in New

York in Daytona Yellow with a black interior. Its first owner was none other than the Tom Norquest Martin Racing team (NYC). Norquest used the car for circuit racing, chiefly at Watkins Glen, from 1970-75. It finished a notable 2nd there in 1972, driven by Jim Ostrum. A handwritten notebook from the period, included with the paperwork for the car, relates the story of each race in which it competed, detailing the work carried out, the driver's impressions, the modifications made and the parts changed. In 2004, it turned up in storage and was sold for \$27,500 in Norway, where it was restored and continued to race, mainly in Scandinavia. The 302 engine has been rebuilt and develops approximately 500 bhp. Also on file are two FIA passports, from 2007 and 2015. Today, the car is in excellent working order and is a rarity, as the cars which raced in period have become impossible to find!

1983 VOLKSWAGEN GOLF GTI I 800 PLUS PIRELLI

Carte grise française
French title

Châssis n° WVWZZZ17ZEW010168
Moteur type 17DX2 n° DX 060 050

20.000 - 30.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Intégralement restaurée
- Française d'origine, historique connu
- Modèle mythique de plus en plus recherché

- **Fully restored**
- **French provenance, transparent history**
- **Sought after Iconic model**



Cette rare Golf Gti 1800 Plus, série spéciale Pirelli et châssis E, a été mise en circulation en France le 13 septembre 1983 et dispose d'une chaîne de propriété claire. Son actuel propriétaire, amoureux du modèle, la racheta en 2016 pour la restaurer intégralement dans le respect de l'origine. Ainsi la restauration s'étala sur 18 mois et fut effectuée depuis la caisse mise à nue, tous les éléments ayant été repris. Les travaux hormis la peinture ont été réalisés par l'Atelier VW.R spécialiste reconnu des Golf à Albi, pour un montant dépassant les 22 500 € et proche des 30 000 € au total avec les pièces. Une peinture complète intérieure et extérieure de couleur « rouge mars » a été réalisée puis notre Golf fut remontée et équipée d'une sellerie et de quatre jantes Pirelli neuves. Le niveau de

restauration est impressionnant et les étapes ont fait l'objet d'un reportage de plus de 500 photos que nous vous invitons d'ailleurs à consulter afin de mieux appréhender encore l'étendue du travail réalisé. Les résultats du passage au banc de puissance démontrent la santé du moteur et tous les instruments fonctionnent y compris l'écomètre. Restaurée conformément à sa livrée d'origine, jamais accidentée et disposant d'un moteur et d'une boîte de vitesses du bon type et de la bonne période, notre GTI châssis E, dernière et plus aboutie des Golf série I, est une opportunité unique de profiter de la plus légendaire des GTI des années 80.

This rare Golf Gti 1800 Plus, the special Pirelli series and chassis E, was registered in France on September 13, 1983 and has a clear trace of ownership. Its current owner, in love with the model, bought it in 2016 to restore it entirely, respecting the original design. Thus, the restoration took around 18 months, with the body stripped bare, and every component looked at. Except for the painting, all else was executed by Atelier VW.R, a well respected Golf specialist in Albi, for an amount exceeding € 22,500, and close to € 30,000 in total with the parts. A comprehensive interior and exterior paint job in "mars red" color was carried out, the car was then reassembled and fitted with new upholstery

and four new Pirelli tires. The level of restoration is impressive and the stages have been the subject of a report of over 500 photos, which we suggest you have a look at, to better understand the extent of the work carried out. The dyno demonstrated the good condition of the engine and all the instruments are in working condition including the econometer. Restored as per its original livery, never met with an accident, and fitted with an engine and a gearbox of the right type and the right period, our GTI chassis E, the last and the most successful of the series I Golf – this is a unique opportunity to enjoy the most legendary GTIs of the 80s.

1984 BMW ALPINA CI 2.3L/I

Carte grise française
French title

Châssis n° WAPC123014C110111

45.000 - 65.000 €

Sans réserve / **No reserve**

- Modèle rarissime, 35 exemplaires
- Très bel état de conservation
- Bel avenir en collection

- *Very rare model, 35 examples*
- *Very good state of preservation*
- *Bright future in collection*



Notre Alpina est une très rare et désirable CI 2,3/1, qui fut livrée neuve au Japon en décembre 1984. Elle fait partie des 35 exemplaires produits entre 1984 et 1986 sur la base de la BMW E30 323i, ce qui en fait d'ailleurs l'une des séries Alpina les plus limitées. Notre exemplaire dans sa robe verte à liserés Alpina gris se présente dans un bel état de conservation visiblement choyée par ses précédents propriétaires nippons. Tous les éléments spécifiques à la série comme les jantes ou les spoilers avant et arrière sont présents et notamment la plaque Alpina portant le n°0111 sur la console centrale. À l'intérieur, les sièges en tissus gris à liserés vert et bleus sont bien préservés, le combiné d'instruments

porte la marque du constructeur comme le volant et le pommeau de levier de vitesses. Son compteur ne totalise aujourd'hui que 86 000 km très vraisemblablement d'origine, au vu du bel état de présentation de la voiture. Son six-cylindres en ligne de 2.3 L cm³ développant 170 cv a tout récemment bénéficié d'une révision complète, avec notamment le remplacement de la distribution, le réglage des culbuteurs, le remplacement des disques et plaquettes et un contrôle général. Ce coupé est une belle réalisation d'Alpina qu'il est rare de trouver sur le marché et dont l'avenir en collection est à n'en pas douter très prometteur.

Our Alpina is a very rare and desirable CI 2,3/1, which was delivered new to Japan in December 1984. It is one of 35 examples produced between 1984 and 1986 based on the BMW E30 323i, which makes it one of the most limited Alpina series. Our example is presented in a green livery with grey Alpina trim and is in a nice state of conservation, visibly pampered by its previous Japanese owners. All the elements specific to the series such as the rims and the front and rear spoilers are present and in particular the Alpina plate bearing the number 0111 on the central console. The seats in grey fabric with green and

blue trims are well preserved, the instrument cluster bears the manufacturer's mark as does the steering wheel and gear lever knob. Its odometer now totals only 86,000 km, most likely original, given the beautiful presentation of the car. Its 2.3L inline six cylinder engine developing 170 hp has recently benefited from a complete overhaul, including the replacement of the distribution, discs and pads, the adjustment of the rocker arms and a general control. This coupe is a beautiful Alpina achievement that is rare to find on the market and whose future in any collection is undoubtedly very promising.

2009 ALFA ROMEO SC SPIDER

Carte grise française
French title

Châssis n° ZAR92000000049517

220.000 - 250.000 €

• Deux propriétaires depuis l'origine

• 500 exemplaires seulement

• Performances et lignes exceptionnelles

• *Two owners from new*

• *Only 500 examples produced*

• *Exceptional style and performance*



Ce superbe Spider Alfa Romeo SC fut livré neuf en Italie le 5 octobre 2009. Son premier propriétaire, véritable amoureux de belles automobiles, le conserva jusqu'en 2014, avant que l'actuel, lui aussi collectionneur avisé, n'en fasse l'acquisition. Il a depuis parcouru près de 5000 km à son volant profitant de son incroyable ligne et des vocalises de ce V8 développant pas moins de 450cv. La boîte robotisée à 6 rapports et l'empattement court permettent d'ailleurs d'exploiter au mieux la puissance du moteur. Sa livrée combine une robe de couleur rouge référence « Rosso SC » à un intérieur en cuir noir à

surpiques rouges, une capote en toile noire complète l'ensemble. Totalisant aujourd'hui seulement 18 000 km, l'état de présentation de cette voiture est particulièrement satisfaisant, témoin d'une utilisation précautionneuse au cours du temps. Côté mécanique, notre Spider vient tout juste de bénéficier d'un entretien réalisé par les Etablissements Gauduel de Lyon, réseau Ferrari et Maserati. A cette occasion, la mesure d'usure de son embrayage a été effectuée et ne s'élève qu'à 25%. Ce Spider est bien entendu accompagné de tous les documents indispensables comme le guide rapide, le carnet de garantie et d'entretien, le manuel d'assistance

This superb SC was sold new in Italy on 5 October 2009. Its first owner, a lover of beautiful automobiles, kept the car until 2014 until it was sold to the current owner. It has since been driven close to 5,000km enjoying its sonorous V8 developing 450hp and its incredible design. The 6-speed robotized gearbox and short wheelbase make it possible to make the most of the engine's power. The car is painted in "Rosso SC" red over a black leather interior with red stitching and is equipped with a black canvas soft top. Today the odometer displays 18,000 km and the presentation of this car is

particularly satisfactory, reflecting its careful use. The car has just benefited from a mechanical service carried out by Gauduel, Ferrari and Maserati dealership in Lyon. On this occasion, the wear measurement of the clutch was carried out and only shows 25%. This Spider is of course accompanied by all the essential documents such as the guide, warranty, maintenance booklet, assistance manual and Becker car radio guide. It will also be delivered with its duplicate key, luggage, and Alfa Romeo cover. It is ready to hit the road to offer you the best: rarity, fantastic style, outstanding performance,



et le guide Becker de l'autoradio. Elle sera aussi livrée avec son double de clef, le bagage et la housse de protection Alfa Romeo. Elle est donc prête à prendre la route et vous offrir le meilleur : rareté, ligne fantastique, mécanique hors du commun, carrosserie cabriolet, documentation complète, état enviable. Hommage aux modèles mythiques du constructeur, cette propulsion sera très certainement le dernier modèle produit avec de telles caractéristiques, autant d'éléments qui en font une voiture hors du commun et promise à un bel avenir en collection.

convertible bodywork, complete documentation, and presented in an enviable state. A tribute to the legendary models of the manufacturer, this will certainly be the last model produced with such features which make it an exceptional collector's car.



2007 FERRARI 599 GTB (BOÎTE MANUELLE) ☆

Titre de circulation suisse
Swiss title

Châssis n°
ZFF FD6 0B0 001 562 43

240.000 - 280.000 €

- Un des 10 exemplaires en boîte manuelle et spécifications européennes
- 31 000 km d'origine
- Livrée avec ses bagages d'origine

- One of 10 cars built with manual gearbox to European spec
- 31,000 km from new
- Supplied with its original fitted luggage



Avec la 550 Maranello présentée en 1996, Ferrari renoue avec la tradition des puissantes berlinettes à moteur V12 avant, dans la lignée des splendides 275 GTB et Daytona. Comme pour ses devancières, son dessin signé Pininfarina privilégie un long capot dont la virilité laisse présager de performances hors du commun. Ultime évolution de la glorieuse famille des berlinettes Ferrari à moteur avant, la 599 GTB Fiorano allie puissance, comportement exceptionnel et élégance. Appartenant au club très exclusif des « plus de 320 km/h », elle a servi de base à plusieurs évolutions, à commencer par deux machines époustouflantes, les 599 FXX expérimentale et

599 GTO, façon de confirmer les extraordinaires qualités de cette berlinette, et la reconnaissance par les plus avertis de son statut particulier au sein de la gamme des voitures au cheval cabré.

La 599 présentée est un des 10 exemplaires européens équipés de la boîte de vitesses mécanique. Elle est livrée neuve en Italie dans sa combinaison gris titanium, intérieur cuir beige, à un Monsieur Francesco L. et immatriculée le 2 octobre 2007. L'actuel propriétaire, un passionné de voitures italiennes et plus précisément de Ferrari, l'acquiert directement auprès de Monsieur L. le 8 octobre 2014. Elle est entretenue par Modena Cars

With the 550 Maranello introduced in 1996, Ferrari revived its tradition of powerful front-engined V12 coupés, following the magnificent 275 GTB and Daytona. As for its predecessors, Pininfarina's design emphasised its long bonnet, a potent symbol of its exceptional performance. The ultimate evolution of the glorious lineage of front-engined Ferrari coupés, the 599 GTB Fiorano combined power, elegance and outstanding handling. A member of the very select "200 mph" club, it served as the basis for several models, beginning with two amazing machines, the experimental 599 FXX and the 599 GTO,

which confirmed the berlinetta's extraordinary qualities and its special place - recognised by the most discerning enthusiasts - in Ferrari's range.

This 599 is one of just ten European cars equipped with manual transmission. It was delivered new in Italy finished in titanium grey with a beige leather interior to Signor Francesco L., and registered on 2 October 2007. Its current owner, a lover of Italian cars and especially of Ferraris, bought it directly from Signor L. on 8 October 2014. It has been maintained by Modena Cars, the official Ferrari dealer in Geneva (with invoices on file),



(factures dans le dossier), agent officiel Ferrari de Genève et sera livrée avec sa pochette complète des manuels et carnet d'entretien. Cette rarissime Ferrari compte 31 000 km seulement depuis sa sortie d'usine et se trouve dans un état impeccable aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur. Elle sera livrée avec le set de bagages Schedoni spécifique au modèle et marqué 599, ainsi que son double de clés. Dernier modèle à proposer la boîte mécanique chez Ferrari, la 599 et tout particulièrement ce superbe exemplaire, est une voiture de puriste, pour ceux qui ne se lassent pas d'entendre le claquement sec du levier de vitesse sur la grille de sélection.

and will be supplied with its complete document wallet with manuals and service book. This exceptionally rare Ferrari has covered only 31,000 km since leaving the factory and is in exceptional condition inside and out. It will be sold with the set of Schedoni luggage specific to the model, as well as both sets of keys. The last model from Ferrari to be offered with a manual gearbox, the 599 - and in particular this superb example - is a car for the purist who will never tire of hearing the click of the metal gear lever in its metal gate.



1993 JAGUAR XJ220 C LE MANS ☆ +

Véhicule de compétition
En importation temporaire dans
l'UE

Unregistered

Temporary import in the EU

Châssis n° 003

900.000 - 1.300.000 €

- Deux participations aux 24 Heures du Mans
- A occupé plusieurs heures la tête de sa catégorie
- Fabriquée par Tom Walkinshaw Racing
- Magnifiquement préservée et restaurée dans sa configuration d'origine

• *Entered twice in the 24 Hours of Le Mans*

• *Led its category for several hours*

• *Built by Tom Walkinshaw Racing*

• *Magnificently preserved and restored to its original specification*





Les relations entre Tom Walkinshaw Racing et Jaguar remontent aux années 1980, avec des préparations effectuées avec succès sur des XJS pour le Championnat du Monde Tourisme, dont la célèbre Group 44. Dans la foulée, c'est grâce à TWR que

Jaguar remporte les 24 Heures du Mans en 1988 et 1990, avec les XJR-8 et XJR-12.

Aussi, quand Jaguar lance sa supercar XJ 220, Walkinshaw ne tarde pas à en extrapoler une version compétition, en vue de disputer la catégorie GT aux 24 Heures >>>

The relationship between Tom Walkinshaw Racing and Jaguar dated back to the 1980s, when TWR successfully prepared the XJS for the World Touring Car Championship and the famous Group 44. In the process, it was thanks to TWR that Jaguar won

the 24 Hours of Le Mans in 1988 and 1990, with its XJR-8 and XJR-12.

So when Jaguar introduced its XJ220 supercar, Walkinshaw lost no time in developing a competition version to compete in the GT category at Le Mans. >>>



>>>du Mans. La XJ220 C (pour « Competition ») est réalisée en l'espace de huit mois, pour les 24 Heures de 1993. Entre autres modifications, la voiture est allégée avec des pièces de carrosserie en fibre de carbone, et l'aérodynamique est améliorée pour correspondre aux conditions de course. Le moteur est le V6 de 3,5 litre à deux turbos déjà utilisés sur les prototypes XJR 10 et 11 ; c'est une mécanique éprouvée, qui peut développer jusqu'à 800 ch. Sur la XJ 220 C, cette puissance va être limitée entre 500 et 680 ch en fonction des conditions d'utilisation.

Pour Le Mans, TWR fabrique trois voitures, qui portent les numéros de châssis n°001 (numéro de course 51), 002 (numéro de course 50), et 003 (numéro de course 52). La 001 est confiée à Win Percy, Armin Hahne et David Leslie, la 002 à David Brabham (fils de Jack Brabham), John Nielsen et David Coulthard, et la 003 à Paul Belmondo, Jay Cochran et Andreas Fuchs. C'est la n°003 que nous proposons ici à la vente.

En GT, les Jaguar se trouvent en face des Porsche 911 Carrera et Turbo, très nombreuses et dominatrices, et aux Venturi françaises. Pour le classement général, la bagarre se joue entre Peugeot, Toyota et Porsche.

Très bien préparées, les Jaguar tiennent tête aux Porsche et la n°002 signe le deuxième temps, à une seconde de la meilleure Porsche GT. Pour TWR, les essais connaissent quelques incidents comme on peut s'y attendre lors de la préparation d'une course de cette envergure : le moteur de la

001 connaît une surchauffe et doit être remplacé, et la n°003 perd son capot arrière sur la piste.

Pour la course, Tom Walkinshaw lui-même ne peut rester au Mans car il doit assister aux courses d'Indianapolis où sont engagées plusieurs XJ 220 ; c'est à Roger Silman qu'il confie la responsabilité de la gestion de course.

Sur la 003, c'est Paul Belmondo qui prend le départ et, au bout d'un peu plus d'une heure de course, les Jaguar sont en tête de la catégorie GT. A 9h30, la 002 affiche une avance de deux tours sur la Porsche la plus dangereuse, celle de Hans Stuck, Walter Rohrl et Hurley Haywood, mais celle-ci abandonne de façon surprenante alors que la nuit est tombée, après un accrochage avec la Debora-Alfa Romeo.

Les trois Jaguar tournent avec régularité et les 002 et 003 occupent la tête de la catégorie, mais les premiers ennuis apparaissent à 5 h du matin, quand la 002 doit subir un remplacement de réservoir d'essence. C'est la 003 qui prend la tête des GT. Mais à cinq heures de l'arrivée, alors qu'Andreas Fuchs est au volant, un pneu éclate et provoque un violent tête-à-queue à haute vitesse. Le temps que le pilote retrouve ses esprits, le moteur est monté en température et, une fois revenu au stand, les mécanos constatent une fissure au joint de culasse. C'est l'abandon pour la 003.

La 002 hérite alors de la tête du classement GT, et maintient sa position jusqu'à l'arrivée : Jaguar signe la victoire aux 24 Heures du Mans, en catégorie GT !>>>

>>>*The XJ220 C (for 'Competition') was produced in just eight months, for the 1993 24 Hours race. Among other changes, the car's weight was reduced with carbon fibre body parts, while the aerodynamics were improved to suit race conditions. The engine was the twin-turbo 3.5-litre V6 already used in the XJR-10 and XJR-11 prototypes: it was a proven unit, which could produce up to 800 bhp. For the XJ220 C, its output was limited to 500 to 680 bhp, depending on how it was used.*

For Le Mans, TWR assembled three cars, with the chassis numbers 001 (race number 51), 002 (race number 50) and 003 (race number 52). 001 was assigned to Win Percy, Armin Hahne and David Leslie, 002 to David Brabham (Jack's son), John Nielsen and David Coulthard, and 003 to Paul Belmondo, Jay Cochran and Andreas Fuchs. It is chassis no. 003 which we are offering for sale today.

In the GT category, the Jaguars were up against the numerous and dominant Porsche 911 Carreras and Turbos and the French Venturis. For outright victory, the battle would be fought between Peugeot, Toyota and Porsche.

Well prepared, the Jaguars stood up to the Porsches and 002 posted the second best time, within a second of the fastest Porsche GT. For TWR, there were a few incidents during testing, as was only to be expected in the run-up to such an important race: 001's engine overheated and had to be

replaced, while 003 lost its rear engine cover on the track.

For the race itself, Tom Walkinshaw was unable to stay in Le Mans, as he had to attend the races in Indianapolis, where several XJ220s were competing. He therefore handed over the race management to Roger Silman.

Belmondo took the wheel first in car 003, and just over an hour into the race, the Jaguars were leading the GT category. At 9.30PM, 002 had a lead of two laps over the most menacing Porsche, driven by Hans Stuck, Walter Röhrl and Hurley Haywood, but the Porsche retired unexpectedly after nightfall, following a collision with the Debora-Alfa Romeo.

The three Jaguars lapped consistently, with cars 002 and 003 leading the category, but the first problems arose at 5AM, when the fuel tank had to be changed on 002. 003 then took the lead among the GTs. Five hours from the finish, however, while Fuchs was driving, a tyre burst and caused a violent spin at high speed. While the driver gathered his wits, the engine temperature went up, and on his return to the pits the mechanics found a crack in the cylinder head gasket. The race was over for 003.

002 therefore inherited the lead in the GT category, holding onto its position until the finish: Jaguar had won the GT category at the 24 Hours of Le Mans!

Unfortunately, the manufacturer would subsequently be disqualified, for failing to run with catalytic converters, >>>





>>>Malheureusement, la marque sera ensuite déclassée pour un problème lié à l'absence de catalyseur d'échappement, et malgré la conformité des voitures aux règles IMSA, normalement acceptées par l'ACO.

Paul Belmondo, que nous avons pu interroger sur cette course, nous a confié : « J'étais à l'époque pilote d'essai chez Benetton [l'écurie de F1 gérée par TWR], et Tom Walkinshaw m'a demandé de participer aux 24 Heures du Mans. Nous étions en tête de la catégorie quand il y a eu cette crevaison, puis la surchauffe qui a provoqué l'abandon. C'est une autre Jaguar qui a gagné la catégorie et quand il y a eu plus tard la disqualification, Walkinshaw nous a dit, "Ce n'est pas grave, ce dont tout le monde

se souviendra, c'est le podium à l'arrivée de la course" ! »

Pour la voiture n°003, la carrière n'est pas terminée. Après avoir été achetées par Tony Brooks (homonyme du pilote de F1), la 001 et la 003 sont engagées aux 24 Heures du Mans 1995. La première, qui porte le n°58, est confiée à Win Percy, Bernard Thuner et Olindo Iacobelli alors que la n°003, avec le numéro 57, est entre les mains de Richard Piper, James Weaver et Tiff Needell. Mais les deux voitures abandonnent : la 001 sur sortie de route et la 003 sur problème moteur.

Depuis, cette Jaguar XJ220 C n'a plus jamais couru. Achetée par un passionné japonais, elle a fait l'objet d'une restauration complète

>>>despite the cars conforming to IMSA regulations, which were normally accepted by the ACO.

Belmondo, whom we interviewed about the race, told us: "At the time, I was a test driver for Benetton [the F1 team managed by TWR], and Tom Walkinshaw asked me to drive at Le Mans. We were leading the category when the blow-out occurred and then had the overheating problem which caused us to retire. It was another Jaguar which won the category, and when it was later disqualified, Walkinshaw told us, "It's not a big deal, what everyone will remember will be the podium at the finish!"

Car 003's career was not yet over. After being bought by Tony

Brooks (the namesake of the F1 driver), cars 001 and 003 were entered at Le Mans in 1995. The first car, race number 58, was assigned to Win Percy, Bernard Thuner and Olindo Iacobelli, while chassis no. 003 (race number 57) was in the hands of Richard Piper, James Weaver and Tiff Needell. But both cars had to retire: 001 when it spun off the track and 003 due to a mechanical problem.

Since then, this Jaguar XJ220 C has not raced again. Purchased by a Japanese enthusiast, it underwent a complete restoration to its 1993 specification by the English specialist Don Law. The car was completely stripped down, and the engine and body checked over and refurbished as



#003, 24 Heures du Mans 1993 © DPPI

aux spécifications de 1993 par le spécialiste Don Law, en Angleterre. La voiture a été entièrement démontée et la structure, la mécanique et la carrosserie ont été vérifiées et remises à neuf quand nécessaire. La voiture se présente donc aujourd'hui dans un état impeccable et peut être utilisée lors des événements historiques les plus prestigieux.

Il s'agit d'une pièce qui présente une importante signification

historique : elle correspond à une marque prestigieuse, a été préparée et gérée par un des ateliers les plus réputés du genre, a pris part deux fois à la plus grande course d'endurance du monde, a occupé quelques heures la tête de sa catégorie, et a été préservée jusqu'à aujourd'hui sans dommages. C'est un ensemble de qualités qui ne sont pratiquement jamais réunies sur une machine de compétition de ce niveau.

required. Today, therefore, the car is in immaculate condition and is eligible for the most prestigious historic events.

This is a vehicle which has an important place in history: from a prestigious manufacturer, the car was prepared and run by one of the most respected engineering firms in its field. It took part twice in the greatest endurance race in the world, where it led its category for a few hours, and has been

preserved undamaged ever since. These qualities are hardly ever found together in a competition vehicle of this calibre.



#003, 24 Heures du Mans 1993 © DPPI

1995 VENTURI 400 GT

Carte grise française
French title

Châssis n° VK8TRY61195CE0008

180.000 - 230.000 €

- Seulement 13 exemplaires produits
- Historique limpide, très bel exemplaire
- La Supercar française

- Only 13 examples produced
- Clear history, very pretty example
- The French supercar



En 1994, l'usine Venturi présente la 400 GT, version routière directement dérivée des Venturi Trophy. Son tonitruant V6 suralimenté par deux turbocompresseurs souffle 408 ch et permet 290km/h en vitesse de pointe. Nous sommes alors en présence de la voiture française de série la plus rapide de l'histoire automobile. Mise en circulation le 24 août 1995, la 400 GT que nous vous proposons est la huitième produite sur la série des 13 qui verront le jour. Elle arbore la magnifique couleur bleu « Lagon » chère à la marque, associée à une sellerie tout en cuir de buffle référence « Sherpa sport » et des moquettes bleues à ganse beige. La peinture d'origine est plutôt bien conservée, la voiture est en effet dans un bel état général de présentation intérieur comme extérieur. Elle est chaussée de

superbes jantes OZ en 18 pouces blanches et ses pneus sont en bon état. Photogénique, c'est précisément cet exemplaire qui a servi de modèle pour la réalisation des photographies de la plaquette de présentation du modèle. L'historique de la voiture est limpide avec seulement quatre propriétaires et elle est dans les mêmes mains depuis plus de 12 ans. Collectionneur exigeant et pilote talentueux, il fut séduit par ce chef d'œuvre contemporain de l'industrie automobile française. Il n'a parcouru depuis 2008 qu'environ 2 000 km à son bord si bien que la voiture affiche aujourd'hui seulement 54 000 km, justifiés par un important dossier de suivi et son carnet d'entretien. Sa maintenance est réalisée par les Etablissements Extrême Limite à Fay de Bretagne, sous le contrôle du réputé Tony Boulet. La voiture

In 1994 the Venturi factory presented the 400GT, a road version directly derived from the Venturi Trophy. Powered by a twin turbocharged V6, the car puts out 408hp and can reach a top speed of 290 km/h. This is the fastest French production car in history. First registered on 24 August 1995, the 400 GT that we are offering is the 8th car produced in a series of 13 units. It sports a blue "lagon" paint color with buffalo leather upholstery reference "Sherpa sport" and blue carpets with beige piping. The paint is original and is quite well preserved and the whole is in a good general condition. The tires are fitted with white 18 inch OZ rims and the tires are in good condition. It is precisely this car that was used as a model for the photographs of the model's presentation leaflet. With only

four owners since new the car has a clear history, and its current owner has kept the car for the past 12 years. A demanding collector and talented driver, he was seduced by this contemporary masterpiece of the French automobile industry. Since 2008 the car has only done around 2,000 km and totals 54,000 km on the dash, justified by an important follow-up file and its service manual. The maintenance is carried out by Extrême Limite in Fay de Bretagne under the supervision of renowned Tony Boulet. The car hasn't been driven much since the dogleg gearbox has been completely reconditioned and the clutch has been replaced. A general service has just been carried out at Extrême Limit, so our Venturi is ready to hit the road and has the advantage of having kept its carbon brakes in good



a peu roulé depuis que la boîte de vitesses à crabots a été entièrement reconditionnée et l'embrayage complètement remplacé, de plus un entretien vient tout juste d'être réalisée toujours chez Extrême limite. Notre Venturi 400GT est donc prête à prendre la route et a pour avantage d'avoir conservé ses freins carbone en bon état. Un rapport d'expertise réalisé par Stéphane Bonoron en 2015 atteste d'ailleurs du bel état de conservation de la voiture. Il s'agit de la seule Supercar française capable de rivaliser avec les références que sont la Ferrari F40 et la Porsche 959. L'une des plus belles réalisations de la production automobile française dont l'exclusivité et les performances ne pourront que séduire le collectionneur avisé et avide de sensations fortes.

condition. An expert report from 2015, carried out by Stéphane Bonoron, also attested to the cars good state of conservation. This is the only French supercar which can nip at the heels of the likes of the Porsche 959 and Ferrari F40. One of the most beautiful achievements of the French automobile production, whose exclusivity and performance can only seduce the discerning collector eager for thrills.

115

1991 FERRARI F40

Carte grise française
French title

Châssis n° ZFFGJ34B000084662
Moteur n° 21683

1.000.000 - 1.200.000 €

• Le dernier chef-d'œuvre
d'Enzo Ferrari

• Carnets, travaux récents
• Sortant de révision

• *Enzo Ferrari's last
masterpiece*

• *Handbooks, recent work*
• *Just serviced*



La F40 est connue des passionnés comme la dernière Ferrari conçue et fabriquée sous le contrôle et du vivant d'Enzo Ferrari. Cette voiture radicale reprenait le concept de la Ferrari 288 GTO. Celle-ci, forte de 400 ch et d'un châssis très sportif, dépassait

300 km/h ce qui, en 1984, était réservé à une élite. Ce modèle hors du commun avait marqué l'esprit et Ferrari souhaitait garder son avance sur ses concurrents dans le domaine de très hautes performances. L'année 1987 était particulièrement propice pour marquer un grand>>>

The F40 is known by enthusiasts as the last Ferrari designed and built under the direct supervision of Enzo Ferrari before he died. This radical car took up the concept of the Ferrari 288 GTO which, equipped with over 400 bhp and a very sporty

chassis, was capable of over 300 km/h. This extraordinary machine, accessible to a lucky few, had made its mark in the realm of high performance cars and Ferrari was keen to keep this advantage over its competitors. 1987 was a good year to >>>





>>> coup, car elle correspondait à l'anniversaire des 40 ans de Ferrari. C'est donc en 1987 que la F40 était présentée à quelque 80 journalistes triés sur le volet en présence d'Enzo Ferrari lui-même, de Giovanni Battista Ruzelli (directeur général), de l'ingénieur Materassi (chef de projet) et de Fioravanti (directeur du Centre d'Étude et de Recherche de Pininfarina). Son nom ne devait rien au hasard, le 40 correspondant à l'âge de l'entreprise. Pour la F40, Ferrari avait concentré tout son savoir-faire et elle se rapprochait d'une voiture de course adaptée à la route : son V8 double turbo développait 478 ch à 7 000 tr/min, elle comportait des suspensions d'une incroyable efficacité et un châssis léger et rigide grâce aux matériaux composites utilisés également pour les capots, les portières et le toit. Au lieu de la boîte de vitesses à cinq rapports classique, le client pouvait commander une version course à crabots. La garde au sol de la voiture pouvait être modifiée selon trois positions : haute, normale et grande vitesse. À partir de 120 km/h, la garde au sol diminuait automatiquement, le relèvement s'effectuant par commande manuelle.

La carrosserie, malgré les écopes et les prises d'air aérodynamiques destinées aux douze radiateurs de refroidissement (pour le moteur, les turbos et les transmissions) et les très larges pneumatiques, affichait un excellent Cx de 0,34. La forme de la voiture, signée

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

Aujourd'hui, les performances de la F40 restent époustoufflantes mais, en 1987, la voiture faisait figure d'extra-terrestre : elle atteignait 324 km/h en vitesse de pointe et son chrono sur le km départ arrêté s'établissait à 21 secondes, un temps que n'égalaient que quelques rares voitures de production artisanale. Au départ, la F40 devait être produite à 400 exemplaires mais, entraînée par l'engouement des acheteurs et des investisseurs, Ferrari en a produit presque autant que de Daytona, soit environ 1 300 exemplaires. Un an après la présentation de la F40, Enzo Ferrari s'éteignait, à l'âge de 90 ans. Avant de disparaître, il avait eu encore le temps de donner naissance à son dernier chef-d'œuvre sans compromis, la F40.

La Ferrari F40 que nous présentons a été livrée neuve en Autriche par l'importateur Ferrari Wolfgang Denzel AG le 30 mai 1990. Elle fut livrée à un amateur et collectionneur de voiture ancienne bien connu en Autriche qui a possédé parmi les plus belles voitures du monde. Ce dernier nous a confirmé qu'il avait vendu ensuite la voiture en 1993 à Ferrari Ebeleim. Elle fut ensuite la propriété d'un anglais vivant sur la>>>

>>>introduce a successor, being the 40th anniversary of Ferrari. And so this was the year that the F40 was presented to a group of 80 selected journalists, in the presence of Enzo Ferrari, Giovanni Battista Ruzelli (director general), engineer Materassi (project head) and Fioravanti (head of Pininfarina design and research). The name was chosen to mark the age of the enterprise. Ferrari poured all its resources into the F40 which was basically a race-car adapted for the road: its twin-turbo V8 developed 478 bhp at 7,000 rpm, it had incredible suspension and a rigid, lightweight chassis made from composite materials that were also used for the boot, bonnet, doors and roof. In place of the standard five speed gearbox, the client could order a non-synchromesh racing version. Ground clearance could be set at three different heights: high, standard and high-speed. From 120 km/h the ground clearance reduced automatically, and could be re-set manually. In spite of ducts and cooling vents on the body for the twelve radiators (for the engine, turbos and transmission) and very wide tyres, it had an impressive drag coefficient of 0.34. The shape of the car, designed by Pininfarina, reflected the priority given to its function and aerodynamic efficiency, as seen in the large rear spoiler almost at roof level.

The F40 has a performance that is still breathtaking today. However in 1987, it was out of this world: the car had a top-speed of 324 km/h, and could cover a kilometre from a standing start in 21 seconds, a feat only achieved by a few hand-crafted cars. Originally, a production of 400 examples was planned, but driven by demand from buyers and investors, Ferrari built almost as many as the Daytona, some 1,300 examples. A year after the car was first presented, Enzo Ferrari passed away at the age of 90, having overseen the creation of his last uncompromising masterpiece, the F40.

The Ferrari F40 we are presenting was delivered new in Austria by the Ferrari importer Wolfgang Denzel AG on 30 May 1990. It was supplied to a well-known enthusiast and collector of classic cars who has owned some of the most beautiful cars in the world. He confirmed that he later sold the car in 1993 to Ferrari Ebeleim. It was then owned by an Englishman on the French Riviera, who used it very sparingly. The first service recorded in the service book was therefore only carried out in September 2013, through a well-known dealer in Monaco, when the car had covered 13,029 km. At this time, the cam-belt and fuel tanks were replaced. In 2017, when the car had covered>>>





>>> Côte d'Azur qui ne l'utilisa qu'avec grande parcimonie. C'est ainsi que la première révision reportée sur le carnet de service de la voiture fut effectuée en septembre 2013, via un marchand monégasque bien connu alors que la voiture avait parcouru 13 029 km. A cette occasion la courroie de distribution ainsi que les réservoirs furent remplacés. C'est en 2017, alors que la voiture avait parcouru moins de 15 000 km, que notre pilote collectionneur français se porta acquéreur de cette belle F40. Rêve qu'il avait longtemps caressé et qui

put se concrétiser à point nommé, afin de participer aux 70 ans de la marque. C'est ainsi qu'il descendit avec la voiture sur la Côte d'Azur puis à Maranello pour fêter avec brio cet anniversaire immanquable.

Sortant d'une révision avec remplacement de la courroie de distribution, dans son élégante teinte Rosso Fer 300/9 avec intérieur Stoffa Vigogna, la configuration systématique pour une F40, elle n'affiche que 17 995 km et se présente dans un état rare.

>>> *less than 15,000 km, our client, a French collector, acquired this attractive F40. It was a dream he had long cherished and which he fulfilled just in time to take part in the marque's 70th anniversary. And so he drove the car down to the French Riviera and on to Maranello to celebrate this unmissable anniversary in style.*

The car has just been serviced and the cam-belt changed; elegantly finished in Rosso Fer 300/9, with an interior in Stoffa Vigogna, the standard

configuration for an F40, it has just 17,995 km recorded and is in exceptional condition.



1984 FERRARI 208 GTS TURBO

Carte grise française
French title

Châssis n° 49485

60.000 - 70.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Modèle rare

• État bien préservé

• Plus de caractère qu'une 308

• **Rare model**

• **Well-preserved condition**

• **More character than a 308**



Pourquoi donner naissance à une version 2 litres Turbo quand la Ferrari 308 donne toute satisfaction à la clientèle ? Pour des raisons fiscales : en Italie, les voitures de plus de 2 litres souffrent de lourdes taxes, ce qui incite Ferrari à lancer en 1980 sa 208 GT, avec un V8 de 2 litres développant 155 ch. Mais la différence avec la 308, qui affiche 255 ch, est forte, si bien qu'une version Turbo suit en 1982 : avec son turbo KKK, elle montre une puissance de 219 ch qui lui donne des performances à la hauteur de son allure. C'est la première fois que Ferrari installe un tel dispositif sur un modèle commercialisé. La forme est d'ailleurs un peu plus agressive, avec une prise d'air latérale supplémentaire et un spoiler arrière.

L'exemplaire que nous proposons a l'avantage d'être dans un très bel état de préservation, avec une carrosserie sans reproche dans

sa teinte « Rosso Corsa » et son intérieur en cuir beige d'origine qui présente une agréable patine. Cette 208 GTS Turbo fut vendue neuve en Italie, et, on peut suivre sur son carnet tamponné les différentes révisions effectuées à l'époque. Entre les mains depuis quatre ans d'un collectionneur et pilote de la région lyonnaise, le compteur affiche moins de 85 000 km. Le dossier qui l'accompagne comporte ses carnets d'origine et un ensemble de factures d'entretien et travaux, le dernier en date ayant été effectué par le spécialiste Calderoni en Novembre 2019, avec remplacement des courroies. La boîte de vitesses a été refaite en 2017.

La 208 Turbo est une voiture rare (437 exemplaires) et plus originale que sa sœur la 308. Dans cette version GTS découvrable, elle est encore plus désirable.

Why giving birth to a 2-litre Turbo version when the Ferrari 308 already gives its customers full satisfaction? For tax reasons: in Italy, cars exceeding 2 litres are liable for heavier taxes, which prompted Ferrari to launch its 208 GT in 1980, with a 2-litre V8 engine developing 155 hp. It remains however a big difference with the 308 which produces 255hp, hence why a Turbo version will follow in 1982: It exhibits a powerful 219 hp with the KKK turbo and therefore delivers a performance which lives up to its attractiveness. It is the first time that Ferrari fitted such a device on a marketed model. The shape is also a bit more aggressive, with an additional lateral air intake and a rear spoiler.

This specific example has the advantage of being in a wonderful well-preserved condition, with

a flawless bodywork in "Rosso Corsa" colour and its interior in original beige leather highlighted here in a pleasant patina. This 208 GTS Turbo was sold new in Italy and includes a stamped logbook with various services carried out at the time. It's been in the hands of a collector and racing driver from Lyon for the past four years and displays a mileage of 85,000 km. It comes with a file that includes the original manuals, servicing and repair invoices, with the latest one carried out by specialist Calderoni in November 2019, when they replaced the belts. The gearbox was rebuilt in 2017.

The 208 Turbo is a rare car (437 units) and is more original than its sister, the 308. This car is even more desirable thanks to its GTS version with retractable roof.

1968 FORD MUSTANG GT 390 « BULLITT » FASTBACK

Carte grise française
French title

Châssis n° 8T02S218892

60.000 - 80.000 €
Sans réserve / **No reserve**

• Hommage à la Mustang du film
Bullitt

• Remise en état mécanique
(plus de 60 000 €)

• Modèle mythique

• *Attractive evocation of the
Mustang from the Bullitt
movie*

• *Mechanicals redone
extensively (over € 60,000)*

• *Iconic model*



Le film Bullitt a fait rêver des générations, par la course-poursuite qui a fait date dans les annales du cinéma et qui opposait la Dodge Charger des « méchants » à la Mustang GT 390 fastback de Frank Bullitt, joué par un Steve McQueen au sommet de son art. Avec ses sauts spectaculaires dans les rues de San Francisco, ses pneus fumant et ses hurlements de V8 entrecoupés de la musique de Lalo Schiffrin, cette scène qui se termine par l'explosion de la Dodge est un modèle du genre. La Mustang de Bullitt, avec sa teinte vert foncé (Highland Green), est restée dans toutes les mémoires.

Il n'est donc pas rare que les amateurs modifient une Mustang Fastback pour lui donner l'identité visuelle de celle du film. C'est le cas de la GT 390 que nous proposons, préparée au Canada il y a plus d'une dizaine d'années, et achetée par son

actuel propriétaire, un dynamique pilote et collectionneur, en 2015 après son importation en France. Il l'a beaucoup utilisée et, comme il souhaitait qu'elle soit irréprochable, il en a confié en 2018 la remise en état mécanique à Cecil Cars, spécialiste expérimenté. De très nombreux travaux ont été effectués, changement de la direction assistée, réfection mécanique, montage d'un échappement d'origine, qu'il est possible de détailler dans une facture qui totalise 64 745,86 euros.

Aujourd'hui impeccable, cette Mustang Bullitt fait partie des réalisations les plus réussies dans ce domaine. Les passionnés ne devraient pas s'y tromper !...

The movie Bullitt has been a favorite amongst generations, by the chase that made history in the annals of the cinema, pitting the Dodge Charger of the "bad guys" against the Mustang GT 390 fastback of Frank Bullitt, played by a Steve McQueen, at the top of his art. With the spectacular jumps in the streets of San Francisco, its smoking tires and the howls of the V8, interspersed with the music of Lalo Schiffrin, this scene, which ends with the explosion of the Dodge, is one of the finest car chases ever. The Bullitt Mustang, with its dark green hue (Highland Green), has been in the collective memory of all for a long time.

Thus, it is not unusual for enthusiasts to modify a Mustang fastback to give it the visual identity of that of the

film. This is the case with the GT 390, which we are offering, prepared in Canada more than a decade ago, and purchased by its current owner, a racer and collector, in 2015 after its import into France. He used the car a lot and, as he wanted it to be flawless, in 2018 he entrusted the mechanicals to be redone by Cecil Cars, an experienced specialist. A great deal of work has been done, including the change of power steering, repair to the mechanicals, fitting an original exhaust system, all of which is seen in invoices totaling 64,745.86 euros.

In an impeccable condition today, this Mustang Bullitt is one of the most successful achievements in this area. Serious enthusiasts should not miss out on this opportunity.

118

Livrée neuve en France / Delivered new in France

2009 FERRARI F430 SCUDERIA SPIDER 16 M

Carte grise française
French title

Châssis n° 169860

330.000 - 380.000 €

• État proche du neuf, deuxième main

• Nombreuses options, superbe couleur « Giallo Modena »

• Modèle rare, puissant et exclusif

• Near-new condition, two owners

• Numerous options, magnificent "Giallo Modena" finish

• Rare, powerful and exclusive model



Cette Ferrari F430 Spider 16 M a été vendue neuve le 28 septembre 2009 par les établissements Charles Pozzi, de Levallois, à un collectionneur de la région parisienne. En plus d'être une version rare et exclusive et d'afficher la teinte originale « Giallo Modena », elle était équipée de plusieurs options comme des étriers de freins jaunes, un système de navigation avec Bluetooth, une couleur spéciale pour la planche de bord Alcantara, les coutures et le volant Alcantara, un système de contrôle de pression des pneus, un kit roue de secours, des bas de caisse latéraux en aspect fibre de carbone, un sac chariot avec sac de voyage pour le coffre, et un équipement spécial. Ces options sont détaillées dans la facture d'achat.

Le propriétaire a ensuite utilisé sa voiture avec parcimonie, tout en assurant un entretien régulier comme en témoignent les factures de Pozzi jointes au dossier.

Le 27 février 2018, elle a changé de propriétaire alors qu'elle n'affichait que 19 882 km. La facture du garage Ferrari Gauduel, d'Ecully près de Lyon, fait aussi mention d'une garantie de deux ans, qui court donc jusqu'au 26 février 2020. Depuis son achat, cette voiture n'a que peu roulé car notre pilote collectionneur voulait préserver ce véritable collector, et, avec moins de 21 857 km, elle se présente dans un état proche du neuf.

Ce modèle est particulièrement exclusif. En effet, à la suite de son

This Ferrari F430 Spider 16 M was sold new on 28 September 2009 by Charles Pozzi in Levallois to a collector from the Paris area. As well as being a rare and exclusive model, finished in the unusual shade of "Giallo Modena", it was equipped with several options, including yellow brake callipers, a navigation system with Bluetooth, a special colour for the stitching, dashboard and steering wheel (both in Alcantara), a tyre pressure monitoring system, a spare wheel kit, carbon fibre-look side sills, a trolley bag and luggage bag for the boot, as well as other special equipment. These options are listed in the purchase invoice. The owner then used the car sparingly,

but had it maintained regularly, as the bills from Pozzi on file confirm.

On 27 February 2018, it changed hands, with only 19,882 km recorded. The invoice from Ferrari Gauduel, at Ecully near Lyon, also mentions a two-year guarantee, which therefore runs until 26 February 2020. Since its purchase, the car has been little used, as its owner wished to preserve this true collector's item; at just 21,857 km it is in near-new condition.

This model is especially exclusive. After winning its sixteenth World Constructors' Championship in 2008, Ferrari wanted to celebrate the event



seizième titre au Championnat du Monde des Constructeurs obtenu en 2008, Ferrari avait souhaité célébrer dignement l'évènement et avait lancé cette version spéciale de la F430 Scuderia Spider. La Scuderia était déjà une voiture extrêmement performante, mais Ferrari a réussi à faire encore mieux. La voiture a été allégée de 80 kg et le V8 à 32 soupapes, relié à une boîte FI robotisée à sept rapports, comportait une distribution variable en continu. La puissance atteignait 510 ch à 8 500 tr/mn, ce qui permettait à ce bolide de passer de 0 à 100 km/h en 3,7 s, avec une vitesse maxi de 315 km/h. La voiture bénéficiait d'un aménagement spécial avec sièges sport offrant un excellent maintien, compte-tours gradué jusqu'à

10 000 tours et compteur de vitesses jusqu'à 360 km/h. Cette redoutable machine n'a été produite qu'à 499 exemplaires seulement, ce qui en fait une pièce rare.

En plus du caractère extrêmement exclusif de ce modèle, le présent exemplaire se présente dans un superbe état général. Il est bien sûr accompagné des manuels d'utilisation et carnet d'entretien d'origine, et ne demande qu'à reprendre la route entre les mains d'un amateur qui saura en apprécier les performances d'exception, tout en profitant de la possibilité de rouler capote baissée.

in proper style and launched this special version of the F430 Scuderia Spider. The Scuderia was already an extremely fast car, but Ferrari succeeded in doing better still. The weight of the car was reduced by 80 kg (176 lb) and the 32-valve V8, mated to a seven-speed FI-type robotized gearbox, had continuously variable valve timing. Its maximum power of 510 bhp at 8,500 rpm allowed the car to accelerate from 0-100 kph (62 mph) in 3.7 seconds and reach a top speed of 315 kph (196 mph). The interior was specially equipped with sports seats offering excellent support, a rev counter reading up to 10,000 rpm and a 360 kph (224 mph) speedometer. Only

499 examples of this formidable machine were built, making it an extremely rare model.

In addition to this model's extremely exclusive character, the car presented here is in superb overall condition. Naturally, it comes with its user's manuals and original service book; it asks only to take to the road once again, in the hands of an enthusiast who will appreciate its exceptional performance, while enjoying the opportunity to drive with the hood down.

1939 SINGER NINE LE MANS ROADSTER

Carte grise française
French title

Châssis n° 86306

30.000 - 50.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Restauration rare pour ce modèle

• Séduisant petit roadster

• Rare en France

• *Rare restoration for this model*

• *Seductive little roadster*

• *Rare in France*



Ce séduisant roadster Singer Le Mans a été vendu neuf en décembre 1938, par le distributeur de Montevideo en Uruguay, puis importé en France en 1995 par un collectionneur de la région lyonnaise. Authentique passionné et membre de l'Académie Bellecour, il a décidé de consacrer à la voiture une restauration soignée, dont témoigne un dossier de photos très complet.

Marque anglaise très ancienne, Singer a commencé à produire ses premières bicyclettes en 1874, suivies en 1901 par des automobiles. Le constructeur a rencontré un certain succès, son fer de lance étant la « Ten » jusqu'au début des années 1920. À cette époque, Singer était le troisième constructeur britannique derrière Austin et Morris, avec sept usines employant quelque 8 000

personnes et une production de 28 000 véhicules.

La Nine est apparue au début des années 1930 avec un 4-cylindres 972 cm³ et, en 1933 la marque a engagé aux 24 Heures du Mans une Nine Sports, expérience répétée l'année suivante avec deux voitures qui se sont classées septième et huitième devant une Bugatti 44 et deux Aston Martin, entre autres. Ce succès a incité le constructeur à dénommer « Le Mans » ses roadsters Nine de série.

Concurrente des MG et Amilcar, cette Singer Nine Le Mans, qui est enregistrée auprès du club Singer, est une petite voiture attrayante, idéale pour les balades sur les routes de campagne par une belle journée ensoleillée.

This attractive Singer Le Mans roadster was sold new in December 1938 by the Montevideo distributor in Uruguay, and imported into France in 1995, by a collector from the Lyon region. A serious enthusiast and member of the Bellecour Academy, he decided to give the car a comprehensive restoration, as can be seen for the accompanying photo folder.

A very old English brand, Singer began producing its first bicycles in 1874, followed in 1901 by automobiles. The carmaker had modest success, its main seller being the "Ten" until the early 1920s. At that time, Singer was the third most important British carmaker, behind Austin and Morris, with seven factories employing some 8,000 people

and one producing as many as 28,000 vehicles every year.

The Nine appeared in the early 1930s with a 972cc 4-cylinder engine, and in 1933, a Nine Sports was entered for the 24 Hours of Le Mans, an experience repeated the following year with two cars, which ranked seventh and eighth, ahead of a Bugatti Type 44 and two Aston Martins, amongst others. This success prompted the manufacturer to name its production Nine roadsters "Le Mans".

A rival to MG and Amilcar, this Singer Nine Le Mans, which is registered with the Singer club, is an attractive small roadster, ideal for drives on country roads on a beautiful sunny day.

1971 FIAT 500 LUSO

Carte grise française
French title

Châssis n° 2951202
Moteur n° 3204489

15.000 - 25.000 €
Sans réserve / **No reserve**

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

- **Quality Italian restoration**
- **The most succesful version of the Fiat 500**
- **Probably one of the most desirable on the market today**



Comme son nom l'indique, il s'agit de la version « luxe » de la 500. Des chromes supplémentaires apparaissent sur la carrosserie et la planche de bord, jusqu'ici en acier est désormais revêtue et l'instrumentation est concentrée dans un boîtier rectangulaire. Les sièges, plus confortables, ont un dossier réglable. Plus de 400.000 exemplaires de cette version seront produits.

Le qualificatif d'état concours peut être appliqué à la voiture proposée. La couleur de la peinture corail (rosso corallo), remarquablement réalisée, est probablement la plus désirable parmi celles proposées au catalogue. Le précédent propriétaire, un italien passionné du modèle, a

souhaité lui offrir une restauration complète de haut niveau il y a une dizaine d'années, ce qui confère à cet exemplaire un attrait unique. Plus de 20.000€ auraient été dépensés, dont 8000 € pour l'achat de nouvelles pièces d'origine. Elle a été équipée d'un échappement « sport ». La voiture fut achetée, il y a quelques années, lors de la vente de Retromobile, par un dynamique et brillant Chef parisien. Ce dernier, grand amateur des bolides de Maranello, avait été séduit par l'état et la couleur originale de la voiture, si bien qu'il a exposé un moment la Fiat dans son nouveau restaurant. La voiture a donc été peu utilisée et elle est immatriculée avec une carte grise française.

As the name suggests, it is the 'luxury' version of the 500. Additional chrome appeared on the body and the dashboard, previously in steel, was now covered, and the instrumentation was concentrated in a rectangular box. The seats, more comfortable, had an adjustable backrest. More than 400,000 units of this version were produced.

The car on offer is a concours condition. The coral shade (rosso corallo) paint is remarkably well done, and is probably the most desirable amongst all the choices offered in the catalog. The previous owner, an Italian enthusiast of the model, gave the car a high-level, comprehensive

restoration ten years ago, which is what gives this car a unique appeal. More than 20,000€ would have been spent, including 8,000€ for the purchase of new original parts. It was fitted with a "sport" exhaust. The car was bought, a few years ago, during the sale of Retromobile, by a brilliant and dynamic Parisian Chef. The latter, a great fan of Maranello's racing cars, had been attracted by the condition and the original color of the car, so much so that he had the car on display in his new restaurant. The car has hardly been used and has a French registration.



Johnny Hallyday et Ford, une autre histoire d'amour

« Souvenirs, souvenirs... de Ford »
par Matthieu Lamoure

En juin 2016, j'ai eu le privilège de partager 10 jours à Los Angeles avec Johnny Hallyday. La rencontre avec la star fut orchestrée avec générosité par mon ami Mathieu César, le célèbre et si talentueux photographe. Le but de ce séjour était de voir la fameuse Cadillac customisée par Boyd Coddington et sa Harley, en vue de leur vente à Rétromobile 2017 au profit de l'association « La Bonne Etoile » de Laetitia. Je n'avais jamais vécu une expertise de 10 jours ! Dès le premier échange de regard, j'ai senti la bienveillance de Johnny. Très vite, les conversations s'orientaient vers l'automobile, passion commune. Après quelques jours, Johnny me demande conseil pour l'achat d'un nouveau jouet. « Que penses-tu de la nouvelle Lamborghini ? » et moi de lui répondre : « très belle mais que pensez-vous (à sa demande insistante, j'ai réussi à le tutoyer après 4 jours !) de la nouvelle Ford GT ? » Il n'était pas au courant. En lui montrant la photo alors que tous les modèles en pré-commande étaient vendus, il me confie : « J'en ai eu une – celle de la vente donc - , super voiture mais pourquoi Ford ne m'a pas informé de ce nouveau modèle après mon histoire avec la marque ? Tu pourrais m'en trouver une ? Je l'achète et on fait Le Mans ensemble ! » Taquin Johnny ! Et me voilà en quête de la nouvelle

Ford GT pour Johnny ! En vain, après avoir demandé aux plus hautes instances de Ford, impossible d'en trouver une. Finalement, quelques semaines après, il m'envoie une photo de lui au volant de la Lamborghini ! Le souvenir de la Mustang est autre... Le 30 décembre 2016, alors que l'idole venait de découvrir sa maladie, pour le distraire un peu de ses soucis, je lui envoie la photo de cette Mustang à Montlhéry en 1967 avec Henri Chemin au volant et Jean-Pierre Beltoise et lui sur le capot ! Il me répond en précisant qu'il se souvient de cette course comme si elle avait eu lieu la veille et du jeu de pilotage de cette Mustang.

Alors évidemment quand les vendeurs nous ont contacté pour inclure pour l'un la Ford GT, pour l'autre, la Mustang GT390 dans notre vente, mon cœur n'a fait qu'un tour. J'ai repensé, à la fois nostalgique et heureux, à ces images de magazines où je l'avais vu au volant de ces deux bolides, de cette relation exceptionnelle et privilégiée que j'ai eu la chance de vivre avec lui...avec mon idole. Je suis certain qu'il sera heureux là-haut, de les voir conduites sur scène par Mathieu César et de lui offrir une nouvelle vie entre les mains d'un autre passionné.



© Gery Paris Match Scoop



© Fondation Angeli

LES DEUX FORD DE JOHNNY HALLYDAY

Lots 121 et 122

1967 FORD MUSTANG GT 390 COUPÉ GR I ECURIE FORD FRANCE

Carte grise française
French title

Châssis n° 7T01S133885

150.000 - 300.000 €

- Ayant appartenu à Johnny Hallyday
- Ayant participé à de nombreuses courses pour l'Ecurie Ford France
- Superbe état de préservation
- Moteur matching, 25 000 km d'origine

- Formerly owned by Johnny Hallyday
- Competed in several events for the Ford France team
- Superbly preserved condition
- Matching numbers, 25,000 km from new



« Le pilotage de ce néophyte m'a épaté ! » C'est Lucien Bianchi qui parle, au lendemain du Rallye de Monte Carlo 1967 auquel participe Johnny Hallyday, coéquipier d'Henri Chemin dans l'écurie Ford France. Pourtant, la participation du chanteur n'était pas gagnée et, dans les semaines qui ont précédé la célèbre épreuve, les titres se sont fait l'écho de cette valse-hésitation entre lui et le constructeur. Mais Johnny est bien au départ et, même si sa licence ne lui permet de piloter que sur les sections de liaison, chaque arrêt de la Mustang n°105

déclenche l'hystérie des fans.

Sans Henri Chemin, patron de Ford France, cette opération n'aurait pu avoir lieu. Et malgré une disqualification un peu abusive avant les dernières spéciales à cause d'une histoire de pneus, la publicité faite autour de cette participation fait le bonheur de Ford France.

La voiture utilisée par l'équipage n'appartient pas à Johnny, mais le contrat qu'il a signé stipule qu'il doit faire l'achat d'une Mustang Gr I et prendre part en 1967 à au moins trois épreuves sportives. C'est la voiture que nous présentons,

"I was blown away by this newcomer's driving!" exclaimed Lucien Bianchi, the day after the 1967 Monte-Carlo Rally, in which Johnny Hallyday had taken part as Henri Chemin's team-mate in the Ford France team. His participation, however, was not a given and in the weeks before the famous rally, the press related the shilly-shallying between the singer and Ford. But Johnny was there at the start, and although his licence only allowed him to drive on the liaison sections, his fans were hysterical every time

Mustang no.105 pulled up.

Without Chemin, the head of Ford France, the operation could never have gone ahead. And despite a rather unfair disqualification before the final special stages relating to the tyres, the publicity generated by Johnny's involvement delighted Ford France.

The car used by the crew did not belong to Johnny, but his contract specified that he had to buy a Gr I Mustang and compete in at least three sporting events in 1967. This is the car we are



© Gery Paris Match Scoop



© SIPA

immatriculée neuve le 10 mai 1967 au nom de Jean-Philippe Smet, sous le numéro 31 E 92. Il est d'ailleurs amusant de noter que Johnny a utilisé à la même époque une Mustang GT 390 fastback immatriculée 92 E 92, pour son usage quotidien. La voiture proposée ici fait partie des 12 coupés Mustang engagés en compétition en 1967 aux couleurs de l'écurie Ford France, qui en a supervisé la préparation en conformité avec le Gr 1. La voiture a été confiée au préparateur Ford de l'époque, Holman & Moody,

qui en a modifié la suspension en la surbaissant et en l'équipant d'amortisseurs Koni. Le V8 de 390 ci (6 390 cm³), le plus gros pour une Mustang, a probablement bénéficié de la préparation effectuée habituellement par ce spécialiste sur ces moteurs 390, c'est-à-dire équilibrage de l'équipage mobile, polissage des conduits, peut-être réalésage, lubrification et refroidissement améliorés, alimentation modifiée. La voiture est passée ensuite au garage GAO, à St-Germain-en-Laye, où Michel Martin (pilote de Ford Mustang >>>

presenting, registered new on 10 May 1967 in the name of Jean-Philippe Smet as 31 E 92. It is amusing to note too that at the same time Johnny used a Mustang GT 390 Fastback, registered 92 E 92, as his everyday car.

The car on offer here is one of the 12 Mustang coupés entered in competition in 1967 by the Ford France team, which oversaw their preparation to Gr 1 spec. The car was handed over to Ford's race car builder at the time, Holman Moody, who lowered and modified the suspension, fitting

Koni shock absorbers. The 390 ci (6390cc) V8, the biggest Mustang engine, was probably tuned in the same way as this 390 specialist generally did: the crankshaft and con rods would have been balanced, the intake manifolds polished and the head possibly rebored, the oil flow and cooling improved and the fuel supply modified. The car then went to GAO in St-Germain-en-Laye, where Michel Martin (a Ford Mustang and GT40 racer) put the finishing touches to it, fitting long-range driving lamps, a rally >>>



© SIPA

>>> et GT40) a peaufiné l'équipement de la voiture avec des projecteurs longue portée, un avertisseur rallye et un aménagement intérieur spécifique, ainsi qu'un alternateur à gros débit de 400 W S.E.V. Motorola, d'une série de manomètres Jaeger et d'interrupteurs sur la console. Le carrossage négatif est plus important et visible sur le train avant.

Ainsi modifiée, la voiture participe en 1967 à trois épreuves entre les mains de Johnny Hallyday : 4 mai, course de côte d'Autun (deuxième du Gr I) ; 18 juin, Coupe ACIF à Montlhéry (deuxième du Gr I, devant Hubert Wayaffe, aussi au volant d'une Mustang Ford France) ; 15 août, course de côte du Mont-Dore (sixième du Gr I). Ces résultats tout à fait honorables traduisent le talent naturel du chanteur pour la course automobile,

talent qu'il montrera en d'autres occasions comme au Paris-Dakar 2002.

Après cette saison dans l'écurie Ford France, la voiture est passée entre les mains de plusieurs personnes jusqu'à ce que, dans le courant des années 1990, le grand-père de l'actuel propriétaire en fasse l'acquisition. A cette époque, il achète trois Mustang pour les réserver à ses petits-fils et celle-ci le séduit par son bon état d'origine, mais sans qu'il connaisse sa prestigieuse appartenance. Lorsqu'il passe de vie à trépas, son petit-fils hérite de la voiture et la confie, pour vérification et remise en route, à Patrick Serpagli, spécialiste Mustang depuis de longues années, au sein de son Atelier Mustang de Nanterre. Intrigué par les performances de la voiture et certains détails, Patrick Serpagli effectue quelques

>>> *horn and specific items of interior equipment.*

A 400 W S.E.V. Motorola alternator was fitted as well as 3 Jaeger gauges and several switches on the consol.

Modified in this way, Johnny drove the car in three events in 1967: on 4 May, the Autun hill-climb (2nd in Gr I), on 18 May, the ACIF Cup at Montlhéry (2nd in Gr I, ahead of Hubert Wayaffe, also driving a Ford France Mustang) and on 15 August, the Mont-Dore hill-climb (6th in Gr I). These very respectable results showed the singer's natural gift for motorsport, a talent he would demonstrate on other occasions, such as the 2002 Paris-Dakar Rally.

After this season with the Ford France team, the car changed hands several times until it was

acquired by its current owner's grandfather during the 1990s.

At the time, he bought three Mustangs to set aside for his grandsons; he was attracted to this car by its good original condition, without knowing of its prestigious first owner. When he passed away, his grandson inherited the car and handed it over to Alain Serpagli, a longstanding Mustang specialist, to be checked over and recommissioned in his Atelier Mustang in Nanterre. Intrigued by the car's performance and certain details, Serpagli did some research and uncovered the identity of this Mustang and how it had been owned by the "Idole des jeunes".

Following this fantastic discovery, the GT 390 coupé was repainted in the same Ford France





© SIPA

recherches et retrouve l'identité de cette Mustang et son ancienne appartenance à l'Idole des jeunes.

Après cette fabuleuse découverte, le coupé GT 390 est repeint dans la livrée Écurie Ford France qu'il portait du temps du chanteur yéyé, blanc « Wimbledon » intérieur Deluxe « Charcoal black » avec capot et bandes bleus à liserés rouges, jantes noires. Le 27 novembre 2018, l'on retrouve même derrière les compteurs le « Factory Build Sheet », qui confirme l'authenticité de la voiture et donne tous les détails de la fabrication. Remarquablement préservée, il s'agit de la seule survivante des Mustang de l'Écurie Ford France dans sa configuration d'origine. N'affichant que quelques 25 000 km d'origine, elle est encore équipée de son moteur d'époque préparée et elle est en tout point conforme à ce qu'était une voiture du Groupe I, c'est-à-dire un modèle de série dotée de quelques améliorations prévues par la fiche FIA 5129. L'aventure de Johnny

en compétition est relatée dans de très nombreux articles de presse ainsi que dans quelques reportages télévisés dont un effectué à bord de cette même voiture, lors de son entraînement pour la course de côte d'Autun et où il avoue : « Piloter me donne une excitation que je retrouve une fois sur scène (...) Il faut lutter. »

Il est remarquable que cette voiture, qui aurait pu succomber à une carrière en compétition si elle s'était prolongée, ait pu passer les 50 dernières années sans heurt. Ce simple constat constitue déjà une sorte de miracle. Le fait qu'en plus elle ait appartenu au chanteur français le plus populaire de tous les temps en fait une pièce véritablement exceptionnelle, qui témoigne à la fois du monde de la course et de celui du show-biz. Il est rare de croiser un objet qui symbolise à ce point la rencontre de ces deux univers, tout aussi fascinant l'un que l'autre. Nul doute que les acheteurs sauront identifier ce caractère exceptionnel.

team colours that the French rocker had known: Wimbledon white with a blue bonnet, blue stripes and black wheels. On 27 November 2018, the factory build sheet was even found behind the instruments, confirming that the car was genuine and providing full details of its production. Remarkably well preserved, it is the only Mustang from the Ford France team to survive in its original configuration. With just 25,000 km (16,000 miles) since new, it is still fitted with its original, tuned engine and corresponds perfectly to the spec of a Group 1 car, namely a production model with some improvements, as authorised in FIA form 529. Johnny's adventures in motorsport were told in a great many press articles and some TV reports, including one filmed inside this very car, when he was preparing for the Autun hill-climb and admitted: "Racing gives me the same thrill as when I am on stage ... you have

to put up a fight."

It is extraordinary that this car, which might have been written off, had it gone on to a longer career in competition, should have come through the last 50 years without incident. That alone must be some kind of miracle. The fact that it also once belonged to the most popular French singer ever makes it a truly exceptional example, a witness to the twin worlds of motorsport and showbiz. It is rare to come across an object which symbolizes so completely the meeting of these two equally fascinating worlds. There can be no doubt that buyers will recognise its exceptional character.

2006 FORD GT EX JOHNNY HALLYDAY

Carte grise française
French title
Châssis n° 1FAFP90S16Y400211

320.000 - 380.000 €

- La Ford GT de Johnny Hallyday
- Seulement 10 173 miles d'origine
- Livrets et carnet d'entretien
- Personnalisation particulière pour la star

- *Johnny Hallyday's Ford GT*
- *Only 10,173 miles from new*
- *Manuals and service book*
- *Specially customised for the star*



On connaît la terrible volonté du grand constructeur américain pour aller vaincre la vieille Europe aux 24 Heures du Mans. La GT 40 fut l'outil des trois victoires au Mans en 1966, 1967 et 1968. C'est devenu une voiture mythique, les bonnes sont hors de prix et, de toute les façons, elles ne sont que très peu utilisables sur les routes. De nos jours Ford, cédant à la mode du clin d'œil au passé, construisit au début des années 2000 un prototype rappelant cette voiture de légende. Le programme GT fut homologué en mai 2002. Les trois premiers modèles de série ont été fabriqués à partir de mars 2003 et la production en très petite série démarra au printemps 2004. Un des prototypes fut exposé à Pebble Beach en août 2004. 4 500

voitures étaient prévues, pas une de plus, apparemment seulement 4 038 virent le jour dont une centaine en Europe dont quatre immatriculées en France sur sept prévues. Six couleurs seulement étaient disponibles au catalogue.

La voiture présentée a été achetée par Johnny Hallyday au Luxembourg en 2007 via un de ses amis, ancien pilote de Formule 1. La Ford GT était difficile à se procurer à l'époque en Europe. Artcurial avait vendu en 2006, la 1ère importée par Ford France. Johnny confie alors à Joachim de la société Car Impact avenue des Ternes à Paris, le soin de personnaliser sa voiture en inscrivant ses initiales sur la portière et de faire embosser les lettres JH sur le cuir de l'intérieur des deux portières. Il y fit installer un petit

The burning desire of the great American car maker to beat the Old Continent at Le Mans is well known. The GT 40 was the instrument of its success for its three victories there in 1966, 1967 and 1968. It became a legendary car and good ones are now worth a fortune, but in any case they can only rarely be driven on the road. More recently, Ford, bowing to the trend to draw on its heritage, built a prototype at the start of the 2000s recalling this legendary model. The GT project was sanctioned in May 2002. The first three production cars were built from March 2003 and limited-series production began in the spring of 2004. A prototype was displayed at Pebble Beach in August 2004. It was planned

to produce just 4,500 cars, but apparently only 4038 saw the day, including a hundred for Europe, and just four cars were registered in France (out of seven planned). Only six colours were offered.

The car presented here was bought by Johnny Hallyday in Luxembourg in 2007 through one of his friends, a former Formula 1 driver. At the time, the Ford GT was hard to come by in Europe. Artcurial sold the first car imported by Ford France in 2006. Johnny then asked Joachim from Car Impact in Paris to customise the car, engraving his initials on the door and embossing the letters JH on the leather panels inside the doors. He had a small ashtray fitted on



© Fondation Angeli

cendrier accessoire sur la console centrale, toujours présent afin de satisfaire ses besoins de fumeur. Après avoir roulé quelques temps en France en plaque luxembourgeoise « JH 1506 », rappel de sa date de naissance, il l'a fit acheminer par avion à Los Angeles en plaques temporaires par son ami de toujours et proche collaborateur, Jean Basselin. Ce dernier suivit le transit de la Ford et s'occupa de surveiller le dépotage du fret à LAX. Jean Basselin, se souvient qu'un dimanche midi, ils firent forte impression, alors qu'ils étaient invités à déjeuner chez l'ami et fidèle admirateur de la Star, l'homme d'affaires Christian Audigier, chez lui à Los Angeles. Ils s'y rendirent en Ford GT, ce qui suscita l'admiration de leur hôte qui n'en revint pas.

Quelques semaines plus tard, il s'en procura une aux couleurs du pétrolier GULF. David Hallyday roula à cette époque en Ford GT blanche à bandes bleues se souvient Basselin, l'auteur des livres « Rock & Roule » et « Johnny, motos et voitures de légende » dans lesquels il évoque ses souvenirs mécaniques avec le rocker et passe en revue bon nombre de machines qu'il a possédées.

Elle totalise seulement 10 173 miles au compteur et ses livrets de bord accompagnent la voiture. Le système audio McIntosh d'origine est toujours en place l'embrayage a été remplacé en 2019. Cette Ford GT à l'instar de la Ford Mustang de la vente qui était la première Ford du chanteur, celle-ci a été la dernière qu'il a possédée.

the centre console, to satisfy his needs as a smoker. After driving for a while in France with the Luxembourg registration JH 1506 (a reminder of his birthday), he had the car sent by air to Los Angeles on temporary plates by his longstanding friend and close associate, Jean Basselin. Basselin followed the Ford in transit and supervised its unloading at Los Angeles Airport. Basselin recalls that one Sunday, they created quite a stir when they were invited to lunch at the Los Angeles home of the businessman Christian Audigier, who was a friend and loyal fan of the star. They went there in the Ford GT, much to the admiration of their host, who could not get over it. A few weeks later, he acquired one of his own,

in the colours of the oil company Gulf. At the time, David Hallyday drove a white Ford GT with blue stripes, Basselin remembers: he wrote the books Rock & Roule and Johnny, motos et voitures de légende, in which he shares his automotive memories of the rock star and looks back at many of the cars Johnny owned.

The GT has only 10,173 miles on the clock and comes with its books. The original McIntosh audio system is still fitted and the clutch was replaced in 2019. Just as the Mustang in this auction was the singer's first Ford, so this was the last he owned.

1965 FORD MUSTANG SHELBY GT 350

Titre de circulation suédois
Swedish title

Châssis n° SFM 5S 070

200.000 - 250.000 €

• Authentique Shelby GT 350

• Rarissime, une des 100 premières produites

• Historique suédois continu

• Genuine Shelby GT 350

• Rare, one of the first 100 produced

• Continuing Swedish history

Cette Mustang Shelby GT 350 a la rare particularité d'être un modèle dit « double digit » [deux chiffres], c'est-à-dire doté d'un numéro de châssis inférieur à 100. Cela signifie qu'elle a fait partie de la toute première série produite, dans le but d'homologuer le modèle pour les compétitions SCCA. Elle correspond par conséquent à la première version, la plus sportive, celle qui répondait aux choix radicaux de Carroll Shelby, avant que le modèle ne soit progressivement dénaturé par la volonté des services commerciaux du géant Ford.

Cette voiture, une des premières importées en Europe, a été commandée neuve par un des directeurs de la société de construction de pavillons préfabriqués Myresjö Hus, de Kalmar, au sud de la Suède. Il avait été encouragé à le faire par son frère vivant aux États-Unis et immédiatement séduit par cette

nouvelle Shelby. Il se trouve que, lors du déchargement de la voiture sur le port de Gothenburg, un jeune pilote de rallye du nom de Tom Trana travaillait alors sur ce site. Talentueux, Tom avait remporté les rallyes du RAC 1963 et 1964 comme pilote Volvo officiel, et s'était adjugé également le titre au Championnat d'Europe 1964 avec notamment une victoire au Rallye de l'Acropole et à celui de Norvège. C'est donc tout naturellement à lui qu'est revenue la tâche de livrer la nouvelle Shelby à son propriétaire, jusqu'à Kalmar. Cette expérience lui a tellement plu qu'il n'a eu ensuite de cesse de convaincre le propriétaire de la lui céder, obtenant gain de cause au bout de quelques mois.

Il a gardé la voiture pendant deux ans, à la suite de quoi elle est passée entre les mains de plusieurs utilisateurs lors des deux décennies suivantes avant de rejoindre un authentique passionné, Lars Rindeskär. Celui-ci s'est lancé

This Mustang Shelby GT 350 is rare since it bares a two digit chassis number. This means that it was part of the very first series produced with the aim of getting homologation for SCCA competition. This first version is the sportiest of all 350's that responded to Carroll Shelby's radical choices before the model was gradually distorted by the commercial departments of the giant Ford.

This car, one of the first to be imported to Europe, had been ordered new by a director of a construction company called Myresjö Hus located in Kalmar, Sweden. He had been encouraged by his brother living in the US and was immediately seduced by this new Shelby. When the car was unloaded at the port in Göteborg, Tom Trana, a young rally driver, was working there at the time. Talented, Trana had won the 1963 and 1964 RAC rallies as

an official driver for Volvo, and also won the 1964 European Championship, finishing first at both the Acropolis Rally and Norwegian Rally. It was therefore naturally his task to deliver the new Shelby to its owner, all the way to Kalmar. He liked the experience so much that he kept on convincing the owner to sell it to him, which he did after a few months.

He kept the car for two years, after which it passed through the hands of several owners during the next two decades before joining a true enthusiast, Lars Rindeskär. He embarked on a partial restoration looking for specific Shelby pieces that had disappeared over time. The original V8 had been replaced by a Code K 289ci engine which was then fitted with Shelby parts like the rocker covers, Shelby crankcase, and intake manifold. Everything has been done to





dans une restauration partielle en recherchant certaines pièces Shelby spécifiques qui avaient disparu au fil du temps. Le V8 d'origine avait été remplacé et un moteur Code K 289ci a été retrouvé et équipé des pièces Shelby comme les couvre-culbuteurs, le carter Shelby ou le collecteur d'admission. Tout a été fait pour que la voiture retrouve sa configuration d'origine.

Dans les années 1990, elle a été achetée au négociant Staffan Kaiser par l'actuel propriétaire qui, après l'avoir vendue 10 ans plus tard, l'a immédiatement rachetée au même Staffan Kaiser. Très actif en compétition historique au volant de voitures prestigieuses, il a fait préparer la GT 350 pour la confier à son fils, mais celui-ci a préféré utiliser d'autres voitures parmi celles de son père. La Shelby GT 350 n'a donc pas couru et est éligible pour les plus beaux événements mondiaux, avec son bouclier avant « racing », ses jantes spéciales et ses sièges baquet. Elle est bien entendu livrée avec ses jantes, son volant et ses sièges d'origine, qui viendront idéalement compléter le tableau de bord modifié à l'époque par Peter Brock pour accueillir un compte-tours dans sa nacelle spécifique.

Rares, les premières Mustang Shelby sont particulièrement attractives car elles présentent la quintessence des idées que souhaitait appliquer Carroll Shelby



pour faire de cette voiture une vraie sportive, travaillant sur son allègement et son comportement routier. Rappelons que Lee Iaccoca, directeur de Ford, avait en effet demandé au grand Texan de contribuer à modifier l'image initialement un peu mièvre de la Mustang, considérée comme une « voiture de secrétaire ». Shelby a magistralement réussi la transformation, la GT 350 écumant ensuite les circuits pour enfin convaincre les passionnés d'automobile de ses qualités sportives.

La voiture que nous proposons est une précieuse représentante de ce modèle significatif avec un historique suédois hors du commun.

will complement the dashboard modified at the time by Peter Brock to accommodate a rev counter in its specific position. Rare, the first versions are particularly attractive because they present the quintessence of Carroll Shelby ideas to make this car a real sports car, working on its weight and its road handling. Lee Iaccoca, director of Ford, had in fact asked the Texan to help change the image of the Mustang, considered as a "secretary's car". Shelby masterfully accomplished the transformation, the GT 350 then skimmed the tracks to finally convince car enthusiasts of its sporting qualities.

The car we offer is a valuable representative of this significant model with an outstanding Swedish history.

restore the car to its original condition.

In the 1990s the car was purchased from the dealer Staffan Kaiser by the current owner who sold it 10 years later and immediately bought it back from the same Staffan Kaiser. Very active in historic competition at the wheel of prestigious cars, he had the GT 350 prepared to entrust it to his son, but the latter preferred to use other cars among those of his father. So the Shelby GT 350 hasn't raced and is eligible for the world's most beautiful events, with its racing front bumper, special rims and bucket seats. It is of course sold with its original rims, steering wheel and seats which

1972 DE TOMASO PANTERA GTS « GROUPE 3 »

Carte grise française
French title

Châssis n° THPNMY04692
Moteur n° 351/3667

180.000 - 250.000 €

- Dossier historique et photographique complet
- Restaurée à l'usine en 1993 (factures)
- Préparée par William Sala Racing
- Matching numbers

- Complete historical and photographic record
- Restored at the factory in 1993 (invoices)
- Prepared by William Sala Racing
- Matching numbers



Cette De Tomaso est présentée dans la vente avec un dossier historique que l'on ne voit quasiment jamais pour une automobile ! Elle sera effectivement livrée avec son bon de commande précisant « Urgeentissima » sur la case livraison souhaitée, et sa facture d'origine au premier propriétaire, la société Bordese Automobili de Turin, datée du 19 décembre 1972. Sa combinaison de couleur est grise et noire, équipée du moteur Ford V8 351, de l'air conditionné, des vitres électriques, d'un autoradio et de quelques détails. Tous ses propriétaires italiens, quatre, sont connus puisque le dossier contient la copie des Targa successifs. En 1993, elle est renvoyée à l'usine

pour une restauration complète et en 2007, l'intégralité de la voiture sera mise en configuration Groupe 3 usine par l'Officine William Sala Racing à Modène, concessionnaire De Tomaso, avec toutes les rares pièces usine (voir attestation du constructeur). Le moteur 351/3667 est entièrement démonté et refait, faisant l'objet d'un deuxième dossier avec toutes les photographies des travaux. L'ensemble des factures sont présentes dans le dossier. En 2010, elle participe au Tour Auto et se classe 26^e sur 111 arrivés et première de sa classe. En 2013, elle bénéficie de travaux importants chez Still Racing à Toulouse, incluant la révision de la boîte de vitesses, l'embrayage, le

This De Tomaso is offered with a historical record that is very rare to see for an automobile! It will in fact be delivered with its purchase order specifying "Urgeentissima" in the desired delivery section and its original invoice to the first owner, the company Bordese Automobili in Turin, dated 19 December 1972. It has a grey and black colour combination and is equipped with a Ford V8 351 engine, air conditioning, electric windows, car radio and some other details. All of its four Italian owners are known, since the file contains a copy of the successive Targas. It was sent back to the factory in 1993 for a complete restoration and in 2007,

the entire car is upgraded into a Group 3 factory configuration by the Officine William Sala Racing in Modena (De Tomaso dealership) with all the rare factory parts (see manufacturer's certificate). The 351/3667 engine is completely dismantled and rebuilt, documented in a second file with pictures of the work done. All invoices are included in the file. It took part in the Tour Auto in 2010 was ranked 26th out of 111 and 1st place in its class. Important work was carried out at Still Racing in Toulouse in 2013, including the overhaul of the gearbox, the clutch, the cooling, inspection of the running gear... In 2015, the car was sent



refroidissement, contrôle des trains roulants... En 2015, la voiture est envoyée chez Atlantic Racing pour une réfection moteur complète, changement du faisceau électrique et de nombreuses améliorations pour un montant avoisinant les €35 000. Aujourd'hui, le moteur développe plus de 450 ch. ce qui, bien menée, en fera une gagnante pour les courses historiques. De plus, elle sera livrée avec un dossier très important de factures retraçant l'ensemble de son histoire avec factures d'origine, les attestations, de très nombreuses factures usine et photographies de la préparation par William Sala Racing.

to Atlantic Racing for a complete engine restoration, replacement of the electric wiring and numerous improvements for an amount close to €35,000. Today, the engine produces more than 450 hp and if used well, will lead into winning historic races. Furthermore, it will be delivered with a very large file of invoices retracing its entire history with original invoices, certificates, numerous factory invoices and pictures of the preparation by William Sala Racing.



1998 MARCOS MANTIS GTO FIA

Voiture de compétition
Competition car

Châssis n° SA9FSCXXWYR050329

70.000 - 90.000 €

Sans réserve / **No reserve**

- Véritable GTO usine
- Excellent rapport performance/prix
- Conçu par l'usine pour courir

- **Genuine factory GTO**
- **Excellent price/performance ratio**
- **Designed by the factory to race**



Cette Marcos est une version GTO de la Marcos Mantis qui s'est illustrée dans les manches du très relevé British GT Championship entre 1997 et 1998. Invendue à l'issue de la première année, ce châssis 50329 fut remanié suivant la nouvelle réglementation du GT2/ GT3 et fut acheté directement à l'usine dans cette configuration GT Open par le Team CBH Motorsport qui la fit courir de 2000 à 2002. En 2003, la voiture est vendue au Team « Gleen Eagling Motorsport » qui la fit courir de 2003 à 2006 avec Eagling et Shrimpton comme pilotes. La Mantis reste stockée jusqu'en 2014 et le 24 novembre 2014, elle est acquise par un français qui l'importe en France pour participer au Championnat Historique GT des

Circuits. Fin 2015, elle est vendue au propriétaire actuel. Cette Mantis est équipée du moteur Ford 5L injection Motec M8 et boîte 6 vitesses. Les données techniques dans le dossier nous donnent une puissance moteur de plus de 450 ch à 6400 tr/min. Aujourd'hui, la voiture est entretenue par Atlantic Racing mais nécessitera un crack test et une révision pour courir de nouveau. Il s'agit d'une automobile légère (1080 kg), très performante qui s'est illustrée dans le Championnat GT à l'époque. Elle est aujourd'hui une arme redoutable pour courir en historique. La voiture sera vendue avec un ancien titre britannique.

This Marcos is a GTO version of the Marcos Mantis, which stood out during the very successful British GT Championship between 1997 and 1998. Sold after the first year, this chassis number 50329, was redesigned as per the new GT2/ GT3 regulations and was purchased directly from the factory in this GT Open configuration by Team CBH Motorsport, which ran it from 2000 to 2002. In 2003, the car was sold to the "Gleen Eagling Motorsport" team, which ran it from 2003 to 2006 with Eagling and Shrimpton as pilots. The Mantis remained stored until 2014 and on November 24, 2014, it was acquired by a Frenchman who imported it to France to

participate in the Historic GT Circuit Championship. By the end of 2015, it was sold to the current owner. This Mantis is powered by a Ford 5L Motec M8 injection engine and 6-speed gearbox. The technical data in the file indicates an engine power of more than 450bhp at 6,400 rpm. The car has been serviced by Atlantic Racing, but will require a track test and overhaul to race again. It is a light automobile (1080kg), very efficient, which distinguished itself in the GT Championship. Today, it is a formidable weapon for historic racing. The car will be delivered with an old V5.

1973 BMW 3.0L CSL

Carte grise française
French title

Châssis n° 2285339

100.000 - 140.000 €

- Important dossier historique
- Belle préparation pour les rallyes de régularité
- Parfaite pour les plus beaux événements

- *Important historical file*
- *Well prepared for regularity rallies*
- *Perfect for the most beautiful of events*



Cette belle CSL fut destinée à l'origine au marché anglais. Elle se trouve en France depuis plusieurs décennies et le précédent propriétaire, un collectionneur varois en fit l'acquisition en 2009 alors que la voiture avait déjà été convertie en conduite à gauche et préparée pour participer à des rallyes historiques de régularité. Comme en témoigne un dossier photographique, la voiture fut entièrement mise à nu pour une restauration au « tourne broche » sans considération de coût ni de temps passé. Elle fut alors équipée d'un arceau boulonné homologué par la FFSA. Voulant participer avec panache aux épreuves historiques de régularité avec une voiture fiable et performante le précédent propriétaire n'hésita pas à solliciter les meilleurs spécialistes du sud de la France (notamment VMS). La voiture fut préparée dans l'esprit du Groupe 2 de l'époque. Ainsi, en 2009-2010,

la boîte Getrag fut révisée, de même que l'autobloquant. Un moteur 3.5L provenant d'une BMW 535 avec une rampe de 3 carburateurs Weber 48DCOE fut adapté afin de donner un couple important et des performances de premier ordre (plus de 30 000 € furent dépensés rien qu'en mécanique). Ainsi préparée la voiture participa à trois Tour de Corse historique en 2009, 2010 et 2013 épreuve aussi incroyable qu'exigeante. Elle n'a que peu roulé depuis, lors de sorties journalières.

Accompagnée d'un important dossier historique de photos et revenant sur les travaux effectués ainsi que de son passeport FFSA Classic datant de 2011, cette belle GT équipée avec goût sera la monture idéale pour participer aux plus beaux rallyes de régularité européens dans un coupé qui a marqué l'histoire du sport automobile.

This beautiful CSL was originally intended for the English market. It has been in France for several decades and the previous owner, a collector from South of France, acquired the car in 2009 when the car had already been converted to left-hand drive and prepared to participate in historic regularity rallies. As can be seen from image folder, the car was entirely stripped bare for restoration without any consideration for cost or time spent. It was then fitted with a roll cage approved by the FFSA. Wanting to participate with panache in the historic regularity tests with a reliable and efficient car, the previous owner did not hesitate to get the best specialists in the south of France (such as VMS). The car was prepared in the spirit of a Group 2 of the period. Thus, in 2009-2010, the Getrag box

was revised, as well as the self-locking differential. A 3.5L engine from a BMW 535 with a bank of 3 Weber 48DCOE carburetors was adapted to give significant torque and first-rate performance (more than € 30,000 was spent on mechanicals alone). Thus prepared, the car participated in three historic Tour de Corse in 2009, 2010 and 2013, which is as incredible as it is demanding. It has not driven much since, except for the occasional outings.

Accompanied by a large historical file of photos, which show the work carried out, as well as its FFSA Classic passport dating from 2011, this beautiful GT, which is tastefully equipped, will be the ideal drive to participate in the most exciting of European regularity rallies in a coupe, which has marked the history of motorsport.



Collection de trois TOJ 2 L Team Warsteiner/Obermoser *Collection of three TOJ 2-litre Team Warsteiner/Obermoser*

Lots 127 à 129

La marque TOJ (Team Obermoser Jörg) est, comme son nom l'indique, indissociable de Jörg Obermoser.

Fournisseur de matériel électrique pour l'industrie, Jörg Obermoser est passionné de course automobile et, au début des années 1970, commence par une apparition en F3 avant de se lancer dans les épreuves tourisme, au volant d'une BMW 2002 Ti puis d'une BMW 2800 CS. En 1972, il prend part au Championnat allemand DRM avec une Ford Escort RS 1600 et termine la saison à une excellente quatrième

place. Mais en Tourisme, sa meilleure saison est encore à venir : en 1974, il termine vice-champion derrière Dieter Glemser en DRM, avec une BMW 2002.

Parallèlement, il se lance dès 1972 en Championnat Sport 2 litres et, avec une Lola T290, il remporte dans ce cadre sa première victoire de catégorie. Il devient distributeur pour l'Allemagne des voitures GRD, créées par une équipe provenant de Lotus Cars (dont Jo Marquart), après sa fermeture.

L'année suivante, en 1973, il crée l'écurie Jörg Obermoser Eurorace

As its name suggests, the TOJ marque (Team Obermoser Jörg) is inseparable from its founder Jörg Obermoser.

A supplier of industrial electrical equipment, Jörg Obermoser was passionate about motor racing and began competing in F3 at the start of the 1970s. He moved swiftly into touring car racing, first at the wheel of a BMW 2002 Ti and then a BMW 2800 CS. In 1972 he took part in the German DRM Championship in a Ford Escort RS 1600 and completed the

season strongly in fourth position. He improved on this in 1974 when he finished runner-up to Dieter Glemser in DRM, driving a BMW 2002.

1972 also saw him competing in the 2-litre Sports Championship, and he gained his first class win in a Lola T290. He became the German distributor for GRD cars, a constructor set up by a team of people (including Jo Marquart) who had left Lotus Cars when it closed.

The following year, in 1973, he set up the Jörg Obermoser

et, à bord d'une GRD S73 BMW, termine cinquième de la manche autrichienne du Championnat d'Europe et quatrième de l'épreuve de Croix-en-Ternois. Aux 300 Km du Nürburgring, il arrive septième au classement général et s'adjuge la catégorie 2,5 litres.

C'est en 1974 qu'il crée TOJ et que voit le jour la première voiture portant son nom, la TOJ SS02 extrapolée de la GRD. Deux ans après, ses modèles 2 litres se complètent de versions 3 litres à moteur Ford Cosworth, les TOJ SC304. En Interserie, Obermoser occupe la huitième place au général à la fin de la saison. A partir de 1976, On peut noter aussi la tentative de deux TOJ du Team Warsteiner aux 24 Heures du Mans, une SC304 et une SC204 à moteur Roc Simca 2 litres, mais qui arrivent aux essais à peine terminées et ne se qualifient pas.

En 1977, ses TOJ SC versions 300 (version 3L) lui apportent la victoire à Kassel-Calden et au Nürburgring. Dans les épreuves de Championnat du monde de Sport, il termine douzième à Monza avec Kurt Hild, au volant d'une TOJ SC301, et deuxième au Castellet avec François Rousselot, à bord d'une TOJ SC302.

Jörg Obermoser continue à courir en 1978 mais plus timidement et uniquement en Interserie. Il gagne au Nürburgring et obtient une deuxième place à Hockenheim derrière l'Alfa 3 litres de Merzario, disputant sa dernière épreuve en 1978 à Ulm.

Le nom de TOJ apparaît à nouveau aux 24 Heures du Mans en 1979 avec une SC206 BMW et au début des années 80 avec une SM01 BMW, toutes deux engagées par Hubert Striebig.

Parallèlement à son engagement en Championnat Sport 2 litres et en Interserie, Jörg Obermoser s'est aussi impliqué en F2 et F3, en produisant sous licence des Modus créées sous la direction de Jo Marquart. En F2, malgré la présence dans l'équipe de Keke Rosberg, les meilleures places des TOJ ont été une quatrième et deux cinquièmes places.

Après le retrait de Jörg Obermoser du Championnat Sport, les TOJ ont continué à courir entre les mains de pilotes amateurs, en Interserie notamment, jusqu'au début des années 1980, et en course de côte beaucoup plus longtemps.

L'aventure TOJ est typique des constructeurs novateurs de machines de course, des individus passionnés ne comptant pas leur temps et cherchant à réaliser la meilleure voiture sur un budget modeste. C'est dans ce bouillon de culture que les meilleurs ingénieurs du sport automobile ont fait leurs premières armes. Dans le cas de TOJ, il est significatif que le constructeur ait été également pilote de ses propres voitures, ce qui traduit son niveau d'implication. Egalement, il est bon de faire remarquer la recherche de l'esthétique de ses prototypes et de l'aérodynamisme. La technique de l'aéronautique qui a une place prépondérante dans sa recherche de performance. La légèreté étant un des atouts principaux de cette voiture.

L'ensemble que nous présentons dans cette vente est exceptionnel car il réunit trois prototypes qui ont permis à TOJ de se distinguer tant sur le plan des performances que de l'esthétique. Lorsque vous découvrirez ces trois machines à Rétromobile, vous conviendrez qu'on ne peut imaginer plus belle œuvre d'art dédiée à la compétition automobile.

Eurorace team. Driving a GRD S73 BMW, he finished fifth in the Austrian round of the European Championship and fourth in the race at Croix-en-Ternois. In the Nürburgring 300KM, he finished seventh overall and won the 2.5-litre class.

Obermoser founded TOJ in 1974, and the first car appeared that year, the TOJ SS02, extrapolated from the GRD. Two years later, these 2-litre models were supplemented by a Cosworth-powered 3-litre version, the TOJ SC304. In the Interserie, Obermoser finished in 8th position. A TOJ car first appeared on the entry list for the Le Mans 24 Hours in 1976 with two cars entered by the Warsteiner Team, an SC304 and an SC204 with a Roc Simca 2 litre engine. For this first attempt, however, the cars arrived scarcely finished and failed to qualify.

In 1977, the TOJ SC version 300 (3-litre version) won at Kassel-Calden and the Nürburgring. In the World Sports Car Championship, Kurt Hild finished 12th at Monza in a TOJ SC301, and François Rousselot achieved second place at Le Castellet driving a TOJ SC302. Jörg Obermoser continued to race until 1978, albeit on a more modest scale and only in the Interserie. He won at the Nürburgring and came second at Hockenheim behind the Alfa of Merzario. His last race was at Ulm in 1978. TOJ re-appeared in the Le Mans 24 Hour race, once in 1979 with a SC206 BMW, and again at the start of the 1980s, with an SM01 BMW, entered both times by Hubert Striebig.

Alongside his involvement in the 2-litre Sports Car Championship and the Interserie, Jörg Obermoser was also involved in F2 and F3, with Jo Marquart responsible for building Modus under licence. In F2, TOJ managed a 4th and 5th place despite the presence of Keke Rosberg's team.

Once Jörg Obermoser had retired from the Sportscar Championship, TOJ cars continued to be raced by amateur drivers, notably until the early 1980s in the Interserie, and for a much longer period in hillclimb events.

The TOJ adventure is typical of that era of innovative race car constructors, passionate individuals who spent their days working to build the best car possible on a modest budget. It was in this cultural melting pot that the best motorsport engineers learnt their trade. In the case of TOJ, it is significant that the constructor competed in his own machines, reflecting the extent of his involvement.

Also noteworthy was the consideration of aesthetics and aerodynamics in these machines. In the quest for optimizing performance, the design was influenced by aeronautical engineering, and its light weight was one of the car's major assets.

The group of cars that we are presenting is exceptional. It unites three prototypes whose appearance and performance helped to promote TOJ. It is difficult to imagine a finer work of art dedicated to motor racing than this trio of machines.

1976 TOJ SC204

Véhicule de compétition
Sans titre de circulation
Competition car
Unregistered

Châssis n° 12

180.000 - 240.000 €

• Mythique Team usine couleurs Warsteiner

• Beau palmarès d'époque

• Podium en novembre 2019 à Daytona !

• *Legendary Warsteiner factory team colours*

• *Great period racing history*

• *Podium in November 2019 at Daytona!*



La 204/12 que nous présentons est engagée pour la saison 76. Comme toutes les TOJ usine, son châssis est « Golden monocoque », c'est-à-dire doré, réalisé en alliage spécial, comme toutes les TOJ d'usine. Elle débute la saison avec une course avant que la FIA et l'ACO ne décident de changer les règles et d'accepter de placer des moteurs 3L. Aussitôt, la voiture est vendue à Klaus Oestreich qui va courir avec aux couleurs des Jeans Lucky Star (documentation très importante). Elle fait ses premières courses à Mainz-Finthen où elle terminera 2^e, à l'Interserie de Kassel (10^e), à Hockenheim (3^e place) et bien d'autres. En 1988, elle est vendue à G. Rickart, en 1996 au pilote Sandy Watson. En 2007, elle est acquise par N. Snoek et vendue à l'actuel

propriétaire en 2013. La voiture est alors restaurée par Atlantic Racing, moteur et boîte Hewland FG400 refaits à neuf avant de prendre part aux courses de Daytona en novembre dernier où elle fera un podium. Son propriétaire nous indique qu'elle a roulé environ cinq heures depuis la réfection de son moteur. Il s'agit donc d'un des deux exemplaires produits, de nouveau voiture d'usine mais vendue très rapidement en 1976 pour changement de réglementation. Elle se trouve dans un état impeccable, prête à prendre la piste, avec toujours les vérifications d'usage pour ces bolides qui atteignent les 300 km/h en vitesse de pointe selon les rapports de boîte.

De nouveau, un pan de l'histoire TOJ, incontournable.

The 204/12 we are presenting was entered for the 1976 season. As with all factory TOJs, it featured a special alloy "golden monocoque" chassis. The car made its debut in one race before the FIA and ACO decided to change the rules and include 3-litre engines. It immediately sold to Klaus Oestreich who wanted to race it in Jeans Lucky Star colours (extensive documentation). The first races were at Mainz-Finthen where the car finished 2nd, the Interserie Kassel (10th) and Hockenheim (3rd place) followed by others. In 1988, it sold to G. Rickart, and in turn to the driver Sandy Watson in 1996. In 2007, the car was acquired by N. Snoek who sold it to the current owner in 2013. It was then restored by

Atlantic Racing, with the engine and Hewland FG400 box fully refurbished, before taking part in races at Daytona last November, where it finished on the podium. The owner has told us that it has driven for five hours since the engine was rebuilt. This is one of two examples built, originally a factory car but sold early in 1976, when the regulations changed. It is presented in immaculate condition, ready to take to the track, having had all the customary checks required for these racing machines that, with the right gearing, can reach speeds of 300 km/h. This is yet another key piece of TOJ history.



La T0J SC204 #12 aux 24 Heures de Daytona en novembre 2019 © DR



1975/76 TOJ SC03

Véhicule de compétition
Sans titre de circulation
Competition car
Unregistered

Châssis n° 004

180.000 - 240.000 €

- Mythique Team usine couleurs Warsteiner
- Beau palmarès d'époque
- Restauration poussée par Atlantic Racing

- *Legendary Warsteiner factory team colours*
- *Great period racing history*
- *Extensively restored by Atlantic Racing*



En 1975, le modèle SS02 évolue en TOJ SC03, conçue par Achim Storz et toujours à moteur BMW, et il signe sa première victoire au classement général, à Brands Hatch dans la course « Britannia 2000 ». Grâce à de bons résultats sur toute la saison, il remporte le titre de sa catégorie en se classant neuvième au général.

La TOJ SC03 de la vente a pris part à 10 courses dont sept où elle est arrivée, dont quatre podiums avec une victoire à Brands Hatch et Hockenheim. Courant sous le Team Eurorace Warsteiner/ Jorg

Obermoser, team usine, elle est équipée du moteur 2L BMW M12 et de la boîte FG400. Nota : sa plaque de châssis indique l'année de construction 1976 ; il s'agit de l'année de réfection intégrale par TOJ après un accident en 1975. Achetée par l'actuel propriétaire en 2015, il va entreprendre une restauration complète pendant deux ans, mécanique y compris, chez les grands spécialistes Atlantic Racing. Ce prototype n'a pas fait d'essais depuis, il sera donc nécessaire de faire les réglages d'usage avant qu'elle ne prenne la piste.

In 1975, the SS02 evolved into the TOJ SC03, designed by Achim Storz and still powered by a BMW engine. It had its first outright win at Brands Hatch in the "Britannia 2000" race. Results were good throughout the season and it won its class and came ninth overall.

The TOJ SC03 in the sale competed in 10 races, and of seven finishes, there were four podiums with a win at Brands Hatch and Hockenheim. Running in the Eurorace Warsteiner/ Jorg Obermoser factory team colours,

it was equipped with the 2L BMW M12 engine and FG400 gearbox. Note: the chassis plate indicates the year of construction as 1976: this is the year it was comprehensively repaired by TOJ after an accident in 1975. Bought by the current owner in 2015, the car then underwent a thorough two-year restoration that included the engine, carried out by renowned specialists Atlantic Racing. This prototype has not been fully tested since and will require race prep before taking to the track.



1974 TOJ SS02

Véhicule de compétition
Sans titre de circulation
Competition car
Unregistered

Châssis n° 2

265.000 - 285.000 €

- La seule survivante des SS02
- Moteur BMW M12 2L.
- Beau palmarès - Team Usine

- *The sole surviving SS02*
- *BMW M12 2L engine*
- *Excellent race history - Factory Team*



En 1973, Jörg Obermoser crée l'écurie éponyme et à bord d'une GRD S73 BMW, termine cinquième de la manche autrichienne du Championnat d'Europe et quatrième de l'épreuve de Croix-en-Ternois. Aux 300 Km du Nürburgring, il arrive septième au classement général et s'adjuge la catégorie 2,5 litres.

C'est en 1974 qu'il crée TOJ et que voit le jour la première voiture portant son nom, la TOJ SS02 extrapolée de la GRD. Avec un 4-cylindres BMW M12/Schnitzer de 1 990 cm³, le modèle participe à la saison 1974 entre les mains principalement d'Obermoser, Dave Walker et Peter Scharmann. C'est bien la voiture de la vente, aux couleurs dorées si célèbres du Team Warsteiner, qui va lui permettre de rentrer dans la compétition cette année-là et de prendre part au Championnat Européen des 2L, avec des courses se déroulant sur tous les plus grands circuits

en Europe. Parmi les meilleurs résultats de l'année, Obermoser se classe deuxième à Mainz-Finthen et, après avoir signé le meilleur temps aux essais à l'Avus, il termine cinquième alors que son coéquipier Peter Scharmann prend la troisième place. #2 n'a jamais été gravement accidentée et a régulièrement été maintenue dans un état lui permettant de courir. En 1991, elle est importée en Angleterre où elle va participer à quelques courses de côte entre les mains de Michael Pendlebury. En 2007/8, elle est acquise par John Monson avant d'être vendue à l'actuel propriétaire en 2013. Elle est équipée de la boîte Hewland FT200 conçue pour le sprint et ses réservoirs ont été changés en 2013 suivant la facture d'Atlantic Racing figurant dans l'important dossier de la voiture. Il s'agit de la seule survivante des deux fabriquées, représentante à ce titre, d'un pan important de l'histoire de TOJ.

In 1973, Jörg Obermoser created the team in his name, finishing fifth at the wheel of a GRD S73 BMW in the Austrian round of the European Championship and fourth in the race at Croix-en-Ternois. In the Nürburgring 300 KM, he came home seventh overall winning the 2.5-litre class.

Obermoser founded TOJ in 1974, and the first car appeared that year, the TOJ SS02, extrapolated from the GRD. Powered by a four-cylinder 1 990 cc BMW M12/Schnitzer engine, the model participated in the 1974 season driven mainly by Obermoser, Dave Walker and Peter Scharmann. It is this car that is presented in the sale, in the well-known gold livery of Team Warsteiner who entered it in the competition that year to take part in the European 2-Litre Championship, with races at all the big circuits across

Europe. Obermoser achieved some impressive results that year including second place at Mainz-Finthen and, with the quickest time in practice at Avus, he finished fifth while his team-mate Peter Scharmann was third. #2 was never seriously damaged and was maintained in race-ready condition. In 1991, the car was imported into England and took part in various hillclimb events driven by Michael Pendlebury. It was bought by John Monson in 2007/8, before being sold to the present owner in 2013. It is fitted with the Hewland FT200 gearbox designed for sprints and the fuel tanks were changed in 2013, according to the Atlantic Racing invoice included in the comprehensive file that comes with the car. This is the only surviving car of two built, with an important place in the history of TOJ.





Lots 130 à 137

The Ideal Lamborghini Collection

1962 LAMBORGHINI TRACTEUR 2 R

Libretto italien
Italian libretto

Châssis n° 10576

20.000 - 40.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Très belle restauration

• Modèle Lamborghini
intéressant

• Technique attrayante

• *Superb restoration*

• *Interesting model from
Lamborghini*

• *Attractive specification*



Il est amusant de noter que ce tracteur est sorti de la chaîne d'assemblage tout juste un an avant que Ferruccio Lamborghini n'ouvre son usine automobile de Sant'Agata. Rappelons en effet que, avant de produire des supercars de haut niveau, Lamborghini était un constructeur de tracteurs de qualité. Le modèle 2 R proposé ici était animé par un moteur trois-cylindres diesel refroidi par air, développant 39 ch et relié à une boîte quatre rapports complétée d'un réducteur permettant une double gamme de démultiplications. Il faisait partie à l'époque des tracteurs haut de gamme du marché.

Ce tracteur a été livré neuf à M.

Milani, à Codrea di Ferrara, petit village situé à une quarantaine de kilomètres du lieu de naissance du constructeur.

Acheté en 2015 par l'actuel propriétaire, il a été ensuite complètement restauré par Agostino Amaducci, basé à Cesena et, depuis, jamais utilisé. Dans un but de préservation, tous les liquides ont été vidangés. Chaussé de pneus neufs et habillé des attrayantes teintes orange et bleu propres à la marque, il est en bel état de présentation. Fait rare, il est accompagné de son livret d'immatriculation d'origine, de son carnet d'entretien d'origine, d'un manuel d'utilisation et d'entretien.

It is amusing to note that this tractor came off the assembly line just a year before Ferruccio Lamborghini opened his car factory in Sant'Agata. It should not be forgotten that before building top-end supercars, Lamborghini produced high-quality tractors. The 2 R model presented here was powered by a three-cylinder air-cooled diesel engine developing 39 bhp, mated to a four-speed gearbox with a two-speed reduction drive giving two sets of gear ratios. At the time, it was one of the high-end tractors on the market.

This tractor was delivered new to Signor Milani in Codrea di

Ferrara, a small village about 40 km from the birthplace of its manufacturer. Purchased in 2015 by its current owner, it was then completely restored by Agostino Amaducci, Cesena and has never been used since. In order to preserve it, all the fluids have been drained. Shod with new tyres and attractively finished in the marque's characteristic colours of orange and blue, the tractor is in fine condition. Unusually, it comes with its original registration and tag, and service booklets and owner's manual.

2000 LAMBORGHINI DIABLO ROADSTER VT

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° LA12378

200.000 - 260.000 €

• Deux propriétaires seulement

• Etat superbe, travaux
mécanique récents

• Rarissime roadster

• Only two owners

• Superb condition, recent
mechanical work

• Extremely rare roadster model



Cette Lamborghini Diablo Roadster a été livrée le 4 janvier 2000 à son premier propriétaire en Allemagne. Il l'a régulièrement et précautionneusement utilisée jusqu'en 2012, parcourant 50 800 km. C'est cette année-là que notre collectionneur en a fait l'acquisition pour enrichir sa collection de voitures de la marque, la sortant de façon épisodique. Le compteur affiche aujourd'hui 52 300 km. La voiture a fait l'objet de travaux mécaniques importants, avec une révision totale du moteur en 2018 comprenant le remplacement des chaînes de distribution et de tous les joints. Elle a également reçu des amortisseurs, un jeu de pneus et une batterie neufs. Elle se présente aujourd'hui dans un état particulièrement bien préservé, avec une peinture extérieure sans défaut et un habitacle dont les sièges en cuir affichent une très légère patine d'usage.

Lancée en 1995, la version Roadster de la Diablo était une

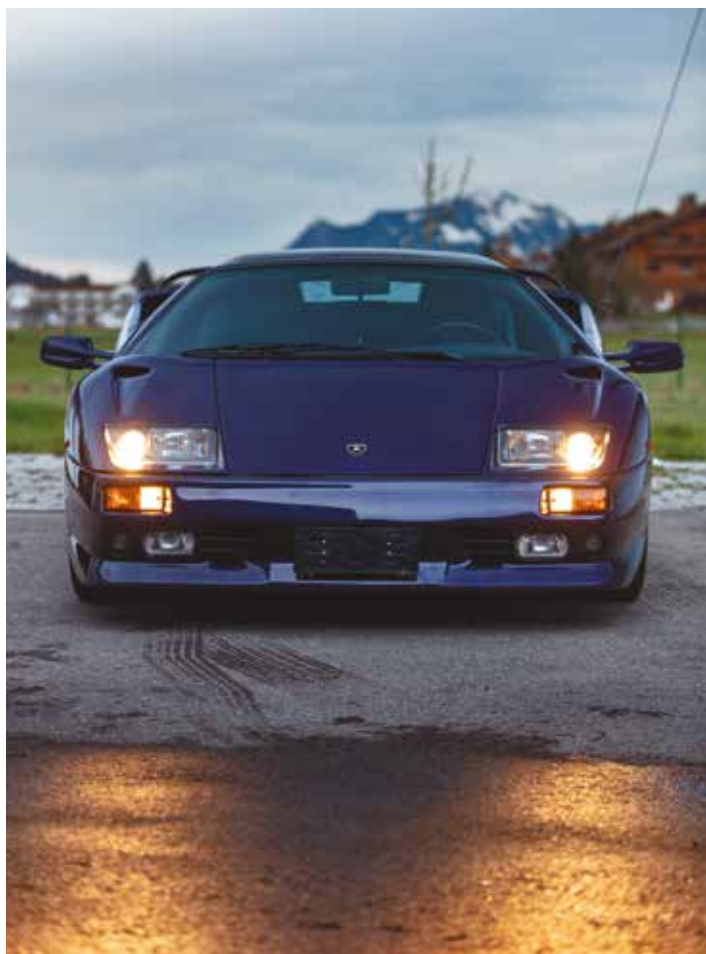
quasi-première pour la marque sur une base V12, puisque le roadster Miura produit par Bertone était resté sans suite. Elle est d'ailleurs beaucoup plus rare que le coupé, avec une production estimée à quelque 300 exemplaires toutes séries confondues (contre plus de 2 000 unités pour le total des Diablo). Notre version fait partie d'un des rares roadsters bénéficiant des améliorations apportées par le constructeur pour l'année 1999-2000. La face avant est redessinée ainsi que l'aménagement intérieur, le moteur développant près de 530 chevaux. Le chiffre exact de roadsters produits dans cette version n'est pas connu, les archives de cette époque n'ayant pas été conservées de façon complète, mais il est probable qu'il ne dépasse pas la centaine. La voiture que nous proposons constitue donc une opportunité particulièrement intéressante d'acquérir un exemplaire désirable à l'historique suivi, peu kilométré et en superbe état.

This Lamborghini Diablo Roadster was delivered on 4 January 2000 to its first owner in Germany. He used it regularly and with great care until 2012, covering some 50,800 km. That year, our collector acquired it to add to his collection of Lamborghinis, taking it out occasionally. The odometer now reads 52,300 km. The car has undergone considerable mechanical work, with a complete overhaul of the engine in 2018, including the replacement of the timing chains and all the gaskets. It also received a new battery, shock absorbers and set of tyres. Today, it is presented in particularly well preserved condition: its exterior paintwork is faultless, while inside, the leather seats show very slight traces of wear.

Launched in 1995, the roadster version of the Diablo was virtually a first for the make based on a V12 model, as the Miura roadster produced by Bertone had no

successor. It is, moreover, much less common than the coupé, with total production of all series combined estimated at just 300 cars (versus more than 2000 for all models of the Diablo).

Our model is one of the rare roadsters featuring the improvements introduced by the manufacturer for 1999-2000. The front of the car was redesigned, as was the interior, and the engine now developed 530 bhp. The exact number of this version of the roadster is not known, as not all the archives from this period have been kept, but it is likely that fewer than 100 were built. The car we are offering therefore represents a particularly interesting opportunity to acquire a sought-after model in superb condition with a well-documented history and low mileage.



1984 LAMBORGHINI COUNTACH LP500 S

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° ZA9C00500ELA12740
Moteur n° 12740

300.000 - 400.000 €

- Exemple superbe
- "Matching numbers", moteur et couleur d'origine
- Faible kilométrage

- *Superb example*
- *"Matching numbers", original engine and colours*
- *Low mileage*



Livrée neuve à Monaco en juillet 1984, cette Lamborghini Countach a été ensuite exportée aux États-Unis où elle est restée plusieurs décennies, très probablement sous le soleil californien. En 2013, elle a été achetée à un négociant du sud de la Californie par un amateur qui a décidé de la remettre en état : il a dépensé quelque 30 000 \$ dans l'atelier FastCars Limited, spécialiste des voitures italiennes.

En janvier 2016, alors qu'elle affichait 61 774 km, cette Lamborghini Countach a été achetée à San Francisco par son actuel propriétaire qui recherchait depuis longtemps une Countach dans cette combinaison de couleur, lui rappelant les posters de sa chambre d'étudiant. Etant particulièrement exigeant, il s'est lancé dans de nombreux travaux,

dont la pose d'amortisseurs neufs et une nouvelle peinture, ainsi que les révisions d'usage effectuées par son officine de confiance Top Motors, en Italie. Aujourd'hui, la voiture se présente dans un état superbe. La peinture extérieure, dans sa teinte d'origine, est impeccable et l'alignement des panneaux de carrosserie correspond à la qualité propre à ces automobiles. Elle est équipée de phares antibrouillard Carello. À l'intérieur, la sellerie respecte aussi sa présentation et sa teinte d'origine. La sellerie a été complètement refaite et le cuir qui habille les sièges, le tableau de bord, la console centrale et les sièges ne montre ni tâches ni accrocs, non plus que les moquettes. Les commandes et les instruments sont d'origine et l'air conditionné fonctionne correctement. On note

Delivered new to Monaco in July 1984, this Lamborghini Countach then spent several decades in the US, in all probability under the Californian sunshine. In 2013, it was bought through a dealer in Southern California by an enthusiast who decided to restore the car. He spent around 30,000 \$ in the workshop of the Italian car specialist FastCars Limited.

In January 2016, when the mileage stood at 61,774 km, this Lamborghini Countach was bought in San Francisco by the current owner. He had been searching for a long time for an example in this colour combination that reminded him of posters on his student bedroom wall. Being a meticulous owner, he had a long list of jobs

carried out, including new shock absorbers and new paintwork, and the car was serviced by his chosen business Top Motors in Italy. Today, the car is presented in superb condition. The exterior paintwork, in its original colour, is immaculate, and the alignment of the panels is of the quality expected in a car like this. It is fitted with Carello fog lamps. The interior also corresponds to its original presentation and colour. It has been completely re-upholstered and the leather on the seats, dashboard and central console is free of any marks or tears, the same as the carpets. It has retained its original instruments and controls, and the air-conditioning works well. There are a few signs of wear on the steering wheel and the gear



quelques traces d'usure sur le volant et le pommeau de levier de vitesses.

Le compartiment moteur est très soigné. Le moteur est celui d'origine et la voiture répond donc à la formule « matching numbers ». Sur le plan mécanique, elle est équipée d'un échappement inox, et une vérification des compressions, effectuée en 2016, indiquait une valeur de 135-140 psi et une perte de 3% sur les 12 cylindres, soit d'excellents chiffres. Les rapports de boîte s'enchaînent sans défaut de synchronisation et, d'une façon générale, la voiture présente sur route le comportement qui correspond à celui d'une Countach bien préservée.

Cette version LP 500 S est particulièrement attractive car elle est dotée de la carrosserie légèrement revue par Alfieri et plus

habitable que la toute première Countach. Par ailleurs, elle est équipée d'un moteur 4,8 litres plus puissant que les versions LP 400, dont les 375 ch permettent de frôler 300 km/h. Pour son époque, c'était exceptionnel et, encore aujourd'hui, rares sont les machines accélérant avec la même énergie. Enfin, la Countach reste un phénomène rare dans l'histoire de l'automobile, avec une forme qui la différencie de tout de ce qui existe et a existé. Le magistral coup de crayon de Marcello Gandini en a fait un jalon important, tout en confirmant la place de Lamborghini dans le monde des constructeurs de supercars les plus exclusives. Ce superbe exemplaire fait honneur aux qualités de cette machine rare.

knob.

The engine bay is very neat. This is a matching numbers car, with its original engine. It is fitted with a stainless-steel exhaust, and a compression test, carried out in 2016, gave a reading of 135-140 psi with a loss of 3% on the 12 cylinders, in other words, excellent. The gear change has no synchronisation issues and in general, the car's road-handling corresponds to a car that has been very well preserved.

This LP 500 S version is particularly attractive with a body that had been lightly re-styled by Alfieri, making it more usable than the very first Countach. In addition, it was given a 4.8-litre engine, more powerful than the LP 400 versions. With some

375 bhp, it boasted a top speed of close to 300 km/h, exceptional for its day, and it is still rare to find a car that accelerates as energetically. The Countach remains a rare phenomenon in automobile history, with an appearance unlike any other car, then as now. The masterly pencil lines of Marcel Gandini sketched out a work of genius, confirming Lamborghini as one of the top constructors of the most exclusive supercars. This superb example is a fitting tribute to the special qualities of this rare machine.

2001 LAMBORGHINI DIABLO VT 6.0

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 1LA12849

230.000 - 280.000 €

• 20 190 km d'origine, deuxième propriétaire

• Version ultime du mythe

• Superbe état d'origine

• 20,190 km from new, two owners

• The ultimate version of the legend

• Superb original condition

Cette Lamborghini Diablo a la particularité d'avoir été livrée neuve à Olivier Panis, dernier pilote français à avoir remporté une victoire en Formule 1 : en 1996 à Monaco, au volant d'une Ligier-Mugen-Honda. Avec la Diablo, il a parcouru quelque 19 200 km avant de la céder à l'actuel propriétaire, en 2014. Elle a été ensuite utilisée régulièrement, mais avec parcimonie, et affiche 20 190 km. Les documents d'entretien font apparaître plusieurs révisions chez Lamborghini Genève : le 09/11/2004 à 11 350 km, le 17/02/2010 à 17 062 km, le 03/10/2013 à 18 595 km. D'autres opérations de contrôle ont été effectuées depuis chez Top Motors, l'officine favorite de notre collectionneur, à Nonantola, près de Modène, et la voiture a notamment bénéficié d'un remplacement de l'embrayage, de la pose de pneus neufs et d'une batterie neuve. Elle est accompagnée d'une copie de la carte grise d'origine au nom

du pilote, dont la signature a été apposée sur l'aile arrière gauche de la voiture. Aujourd'hui dans un état proche du neuf, cette voiture est encore dotée de sa peinture (dans une teinte commandée spécialement, Grigio Iris) et de sa sellerie d'origine, remarquablement préservée.

Née après la reprise de la marque par Chrysler, dotée du V12 conçu par Bizzarrini, dessinée par Marcello Gandini et l'équipe de Tom Gale, à Detroit, la Diablo peut tenir tête aux supercars de l'époque, comme les Jaguar XJ220 ou Porsche 959. Lancée en 2000 sous l'ère Volkswagen avec une esthétique modernisée, la VT 6.0 est la plus rapide des Diablo : elle atteint 330 km/h grâce à son V12 de 550 ch. Avec son faible kilométrage, son état superbe et son appartenance prestigieuse, l'exemplaire que nous présentons à de quoi séduire l'amateur le plus exigeant.

What makes this Lamborghini Diablo special is that it was delivered new to Olivier Panis, the last French driver to win in Formula 1, at Monaco in 1996, driving a Ligier-Mugen-Honda. He covered 19,200 km in the Diablo before selling it to its current owner in 2014. It was then used regularly but sparingly and now shows 20,190 km. The maintenance records show several services at Lamborghini Geneva: on 09/11/2004 at 11,350 km, on 17/02/2010 at 17,062 km and on 03/10/2013 at 18,595 km. Further checks have since been carried out by Top Motors, our collector's preferred workshop at Nonantola, near Modena, and the car has benefitted from a replacement clutch, new tyres and a fresh battery. It comes with a copy of the original registration certificate in the name of the racing driver, who also signed the left rear wing. In near-new condition, the car still has its

original paint (in a special-order colour Grigio Iris) and upholstery, which is remarkably well preserved.

Conceived after the make had been taken over by Chrysler, equipped with the V12 made by Bizzarrini and designed by Marcello Gandini and Tom Gale's team in Detroit, the Diablo can hold its own with the supercars of its time, such as the Jaguar XJ220 and Porsche 959. Launched in 2000 during the VW era with an updated appearance, the VT 6.0 is the fastest Diablo, capable of 330 kph, thanks to its 550 bhp V12. With its low mileage, superb condition and prestigious provenance, the model we are offering should please the most demanding of enthusiasts.





134

Achetée neuve par Rod Stewart / *Bought new by Rod Stewart*

1977 LAMBORGHINI COUNTACH LP400 PERISCOPIO

Titre de allemand
German title

Châssis n° 1120262
Moteur n° 1120262

800.000 - 1.200.000 €

- Achetée neuve par une des plus célèbres rock-star de l'époque
- Historique passionnant et connu
- Travaux récents effectués par les meilleurs spécialistes
- État superbe, matching numbers

- *Bought new by one of the greatest rock stars of the day*
- *Fascinating known history*
- *Recent work carried out by the best specialists*
- *Superb condition, matching numbers*



Cette voiture présente une histoire incroyable. Il s'agit au départ d'un désirable modèle « periscopio », ainsi nommé à cause de la rainure ménagée dans le toit pour un rétroviseur « périscope ». Par ailleurs, cette voiture a été livrée neuve à Rod Stewart, rock-star

emblématique des années 1970 et 1980 dont la popularité n'était pas loin d'égaler celles de groupes comme les Rolling Stones ou les Beatles. Ses tubes « Da Ya think I'm Sexy » ou « Sailing » ont fait le tour du monde et le succès rencontré après plusieurs années d'errance >>>

This car has a fantastic history. It is also the highly desirable "periscopio" model, named after the channel cut into the roof for a "periscopic" rear-view mirror. This particular car was delivered new to Rod Stewart, the rock star who rose to fame during the 70s

and 80s and became as popular as the Rolling Stones and the Beatles. His hits "Da Ya think I'm Sexy" and "Sailing" were played around the world, bringing success and a lavish lifestyle that included owning some of the most powerful sportscars of the>>>





>>>lui ont donné les moyens d'un train de vie dont les excès passaient naturellement par les voitures de sport les plus puissantes de l'époque. En ces années de liberté, de fêtes et de succès planétaire, Lamborghini faisait partie de ses marques de prédilection et Rod Stewart a notamment possédé deux Miura, une Diablo et, plus récemment, une Murciélago et un spider Gallardo. Notez que Rod Stewart a été anobli en 2016 par le prince William.

La présente Countach lui a été livrée par l'usine directement en conduite à droite, rouge, intérieur cuir tabac, le 14 juin 1977, à Sydney, en Australie, où il était basé et où il a enregistré l'album *Blondes have more fun*, sorti l'année suivante. Il conserve même pendant deux semaines la voiture à l'intérieur de son studio d'enregistrement !

Cette précision apparaît dans son autobiographie, avec une photo où on aperçoit la voiture entourée de personnes à l'allure et à la mine fort joyeuse, très probablement lors d'une fête.

A la fin des années 1970 lorsque la rockstar part ensuite s'installer aux États-Unis, il emporte avec lui certaines de ses supercars dont la Countach. Afin de pouvoir l'utiliser sur les hauteurs d'Hollywood il fait convertir la direction de la voiture en conduite à gauche. C'est là qu'il fait la connaissance d'Albert Mardikian, importateur sur la côte ouest de voitures européennes haut de gamme, connu notamment pour faire entrer des Lamborghini en prenant quelques libertés avec la réglementation. Son personnage aurait inspiré celui tenu par Tom Cruise dans *Rain Man*, où l'acteur partageait l'affiche avec Dustin Hoffman et où on le voyait au>>>

>>> day. It was a time of fun, parties and huge global success. Rod Stewart has always been keen on Lamborghini and over the years has owned two Miuras and a Diablo, and more recently a Murciélago and a Gallardo spider. In 2016, Stewart was knighted by Prince William.

*The Countach on offer has been delivered by the factory directly to Rod Stewart in Australia on 14 June 1977, painted red with tobacco leather interior and in right-hand drive. He was based in Australia at the time, and the car was exported to Sydney. This was where he recorded *Blondes have more fun*, released the following year. He explains in his autobiography that he actually kept this car inside the recording studio for two weeks ! There is a photo in the book showing the car*

surrounded by a group of people partying.

*When Rod Stewart moved to the US at the end of the 1970s, he took some of his supercars with him, including the Countach. In order to enjoy driving the car in Hollywood, he had it converted to left-hand drive. This was how he became acquainted with Albert Mardikian, the importer of high-end European cars based on the west coast. Mardikian had a reputation for importing Lamborghini without taking too much notice of the regulations. He would have inspired the part played by Tom Cruise in *Rain Man*, a film he starred in with Dustin Hoffman, which starts with a scene where he is importing Lamborghini.*

Al Mardikian was also renowned for preparing and customising cars. >>>



>>> début du film importer des Lamborghini.

Al Mardikian était réputé également pour ses préparations et customisations, transformant par exemple certaines Ferrari en spider, il transformera certaines voitures pour la série Miami Vice notamment. C'est le traitement qu'il a réservé à la Countach de Rod Stewart, dont le toit a été déposé, la carrosserie renforcée et les portes et vitres latérales modifiées. Parallèlement, les ailes ont été élargies dans le style des LP 400 S mais de façon plus fluide, les extensions étant intégrées sans donner l'impression d'être rapportées comme sur la version d'usine. La suspension a été modifiée de façon à recevoir des jantes et pneus plus larges. Les travaux ont été réalisés en collaboration avec Giacobone, d'Executive Coachcraft. Albert Mardikian aurait réalisé trois spiders de ce type sous l'appellation « Countach SS », tous de teinte rouge, dont un pour son usage personnel. Celui de la star serait le troisième produit.

Cette voiture est ensuite repartie en Angleterre, où elle est restée jusqu'en 2002, sous l'immatriculation RMK 651 R (le suffixe R correspondant aux numéros délivrés entre août 1976 et juillet 1977). C'est à cette date qu'elle a été achetée par son deuxième propriétaire, qui a fait restaurer le moteur et a conservé la voiture telle qu'elle, car elle n'avait que très peu roulé. En effet le compteur affichait alors 11 800 miles (18 990 km),

ce qui était très probablement le kilométrage d'origine.

Cette Countach extraordinaire est passée quelques années plus tard entre les mains d'un négociant parisien, où son actuel propriétaire en a fait l'acquisition en 2013 lors du salon Retromobile. Conscient de la provenance historique de la voiture, Il a décidé de lui rendre sa configuration coupé d'origine, mais en conservant la conduite à gauche. Il a confié les travaux aux meilleures spécialistes italiens de la marque : les ateliers Battaglia e Bolognesi, de Ferrara, pour la carrosserie, Bruno Paratelli pour la sellerie et Top Motors, de Nonantola, pour la mécanique. La teinte rouge est conforme à l'origine, et le moteur est celui d'origine. Ainsi, la voiture a retrouvé la forme du toit « periscopio ». Livrée avec un deuxième volant plus petit pour faciliter la position de conduite, elle n'a parcouru que 161 km depuis sa remise en état complète.

Quand on parle de Lamborghini Countach, il est difficile de ne pas verser dans les superlatifs, tant cette voiture est étonnante. Ferruccio Lamborghini la voulait plus rapide, plus radicale, et techniquement plus avancée. Elle adoptait un moteur longitudinal arrière (d'où l'appellation LP, Longitudinale Posteriore), mais avec une boîte de vitesses située devant le V12, grâce à une architecture astucieuse due à Paolo Stanzani. Dans les ateliers Bertone, Marcello Gandini, déjà auteur de l'époustouflante Stratos Zero, a tracé un arc continu de la pointe avant au pan coupé arrière,

>>> *He transformed certain Ferrari models into spiders, and was given the job of transforming a few cars for the series Miami Vice. He also employed his skill on Rod Stewart's Countach, taking off the roof, strengthening the body and modifying the doors and side windows. At the same time, the wheel arches were widened in the style of the LP 400 S but in a more integrated, flowing style, so that they looked less 'added on' than the factory version. The suspension was adapted to allow wider wheels and tyres. This work was carried out in collaboration with Giacobone of Executive Coachcraft. Albert Mardikian would have built three such spiders, called the "Countach SS". They were all red, one was for his personal use and the third would be Rod Stewart's*

The car then went to England, where it remained until 2002, registered RMK 651R (R for cars delivered between August 1976 and July 1977). In 2002, it was bought by the second owner, who had the engine restored but otherwise kept the car as it was, as it had been driven very little. The odometer then stood at 11,800 miles, in all probability the original mileage.

A few years later, this extraordinary Countach passed into the hands of a Parisian dealer, who sold it to the current owner during the Retromobile Salon in 2013. Conscious of its special provenance, he decided to restore the Countach to its original

coupe configuration, while keeping it as a left-hand drive car. He entrusted the work to the best Italian marque specialists : the Battaglia e Bolognesi workshop in Ferrara for the coachwork, Bruno Paratelli for the upholstery and Top Motors in Nonantola for the mechanical work. The red paintwork conforms to the original and it has its original engine. The car is presented with its "periscopio" roof styling. It will be delivered with a second, smaller steering wheel that allows a more comfortable driving position, and has covered just 161 km since the restoration.

When talking about the Lamborghini Countach, it's hard to avoid superlatives, as this is a truly amazing car. Ferruccio Lamborghini designed it to be faster, more radical and more advanced. The mid-engine is mounted longitudinally (hence the initials LP for Longitudinale Posteriore), with a gearbox positioned in front of the V12 engine, cleverly designed by Paolo Stanzani. Working for Bertone, Marcello Gandini, already responsible for the stunning Stratos Zero, drew a continuous arc from the front tip to the rear tail, giving the car its overall shape. The doors were in elytron, a method that hadn't been used before. Light and powerful (with a 4-litre 375 bhp engine), and capable of 315 km/h, it wow'd visitors at the Geneva Motor Show in 1971 when it appeared as a prototype. The definitive version





définissant ainsi la forme générale. Il a doté la voiture de portes en élytre, formule encore jamais utilisée. Légère et puissante (son moteur 4-litres développait 375 ch), annoncée pour 315 km/h, elle a stupéfié les visiteurs du Salon de Genève 1971 où elle était présentée sous forme de prototype. C'est en 1973 qu'est apparue la version définitive, commercialisée à partir de l'année suivante.

Avec son appartenance prestigieuse et son histoire riche, l'exemplaire que nous présentons fait partie des plus désirables Countach LP 400 du marché.

appeared in 1973 and the car went into production the year after that.

With such prestigious provenance and special history, the example on offer is one of the most desirable Countach LP 400s on the market.

1986 LAMBORGHINI LM002

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 12019

Moteur n° 019

200.000 - 260.000 €

• Modèle rare

• Gabarit et puissance hors du commun

• État superbe

• Rare model

• Extraordinary size and performance

• Superb condition



Dans la gamme Lamborghini, faite de voitures de sport plus brillantes les unes que les autres, le LM002 fait figure d'étrange anomalie. En fait, il répondait à un appel d'offre lancé en 1977 par l'armée américaine, pour un véhicule rapide de transport d'hommes et de matériel. Lamborghini a proposé son Cheetah, ou LM001, mais devant le refus de l'armée, le constructeur italien a décidé d'utiliser le fruit de ses études pour en produire une version civile. C'est ainsi qu'a pris naissance un des plus extravagants 4x4 de cette époque, précurseur

des SUV actuels les plus rapides. Dotée d'une carrosserie pick-up quatre portes, la voiture recevait le moteur V12 de la Countach 5000, d'une puissance de 450 ch et relié à une transmission à quatre roues motrices non permanentes.

De teinte blanche (Biancolomb 902) l'exemplaire que nous présentons est dans un état rare. Un certificat de Lamborghini nous confirme qu'il s'agit du 19^{ème} LM002 construit, et par conséquent d'une désirable version carburateur. Il fut livré neuf en Suisse, en 1986 où il ne connut que deux propriétaires avant d'être importé en Allemagne

In Lamborghini's range of sports cars - each more outstanding than the last - the LM002 stood out as a curious exception. In fact, it was a response to a bid for tender by the American Army, for a vehicle able to transport men and equipment at speed. Lamborghini presented its Cheetah model, or LM001, but when this was turned down by the Army, the Italian car maker decided to make use of its development work to produce a civilian version. And so it was that one of the most outrageous 4WD vehicles of its time came about, a

forerunner to the quickest SUVs of today. Fitted with a four-door pick-up body, the car received the 450 bhp V12 engine from the Countach 5000, mated to a part-time four-wheel drive transmission.

Finished in white (Biancolomb 902), the example we are offering is in exceptional condition. A certificate from Lamborghini confirms that it is the 19th LM002 built, making it a sought-after carburettor version. It was delivered new in Switzerland in 1986, where it had only two owners before being



en 1996. C'est son deuxième propriétaire allemand qui le céda à notre collectionneur charmé par son bel état d'origine en 2013. Il avait alors 54 500 km et notre collectionneur désirant un plaisir de conduite optimal fit procéder par son spécialiste italien habituel, Top Motors à Nonentola, à une révision d'ensemble au cours de laquelle, les pneus, l'embrayage, et le boîtier de gestion moteur furent remplacés. Les réservoirs d'essence furent démontés afin de parfaire leur étanchéité.

L'intérieur en cuir rouge est digne des plus belles voitures de luxe,

avec des bouches de chauffage pour les places arrière et un autoradio inséré dans le pavillon. La voiture qui affiche aujourd'hui moins de 56 000 km possède encore son manuel d'entretien et bénéficie de l'option d'un treuil sur le pare-chocs avant. Le LM002 n'a été produit qu'à 301 exemplaires : rare en soit, il l'est encore plus dans un tel état de présentation. Tel quel, il représente l'assurance de l'originalité, de l'efficacité et de performances qui sont encore aujourd'hui très largement d'actualité.

exported to Germany in 1996. Its second German owner sold it to our collector, who was won over by its fine original condition in 2013, when it had covered 54,500 km. Keen to enjoy driving it to the full, he had a thorough overhaul carried out by his usual Italian specialist Top Motors of Nonantola, during which the tyres, clutch and engine ECU were replaced. The fuel tanks were removed to ensure they were perfectly sealed.

The red leather interior is worthy of the finest luxury cars, with heater ducts to the rear and

a roof-mounted stereo. With fewer than 56,000 km now recorded, the car still has its service manual and is fitted with the optional winch mounted on the front bumper. Only 301 examples of the LM002 were built: already rare, it is even less common to find one in this condition. As such, it is assuredly a capable and original car which offers a level of performance that remains current today.

136

La 21^e série I produite / The 21st series I built

1968 LAMBORGHINI 400 GT ESPADA

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 7051
Moteur n° 2445

210.000 - 260.000 €

• Une des toutes premières
Espada produites

• Restauration de qualité,
moteur d'origine

• Certification du Polo Storico
Lamborghini

• *One of the very first Espadas
built*

• *High-quality restoration,
original engine*

• *Certified by the Polo Storico
Lamborghini*



Cette Lamborghini Espada fait partie des toutes premières produites : en fait, c'est la 21^e sortie des chaînes de Sant'Agata. Elle présente donc certaines particularités propres aux tous premiers modèles, comme la grille à barrettes verticales qui protège la vitre arrière oblongue, les déflecteurs ouvrant (ils seront fixés à partir de 1969), le tableau de bord un peu extrayant à motif hexagonal, les roues à serrage central et la calandre à maillage hexagonal.

Cette voiture a été livrée le 30 novembre 1968 à son premier propriétaire, basé à Piacenza, en Italie. Le propriétaire actuel l'a

achetée en 2014 : elle était alors au Texas, en bel état d'origine avec une carrosserie ayant échappé à la rouille. Rapatriée en Europe, elle a fait l'objet d'une restauration complète chez les meilleures officines italiennes que notre collectionneur connaît bien. La carrosserie et la mécanique ont été prises en charge par les ateliers Top Motors et SCN tous deux basés à Nonantola, et la sellerie a été restaurée à Ferrara par Interni Auto. La peinture reprend l'élégante teinte Lamborghini d'époque Blu Notte, avec sellerie rouge. Le moteur est celui d'origine et, depuis cette restauration, la voiture a parcouru un peu plus de 200 km.

This Lamborghini Espada is one of the very first cars built; in fact, it was the 21st car to come off the assembly lines at Sant'Agata. It therefore has some features unique to the very first cars, such as the grille with vertical slats protecting the oblong rear screen, opening quarterlights (they would be fixed from 1969), the somewhat extravagant dashboard with its hexagonal theme, centre-locking wheels and the radiator grille with a hexagonal pattern.

This car was delivered on 30 November 1968 to its first owner, who was based in Piacenza in Italy. Its current owner bought the car in 2014, when it was in Texas,

in good original condition, with a body which was free from rust. It was brought back to Europe, where it underwent a complete restoration by the best Italian craftsmen, who were well known to our collector. The bodywork and engine were handled by the workshops Top Motors and SCN in Nonantola, while the upholstery was restored by Interni Auto in Ferrara. The paintwork reverted to Lamborghini's elegant period finish of Midnight Blue, with red upholstery. The engine is original, and the car has been driven for a little over 200 km since its restoration. After its high-level restoration, this sublime



Après sa restauration de haut niveau, cette sublime Espada a été exposée en 2018 et 2019 au musée Lamborghini, à Sant'Agata. De plus, elle est accompagnée d'un certificat d'authenticité du Polo Storico Lamborghini, précieux document présenté dans une luxueuse boîte noire et délivré sous la direction du « Comitato dei Sagi » après inspection détaillée.

Cette toute première version, rare et originale, constitue donc pour l'amateur une pièce à prendre en sérieuse considération, surtout dans l'état irréprochable dans lequel elle se présente.

Espada was exhibited in 2018 and 2019 at the Lamborghini Museum in Sant'Agata. In addition, it comes with a certificate of authenticity from the Polo Storico Lamborghini, a precious document presented in a luxurious black case and delivered under the authority of the "Comitato dei Sagi" following a detailed inspection.

Rare and original, this very first version is worthy of serious consideration by enthusiasts, especially given its immaculate condition.



1973 LAMBORGHINI JARAMA 400 GTS

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 10442
Moteur n° 41006

120.000 - 160.000 €

- Moteur et teinte d'origine
- État superbe
- Modèle rare et intéressant

- Original engine and colour
- Superb condition
- Rare, interesting model

Livrée le 2 février 1973 à New York, cette Lamborghini Jarama sort de l'ordinaire par son faible kilométrage : elle affiche 9 026 miles, soit 14 525 km, chiffre qui semble d'origine. Elle a été achetée par le présent propriétaire en 2013, alors qu'elle appartenait à un ophtalmologiste du Wisconsin. La voiture avait été repeinte en orange et, depuis, la peinture a été refaite dans le gris métallisé correspondant à sa teinte d'origine par l'excellent Carrozzeria Guerra basé à Lugo. Ces dernières années, elle a connu divers travaux techniques effectués par Top Motors, en Italie. Les phares et feux ont été remplacés pour correspondre aux règles européennes, l'échappement a été rénové, de même que le circuit de freinage et le compresseur de climatisation. Cette Jarama, dont le moteur est celui d'origine, a encore fait l'objet d'une

révision complète en 2017.

Ce modèle GTS est intéressant car il est rare (152 exemplaires de GTS) et comporte des améliorations par rapport aux versions précédentes : modifications esthétiques, nouvelle présentation de l'intérieur, climatisation améliorée et nouvelle version du V12 quatre arbres 4 litres, développant 365 ch à 7 500 tr/mn. Elle correspond à une parfaite grande routière quatre places, moins radicale qu'une Miura et plus utilisable qu'une Espada.

Elle est accompagnée d'une documentation concernant l'historique d'entretien, de son cric et de sa trousse à outils d'origine, d'un manuel d'utilisateur, de deux jeux de clés et d'un CD comportant des photos de la restauration. Grâce à son état irréprochable, cette Jarama rend justice à ce modèle qui mérite d'être mieux connu.

Delivered new on 2 February 1973 in New York, this Lamborghini Jarama stands out on account of its low mileage, with just 9,026 miles (14,525 km) recorded, which seems to be the original one. It was bought by its current owner in 2013, when it belonged to an ophthalmologist from Wisconsin. The car had been repainted orange and since then its paintwork has been restored to a grey metallic corresponding to its original finish by Carrozzeria Guerra, Lugo. In recent years, a number of technical jobs have been carried out on the car by Top Motors in Italy. The headlamps and lights have been replaced to conform to European legislation. The exhaust has been refurbished, along with the braking system and air conditioning compressor. The Jarama, which still has its

original engine, underwent a further full service in 2017.

This GTS model is of interest as it is rare, with just 152 cars built, and features a number of improvements to its appearance compared with the earlier versions: a new look to the interior, improved air conditioning and a new version of the quad-cam 4-litre V12, producing 365 bhp at 7,500 rpm. It is a perfect four-seat grand tourer, less radical than the Miura and easier to use than the Espada.

The car comes with a documented service history, its original jack and toolkit, an owner's manual, two sets of keys and a CD showing photos of its restoration. Thanks to its faultless condition, this Jarama does justice to a model which deserves to be better known.



1987 FERRARI 328 GTB

Carte grise française
French title

Châssis n° ZFFWA19B000067499

60.000 - 80.000 €
Sans réserve / **No reserve**

• Un des 1344 exemplaires de 328 GTB produits

• Modèle emblématique de la berlinette à moteur central arrière

• Dossier intéressant et importante révision récente

• *One of the 1,344 of 328 GTB produced*

• *Iconic model amongst mid-engine berlinettas*

• *Interesting documentation, significant recent service*



Délivrée neuve par la concession Monaco Motors à sa première propriétaire monégasque le 27 février 1987, la Ferrari 328 que nous présentons est une rare version GTB. La voiture qui arbore le classique rouge « rosso corsa » associé à un intérieur en cuir beige, totalise 76 850 km à ce jour et se trouve en bel état général. Son carnet et le dossier de factures qui l'accompagnent attestent d'ailleurs d'un entretien assez régulier chez des spécialistes reconnus comme Auvergne Moteurs ou Michel Mercier, après que le garage Monaco Motors (Cavallari) en ait assuré l'entretien durant la petite dizaine d'années que la voiture a manifestement passé en principauté. Son propriétaire actuel a acquis cette 328 GTB sur un coup de cœur, lors

d'une vente aux enchères en Mai 2009, alors qu'elle avait 68 853 km. En 2019 il a fait procéder à une importante révision, portant notamment sur le remplacement des courroies de distribution et d'accessoires, de l'embrayage, de la pompe à eau, du démarreur, de la tête d'allumeur et des bougies, en plus des opérations de maintenance courante et de la réfection des trains roulants ainsi que des freins. A cette occasion les pneus ont également été changés. La facture de l'ensemble des travaux récents s'élève à près de 17 000 €. Il s'agit donc d'une 328 GTB en bonne condition de fonctionnement et dans un état cosmétique d'usage appréciable au regard de son kilométrage, qui témoigne de la facilité d'utilisation de cette berlinette très appréciée.

Delivered new by the Monaco Motors dealership to the car's first Monegasque owner on February 27, 1987, this Ferrari 328 is a rare GTB version. The car, sporting the classic red "rosso corsa" combined with a beige leather interior, has done 76,850 km to date, and is in a good condition. Its manual and accompanying invoice file attests to a regular maintenance, with known specialists such as Auvergne Moteurs or Michel Mercier, after the Monaco Motors garage (Cavallari) provided maintenance during the ten years that the car spent in Monaco. Its current owner acquired it at an auction in May 2009, when it had 68,853 km on the clock. In 2019, he carried out a

major overhaul, including the replacement of the timing belts and accessories, the clutch, the water pump, the starter, the ignition head and the spark plugs, plus routine maintenance operations and the repair of running gear and brakes. The tyres were also changed. The invoice for all this amounted to almost € 17,000. It is therefore a 328 GTB in good working condition and in a cosmetic state reflective of its mileage, testifying the ease of use of this much-appreciated sports car.

2003 LAMBORGHINI MURCIÉLAGO

Carte grise française
French title

Châssis n° ZHWBE16M03LA00690

130.000 - 180.000 €

• Première main, seulement
28 700 km

• Remarquablement conservée

• Performances ahurissantes

• *Single owner car, only
28,700km*

• *Remarkably well kept*

• *Astounding performance*



Notre Murciélago est une rare et particulièrement intéressante lère main. Achetée neuve le 13 mai 2003, elle a fait le bonheur de son propriétaire au cours des 28 800 km qu'il a parcouru à son volant. C'est le renommé Roland Affolter, distributeur Lamborghini pour la Suisse, qui lui livra la voiture qui succédait alors à sa Diablo. Extrêmement bien conservée, cette Murciélago est très belle, dans cette robe gris métal dénommée « Grigio Antares ». Sa sellerie de cuir noir est elle aussi en excellent état sans accroc ni trace d'usure tout comme les moquettes noires de l'habitacle. Son V12 de 6,2 litres développant

580 ch est accouplé à une boîte de vitesses mécanique permettant de dépasser les 330 km/h et de jouer avec le couple généreux. Afin de sublimer le son des montées en régime, elle dispose d'un magnifique échappement de marque Bertoli ainsi que de feux arrière de seconde génération. L'échappement et les feux arrière d'origine seront bien sûr livrés avec la voiture. Elle est accompagnée en plus de son carnet d'entretien et manuel de bord, de ses doubles de clés, de sa housse et d'un autoradio GPS à chargeur CD de marque Pioneer qui fut monté à la livraison de la voiture. Notre exemplaire vient tout récemment

Our Murciélago is a rare and particularly interesting single owner car. Purchased new on 13 May 2003, the car has pleased its owner in spades during its 28,800 km life. Roland Affolter, the renowned Swiss Lamborghini distributor, had delivered this car new in order to replace the owner's Diablo. Extremely well preserved, this Murciélago is in beautiful condition in its metallic grey paint, "Grigio Antares". Its black leather interior is in excellent shape as well. Its 6.2L V12 develops 580hp and is paired to a manual gearbox, allowing the car to exceed 330km/h

with a generous torque. The car is fitted with a magnificent Bertoli exhaust system and second generation tail lights. Both the original exhaust and rear lights will be delivered with the car. It comes also with the maintenance book and owner's manual, its duplicate keys, its cover and a Pioneer car radio / navi, assembled at the delivery of the car. It just recently benefited from a service with the A.R. Sport garage in La Rochelle. As the first Lamborghini designed under the responsibility of Audi, we owe Luc Donckervolke this very pure design which has predestined



de bénéficier d'un entretien auprès du garage A.R. Sport de la Rochelle. Première Lamborghini conçue sous la responsabilité d'Audi, on doit à Luc Donckervolke un dessin d'une grande pureté qui a d'ailleurs prédestiné aux Lamborghini actuelles. La Murciélago est certainement le meilleur compromis entre performances et sensations, une voiture à la fois moderne et non aseptisée promise à un bel avenir en collection. Avec son pedigree unique notre Murciélago est un exemplaire de choix à acquérir d'urgence.

the Lamborghini today. The Murciélago is certainly the best compromise between performance and sensations, a car that is both modern but not sanitized. With its unique pedigree our Murciélago is an exemplary choice.



1993 LANCIA DELTA HF INTEGRALE EVO II

Carte grise française
French title

Châssis n° ZLA831AB000582135

60.000 - 80.000 €

Sans réserve / **No reserve**

- Exemple particulièrement désirable
- La plus rare des « Integrale »
- Efficacité routière exceptionnelle

- **Desirable example**
- **Rarest version of Integrales**
- **Exceptional road car qualities**



Cette très belle Delta HF fut vendue par Artcurial Motorcars lors du Mans Classic 2014. Son histoire, retracée à l'époque, nous apprend qu'elle fut livrée neuve par le concessionnaire Lancia de Marignane. Elle changea de mains en 1998 et à partir du début des années 2000 resta immobilisée pendant environ huit ans, avant d'être rachetée en 2009, la voiture avait alors parcouru 59 200 km. Mécanicien de métier, le propriétaire de l'époque effectua alors une révision totale pour pouvoir l'utiliser précautionneusement. Depuis 2014, la voiture a peu roulé et son actuel propriétaire en fit l'acquisition en 2017. Il s'occupera de la révision de la voiture, du remplacement de la distribution et des freins. La

carrosserie, repeinte il y a quelques années, a bénéficié d'un detailing complet et offre un bel aspect brillant et homogène. La sellerie en alcantara beige tout comme le ciel de toit sont particulièrement bien conservés et elle est équipée de son autoradio d'époque. En plus d'une expertise récente qui confirme les qualités de la voiture et de tout le système de climatisation en pièces détachées neuves, la voiture sera livrée accompagnée de son cric, de sa trousse à outils et de sa housse. Avec son moteur turbo 215 ch et sa transmission intégrale, elle est une fabuleuse voiture de route et notre voiture avec seulement 68 800 km au compteur est un exemplaire de choix remarquablement conservé.

This very pretty Delta HF was sold by Artcurial at the 2014 Le Mans Classic sale. Its history tells us that the car was sold new by the Lancia dealer in Marignane. The car changed owners in 1998 and from the early 2000s it remained immobilized for around eight years before being repurchased in 2009 when the car had only done 59,200km. A professional mechanic, the owner at the time carried out a complete overhaul so that he could use it with care. The car has not been driven much since 2014 and its current owner purchased it in 2017. He overhauled the car, replaced the distribution and the brakes. The bodywork, repainted a few years ago, has received a

complete detailing and offers a beautiful shiny and complete appearance. The upholstery in beige alcantara as well as the headlining are particularly well preserved and the car is fitted with its vintage car radio. In addition to a recent expertise, which confirms the quality of the car, and an air conditioning system with new spare parts, the car will be delivered with its jack, its tool kit, and its cover. With its 215 hp turbo engine and all-wheel drive, it is a fabulous road car with only 68,800km on the odometer. The car is an exemplary choice and remarkably preserved.

1970 LANCIA FULVIA 1600 HF FANALONE

Carte grise française
French title

Châssis n° 818 540 002179
Moteur n° 818 540 2264676

70.000 - 100.000 €

- Une voiture qui a forgé sa légende en Rallyes
- Un exemplaire soigné et performant
- Eligible dans les plus prestigieuses épreuves historiques

- *Legendary reputation in Rallies*
- *A neat and high-performing example*
- *Eligible for the most prestigious historic racing events*



La voiture présentée est une désirable et compétitive Lancia Fulvia 1600 HF « Fanalone » de 1970. Elle fait la joie de son propriétaire, collectionneur très avisé, depuis maintenant plus de 20 ans, qui a profité des performances de la voiture mais sans l'engager en compétition. Elle fut vendue par le regretté Pierre Landereau qui lui avait confirmé que la voiture était une ancienne Jolly Club compétition client préparée à l'époque en groupe IV. En bel état général, notre exemplaire propose une agréable patine, sa peinture rouge refaite dans le passé a bien traversé les années. Sa mécanique a elle bénéficié de soins très importants au cours de ces dernières années avec notamment la réfection complète du moteur, l'installation d'une transmission

de taille plus importante et la pose d'amortisseurs réglables. Elle fut aussi équipée d'une pignonne de boîte de vitesses à 5 rapport plus longs, provenant d'une Fulvia 1600 Zagato. La boîte de vitesses d'époque de type rallye ainsi que les quatre jantes de type groupe IV accompagneront bien entendu la voiture. Elle dispose aussi entre autres accessoires des gros freins, d'un arceau roll Bar, d'un tripmaster, d'un lecteur de carte, d'un frein à main hydraulique et d'un réservoir grande capacité. Elle est chaussée de quatre pneus Yokohama en bon état et s'avère prête à prendre la route. En bel état général et relativement rare à la vente, cette voiture et son moteur V4 vous rendront amoureux des virages et très performant dans les plus belles compétitions historiques.

This particular car is a desirable and competitive 1970 Lancia Fulvia 1600 HF "Fanalone". It has brought much joy to its highly knowledgeable owner for the past 20 years, who has enjoyed the car's performance but has not taken part in racing events. It was sold by the late Pierre Landereau who confirmed him that the car was a former Jolly Club client competition car prepared for the Group IV at the time. Our example is in good condition and has a lovely patina, its red paint was previously redone and was able to withstand the test of time.

Its mechanics was meticulously cared for in recent years, for instance with the engine's complete restoration,

the installation of a larger transmission and the fitting of adjustable shock absorbers. It was also fitted with a 5-speed Fulvia 1600 Zagato gearbox which had longer gear shifts. The period rally IV rims, will be included with the car. Among other accessories, it also has large brakes, a roll bar, a tripmaster, a card reader, a hydraulic handbrake and a large capacity fuel tank. It is fitted with four Yokohama tyres in good condition and is ready to hit the road. In lovely condition overall and relatively rare to be for sale, this car and its V4 engine will make you fall in love its high performance at the most beautiful historic racing events.

1971 FERRARI 365 GTC/4 ○

Titre de circulation suisse
Swiss title

Châssis n° F10 1AC 100 148 33

150.000 - 220.000 €

• « La Daytona 2+2 »

• Moteur d'origine

• Couleur d'origine

• "The 2+2 Daytona"

• Original engine

• Original colour



Remplaçant la 365 GT 2+2, la 365 GTC/4 n'a été produite qu'en 1971 et 1972. Son châssis était presque identique à celui de la Daytona, mais rallongé de 10 cm pour ménager deux petites places arrière. Elle bénéficiait de spécifications lui donnant un meilleur confort que la Daytona, comme des ressorts de suspension plus doux et une direction assistée. Le moteur V12 était semblable à celui de la Daytona, mais avec une puissance ramenée à 340 ch pour présenter une personnalité plus adaptée à une vraie GT. Le passage de carburateur verticaux à latéraux permettait une ligne de capot plus basse, et la boîte de vitesses était directement accolée au moteur au lieu du pont arrière comme sur la Daytona. Remplacée assez rapidement par la 365 GT/4 2+2, elle n'a connu qu'une production

assez limitée, de 505 exemplaires, ce qui en fait une voiture rare.

Construite en 1971, elle est exportée aux États-Unis à l'agent Chinetti de New York. Deux propriétaires seulement en profiteront avant que l'actuel passionné de la marque l'acquière auprès du marchand Exotic Classic de New York. La voiture est alors importée dans la résidence suisse de notre collectionneur. Elle est entretenue par Modena Cars, agent officiel de la marque à Genève. Il s'agit d'un bel exemplaire dans un excellent état d'origine et sera livrée avec documents (factures) et manuels. Ces 365 GTC/4 sont d'excellentes voitures de grand tourisme avec un agrément de conduite dû à la souplesse de son moteur V12 et à sa direction assistée, très agréable.

The replacement for the 365 GT 2+2, the 365 GTC/4 was only built from 1971-72. Its chassis was almost identical to that of the Daytona, but lengthened by 10 cm to fit two small rear seats. Its specification, with softer springs and power steering, provided greater comfort than the Daytona. The V12 engine was similar to the Daytona's, but detuned to 340 bhp to give it a character better suited to a true GT. The change to side-draft rather than down-draft carburetors allowed a lower bonnet line, while the gearbox was bolted directly to the engine, rather than the rear transaxle fitted to the Daytona. Replaced quite quickly by the 365 GT/4 2+2, production was limited to 505 cars, making it a rare model.

Built in 1971, this example was exported to the United States by

Chinetti, the agent in New York. Just two owners enjoyed it before it was acquired by its current keeper, a Ferrari enthusiast who bought the car from the dealer Exotic Classics in New York and then imported it to his home in Switzerland. It has since been maintained by Modena Cars, the official dealer for the marque in Geneva. It is a fine example in excellent original condition and will be supplied with paperwork (bills) and its books. These 365 GTC/4s make great GTs which are very pleasant to drive, thanks to their flexible V12 engines and power steering.



1982 FERRARI 512 BERLINETTA BOXER INJECTION

Carte grise française
French title

Châssis n° 41351
Moteur n° F110A*00162*

170.000 - 230.000 €

• Même propriétaire depuis 2002

• Nombreux travaux mécaniques récents

• Mécanique noble et plaisante

• In same ownership since 2002

• Much recent mechanical work

• Noble and pleasant engine



Notre bel exemplaire, aux spécifications européennes, fut livré en avril 1982. Selon le rapport de Marcel Massini, celui-ci fut exporté aux États-Unis puis vendu neuf à son premier propriétaire à Toronto au Canada. Son actuel propriétaire en fit l'acquisition en 2002 lors d'une vente réalisée par Maître Poulain pour Artcurial. Comme l'indiquait le catalogue, celle-ci avait été restaurée, décapée puis repeinte en rouge et la sellerie et les moquettes refaites par le célèbre sellier Antoine, ceci expliquant le bel état de présentation aujourd'hui. S'assurant de sa bonne santé mécanique, c'est en 2015 qu'il la

confie à Sampaio Automobiles au Mans afin que ce dernier procède à une révision complète, à la réfection du moteur, au remplacement de l'embrayage et à l'étanchéité de la boîte de vitesses. A cette occasion, elle sera aussi équipée d'un silencieux en inox sublimant les vocalises du moteur. Les frais réalisés au cours des dernières années s'élèvent à plus de 40 000 € et toutes les factures d'entretien depuis 2002 sont disponibles au dossier ainsi qu'une expertise réalisée en 2015, qui atteste du bon état de conservation de la voiture. Au cours de l'essai que nous avons pu réaliser, nous avons aussi

This fine European-spec model was delivered in April 1982. According to Marcel Massini's report, it was exported to the US and then sold new to its first owner in Toronto. Its current owner purchased it in 2002 at an auction run by Maître Poulain for Artcurial. As the catalogue indicated, the car had been restored; the paint had been stripped back and the car resprayed in red, while the upholstery and carpets were redone by the renowned trimmer Antoine, all going to explain its fine condition today. Keen to ensure that it was in good

health mechanically, in 2015 he entrusted the car to Sampaio Automobiles in Le Mans for a full service, including an engine overhaul, clutch replacement and check of the gearbox seals. It was then also fitted with a stainless steel exhaust, bringing out still further the wonderful sound of the engine. The work carried out in recent years amounts to more than 40,000 € and all the service bills since 2002 are available on file, along with a valuation report from 2015, which confirms the car's excellent state of preservation. During our road test, we noted that all the



constaté le bon fonctionnement de l'ensemble des instruments de bord et lampes intérieures ainsi que de la climatisation. Avec un compteur affichant un peu plus de 45 000 km très vraisemblablement d'origine, notre exemplaire joliment conservé est présenté à une estimation particulièrement irrésistible. Il sera livré avec sa mallette à outils, son manuel du conducteur ainsi que sa roue galette de secours et sa clef pour moyeu central. Une réelle opportunité en somme de prendre le volant d'une sublime Berlinette signée Pininfarina produite à seulement 1 007 exemplaires.

dashboard instruments, interior lights and air conditioning operate correctly. With a recorded mileage – most likely original – of just over 45,000 km, this attractively presented model is offered at a particularly compelling estimated price. It will be delivered with its tool case, space-saver spare wheel and the socket for the centre-locking wheels. This is a real opportunity to get behind the wheel of a superb Pininfarina-designed Berlinetta, one of only 1007 cars built.



1959 MASERATI 3500 GT COUPÉ PAR TOURING

Titre de circulation suédois
Swedish title

Châssis n° AM 101*742
Moteur n° AM 101*742

150.000 - 190.000 €

- Version carburateurs
- Une des premières série 2
- Matching numbers, confirmé par le Maserati Classiche
- Belle carrosserie

- Carburettor version
- An early series 2 car
- Matching numbers as verified by Maserati Classiche
- The prettiest early body style



Produite entre 1957 et 1964, on pourrait dire que la 3500 GT a sauvé Maserati de la ruine financière. Le prototype, un coupé par Touring fut présenté au salon de Genève 1957 et les commandes commencèrent à s'accumuler à partir du Salon de Turin la même année.

L'exemplaire que nous proposons, une des premières série 2, a quitté l'usine le 14 janvier 1960. Délivré à Turin dans un gris métallique « Grigio Albany » et intérieur sable, il fut ensuite importé en Suède par l'importateur suédois Rolf Haider. Ce dernier immatricula la voiture au

nom de sa société le 1er avril 1970. Le second propriétaire, un certain M. P. dans la ville de Lund qui la céda en septembre 1973 à un M. J. de Malmö. Ce dernier la revendit ensuite à son dernier propriétaire suédois. Lorsque celui-ci en fit l'acquisition, une restauration complète se révéla nécessaire. Ce collectionneur ayant de nombreuses voitures à restaurer dans sa collection, il lui fallut près de 20 ans avant de pouvoir faire reprendre la route à cette Maserati 3500 GT. Au cours des dix dernières années, la voiture a été restaurée en conservant de nombreuses pièces qui pouvaient

Manufactured between 1957 and 1964 it could be said that the Tipo 101 3500GT saved Maserati from financial ruin. The prototype, a coupé by Touring, was presented in Geneva in March 1957 and orders started to flow in after the Turin motor show the same year.

The example on offer is a very early series 2 car; a so called "4-window car" which left the factory on 14 January 1960. Delivered to Turin in "Grigio Albany" a metallic grey paint along with a sand interior; it was imported to Sweden by Swedish

car importer Rolf Haider who registered the car in his company's name in Stockholm on 1 April 1970. The second owner was a Mr P. in the town of Lund. He retained it until September 1973 when Mr J. in Malmö bought it. The latter subsequently sold it to its latest Swedish owner. When he purchased this Maserati 3500 GT, it needed to be fully restored. Being a collector with a lot of cars to restore, it him took more or less 20 years to get this done. During the last 10 years the car has been through a conservative restoration retaining many parts which



être réutilisées, et elle conserve donc une certaine patine. Le moteur a été entièrement restauré par un spécialiste suédois vers 2007 et elle a récemment été repeinte dans son gris argenté d'origine et la voiture fonctionne bien. La voiture conserve également son bel intérieur d'origine. Cette belle Maserati avec sa carrosserie attrayante, et avec les carburateurs Weber, présente une formidable occasion d'acquérir une des grandes Maserati, à un prix qui reste abordable.

could be re-used and the car still shows some patina. The engine was fully restored by a Swedish specialist around 2007 and the car has recently been re-painted in its original silvergrey and the car runs well. The car retains its original beautiful interior as well. This very usable, beautiful top-level Maserati with the more attractive early 4-window body and with the Weber carburettors, presents a truly great opportunity to acquire one of the great Maseratis, at a price which is still affordable.



2005 MASERATI 4200 GT COUPÉ

Carte grise française
French title

Châssis n° ZAMBC38B000020016

25.000 - 35.000 €
Sans réserve / **No reserve**

• 1^{ère} main française avec moins de 15000 km

• Magnifique état de conservation et entretien Pozzi exclusif

• Rare version en boîte de vitesses mécanique

• **French 1st hand with less than 15,000 km**

• **Stunning well-preserved condition and exclusive Pozzi servicing**

• **Rare manual gearbox version**



Le coupé Maserati 4200 GT proposé a été livré neuf par la concession Pozzi de Levallois-Perret à son premier et seul propriétaire le 21 juin 2005. Il arbore une élégante et sobre présentation, dans sa couleur « Grigio Touring » associée à un intérieur tout cuir bleu « medio » avec surpiques « Chiaro 850 », moquettes bleues et inserts gris façon aluminium.

Il dispose d'appréciables équipements comme le GPS, le radar de parking arrière et la suspension pilotée « Skyhook ». Cette 4200 GT est l'un des rares exemplaires dotés de la boîte mécanique à 6 rapports. Il se trouve dans un superbe état de conservation original, avec une esthétique quasiment irréprochable, jantes frottées mises à part. Il a manifestement toujours

été utilisé avec parcimonie, bien que régulièrement et entretenu avec le plus grand soin, ainsi qu'en atteste le carnet d'entretien, tamponné chaque année entre 2007 et 2018, et d'après ce qui nous a aussi été confirmé par les établissements Pozzi. D'ailleurs le dernier service date du 27 juin 2018 alors que la voiture avait 14 682 km. Elle totalise aujourd'hui à peine plus de 14 900 km et ne demande qu'à rouler. L'ensemble des manuels et le carnet d'entretien dans leur pochette en cuir bleu accompagnent la voiture. Notre 4200 GT qui a bénéficié de toute l'attention nécessaire à cette GT de grande classe italienne a donc tous les arguments pour convaincre les plus exigeants. Il s'agit sans aucun doute du plus bel exemplaire actuellement sur le marché.

This Maserati 4200 GT coupe was delivered new to its first and only owner by the Pozzi dealership in Levallois-Perret on 21 June 2005. It bears an elegant and understated presentation in its "Grigio Touring" colour, combined with a "medio" blue all-leather interior with "Chiaro 850" stitchings, blue carpets and aluminium-type grey inserts. It possesses valuable equipment, such as the GPS, rear parking sensors and the "Skyhook" controlled suspensions. This 4200 GT is one of very few examples with a 6-speed manual gearbox. Except from the scraped rims, this car is an exceptional original and well-preserved condition with an almost impeccable aesthetic. It has obviously been used moderately,

although regularly serviced with the greatest care as evidenced by the service logbook stamped each year between 2007 and 2018, and also confirmed by Pozzi. Furthermore, the last service was carried out on 27 June 2018 when the car only had a mileage of 14,682 km. It now has a total of just over 14,900 km on the clock and awaits with impatience to be driven. Placed in their blue leather sleeve, all manuals and service logbook are included with the car. Having received all the attention necessary for this high-class Italian GT, our 4200 GT has all the right arguments to convince the most demanding collectors. It is undoubtedly the most beautiful example currently on the market.

1979 ROLLS ROYCE CORNICHE II

Carte grise française
French title

Châssis n° DRX50032

40.000 - 60.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Élégante combinaison de couleurs

• Cabriolet distingué

• Travaux récents

• *Elegant combination of colors*

• *Distinguished cabriolet*

• *Recent work performed*



Apparue en 1977, la Corniche II proposait des améliorations esthétiques, mais également mécanique, à l'image de l'ABS, portant le modèle à maturité.

L'exemplaire présenté a été commandé en 1978 et est sorti d'usine le 26 juillet 1979. C'est à Paris que son premier propriétaire aurait pris possession de ce luxueux cabriolet, conduite à gauche de livrée vert « highland ». En 1999, son précédent propriétaire en fit l'acquisition auprès d'un armateur japonais, alors que la voiture avait été convertie en conduite à droite. Elle est aujourd'hui entre les mêmes mains depuis 2 ans et a conservé sa teinte d'origine, avec un bel intérieur cuir beige à passepoils dont la couleur rappelle la carrosserie. Elle a bénéficié en 2018 d'une révision pour près de 9 000€, incluant le

remplacement des amortisseurs arrière, de rotules ou encore la remise en état de la climatisation. Les sphères de suspensions arrière ont été changées en 2019 chez Americo Automobile qui a préconisé, à l'occasion, une remise en état du système de freinage qui sera à effectuer. Notre essai a révélé un véhicule agréable à utiliser, malgré un petit trou à l'accélération qui devra être réglé. Se glisser à bord de l'habitacle raffiné à l'odeur inimitable, réveiller le discret V8 puis actionner la capote électrique avant de prendre la route sur ce qui pourrait s'apparenter à un tapis volant, voici les plaisirs qui attendent le futur propriétaire de cette prestigieuse automobile. Sachez en saisir l'occasion !

Introduced in 1977, Corniche II offered aesthetic improvements as well as mechanical such as the addition of ABS, which helped bring the model to a point of maturity.

The model we present was ordered new in 1978 and left the factory on July 26, 1979. The car was then delivered new in Paris in its left hand drive configuration, sheathed in a "highland" green paint. In 1999 the previous owner had bought the car from a Japanese ship owner who had converted the car to right hand drive. Today, it has been in the same hands for two years and has retained its original color with a beautiful beige leather interior with green piping. In 2018, it benefited from an overhaul for almost € 9,000, including the

replacement of the rear shock absorbers, ball joints, and even a repair of the air conditioning unit. The rear suspension spheres were changed in 2019 at Americo Automobile which recommended, on occasion, a repair of the braking system which will be carried out. Our test revealed a vehicle that was pleasant to use, despite a small acceleration hole that will have to be adjusted. Slip aboard the refined cabin with an inimitable smell, wake up the discreet V8 then activate the electric top before hitting the road on what could be akin to a flying carpet, these are the pleasures that await the future owner of this prestigious automobile. Know how to seize the opportunity !

1956 STUDEBAKER GOLDEN HAWK

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 6030300
Moteur n° K-1072

35.000 - 55.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Haut de gamme de la série « Hawk »
- Performances de premier plan pour l'époque !
- Voiture peu courante en Europe

- *High-end model in the "Hawk" series*
- *Cutting-edge performances for this period!*
- *Unusual car in Europe*



Présentée en 1955, la nouvelle gamme Studebaker « Hawk » était composée de quatre versions différentes, et coiffée par le modèle « Golden Hawk ». Ce dernier, au-delà de la ligne moderne qui le caractérisait, se distinguait par un puissant V8 Packard de 352ci et 275cv.

L'exemplaire présenté a été assemblé le 21 novembre 1955 puis transporté cinq jours plus tard, ainsi que le confirme sa fiche de sortie d'usine. Ce document confirme que la voiture bénéficiait de la combinaison de couleurs n°5623 qui associait l'« airforce blue » avec le « snowcap white », et une sellerie assortie. Sa transmission est manuelle, complétée d'un overdrive. Elle disposait, au titre des options,

de l'autoradio, d'un allume-cigare, ou encore d'une montre. Au cours des années 2000, un passionné originaire du Colorado s'est consacré à sa restauration en conservant les coloris d'origine de la voiture. C'est en avril 2015 que son actuel propriétaire, collectionneur de la marque, en faisait l'acquisition et l'importait en Allemagne. Il lui a depuis fait bénéficier d'une remise en état complète du moteur d'origine, ainsi que du train avant par le garage Stahl, à Munich. Saine et en état de présentation satisfaisant, cette Studebaker comptait parmi les voitures de tourisme les plus performantes de son époque, ce qui ne fait qu'ajouter un intérêt à sa ligne d'une fluidité inédite en 1955.

Launched in 1955, the new Studebaker "Hawk" range consisted of four different versions and topped by the "Golden Hawk" model. Beyond the modern design that characterised it, the latter stood out of the crowd with its powerful 352cc V8 Packard engine delivering 275hp.

This specific example was assembled on 21 November 1955 and then shipped five days later; as evidenced by its factory release sheet. This document states that the car had the #5623 colour combination, which was made up of "airforce blue" and "snowcap white" and matching upholstery. It has a manual transmission enhanced with an overdrive. In terms of extras, it featured a car

radio, a cigarette lighter and a clock. During the 2000s, an enthusiast from Colorado devoted himself to restoring it, retaining the car's original colours. It was in April 2015 that its current owner and also a collector of the brand, acquired it and imported it in Germany. He has since done a rebuild of the original engine, as well as the front axle, carried out by the Stahl workshop in Munich. Sound and in satisfactory aesthetic condition, this Studebaker was among one of the best performing touring cars at that time, an additional interest to its unrivalled fluid design in 1955.

1961 ROLLS ROYCE SILVER CLOUD II LWB MODIFIÉE PAR GEORGE BARRIS

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° LCB 92

80.000 - 140.000 €

- Commandée par Zsa Zsa Gabor
- Rare exemplaire LWB d'origine
- Modèle unique, réalisé par George Barris

- Ordered by Zsa Zsa Gabor
- Rare original LWB example
- Unique model, produced by George Barris



© DR



Connue pour ses frasques et ses neuf époux, Zsa Zsa Gabor était une actrice haute en couleur. D'origine hongroise, elle avait émigré aux États-Unis en 1941 et avait connu une belle carrière hollywoodienne, côtoyant les meilleurs metteurs en scène (jusqu'à Orson Welles, John Huston et Henri Verneuil) et les plus grands acteurs.

Si elle apparut au volant d'une 300 SL, ses goûts pouvaient montrer une certaine extravagance, comme en témoigne la Rolls Royce que nous présentons. En 1978, elle a envoyé cette Silver Cloud II à empattement long chez George Barris, le célèbre spécialiste de la customisation, pour qu'il réalise une création qui puisse être exposée à l'Auto Expo de 1978 à Los Angeles. Le célèbre artisan, créateur entre autre des Batmobiles, s'est lancé dans une transformation spectaculaire de ce rare modèle LWB qui n'a été produit qu'à 299 exemplaires. Avec ses phares de grande taille, sa roue de secours apparente, son pavillon

style coupé-chauffeur avec panneau de toit amovible et faux compas, ses roues à rayons, et l'inscription « Zsa Zsa » stylisée qu'on retrouve sur la porte et vitres gravées par l'artiste Robb Rich la voiture ne manque pas d'allure. D'autant plus qu'elle est revêtue d'une peinture or et les chromes bénéficient d'un placage or de 24 carats. À l'intérieur, le tableau de bord et les garnitures bois sont en superbe état, de même que la sellerie en cuir brun.

Après avoir été dissimulée pendant une vingtaine d'années, cette voiture est revenue en Europe. Modèle unique, son extravagance rappelle les plus belles années de Hollywood et les plus brillantes réalisations du grand George Barris !

Known for her escapades and her nine spouses, Zsa Zsa Gabor was a flamboyant actress. Born in Hungary, she immigrated to the United States in 1941 and had a great career in Hollywood with the best directors (up to Orson Welles, John Huston and Henri Verneuil) and the greatest actors.

If she appeared at the wheel of a 300 SL, her tastes were showcasing a certain extravagance, as demonstrated by the Rolls Royce for sale here. She sent this long wheelbase Silver Cloud II to the famous customization specialist George Barris in 1978, in order to make a creation that could be exhibited at the 1978 Auto Expo in Los Angeles. The renowned craftsman, also known as the creator of the Batmobiles, embarked himself on a spectacular transformation

of this rare LWB model, of which only 299 units were manufactured. This car doesn't certainly lack of style with its large headlights, its apparent spare tyre, its coupe-driver style pavilion with removable roof panel and dummy compass, its spoked wheels and the stylised "Zsa Zsa" inscription on the door and windows engraved by artist Robb Rich. Moreover it is covered in gold paint and the chrome also has a 24-carat gold plating. The dashboard and wooden trims are in superb condition, the same can be said for the brown leather upholstery. After being hidden for twenty years, this car has returned to Europe. The extravagance of this unique model takes us back to the best years in Hollywood and the most amazing productions of the great George Barris!

1964 AUSTIN HEALEY 3000 MKIII BJS

Carte grise française
French title

Châssis n° HB38L25556
Moteur n° 29K/RU/H368
Carrosserie n° 70448

55.000 - 75.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Présentation typiquement Austin Healey
- Restauration totale, près de 85 000 € de factures
- Cabriolet, moteur 3 litres de 148 cv et finition soignée

• *Typical of an Austin Healey presentation*

• *Complete restoration, with invoices close to €85,000*

• *Convertible, 148cc 3-litre engine and neat finish*



L'Austin Healey 3000 présentée est une MKIII du type BJS phase I de 1964. Dans les mains d'un propriétaire au Texas de 1970 à 2010 elle a été importée des Etats-Unis fin 2010, puis entièrement restaurée pour le compte de l'actuel depuis 2011, par un spécialiste d'automobiles anciennes. La restauration effectuée, qui a duré près de 3 ans, a été très poussée et n'a laissé aucun poste de côté. La caisse a été découpée puis sablée avant peinture et les tôles abîmées remplacées. La mécanique a été revue avec changement de l'arbre à cames, des pistons, de la culasse (convertie au sans plomb), rectification du vilebrequin, ainsi que remise à neuf de l'embrayage, de la transmission et des trains roulants. La sellerie et les diverses garnitures ont été refaites et la capote changée... Des améliorations techniques, comme l'installation d'un

allumage électronique, ou la pose d'un cache culbuteur, d'un radiateur, d'un réservoir et de carters inférieurs en aluminium, ont également été effectuées. Au total ce sont ainsi plus de 83 700 €, factures à l'appui, qui ont été investis pour la remise en état. En avril 2017, un peu moins de 1600 km après la fin des travaux, une révision pour parfaire le rodage et quelques ajustements a été faite. Aujourd'hui, la voiture qui affiche 2250 km est donc en excellent état. Dans une combinaison de couleurs, « light blue » à flancs « old english white », mariée à un intérieur cuir, moquettes, capote et couvre capote bleu « imola », notre BJS bénéficie d'une belle présentation et sera livrée avec sa housse de protection, mais elle est surtout prête à rouler.

This Austin Healey 3000 is a 1964 phase one MKIII type BJS. Owned by a collector in Texas between 1970 and 2010, it was imported from the US at the end of 2010 and was then completely restored from 2011 by a classic car specialist on behalf of the actual proprietor. The restoration, which lasted almost 3 years, was very thorough and no stones were left unturned. The bodywork was stripped down and sanded before the paint, and damaged sheets were replaced. The engine was serviced, which included replacement of the camshaft, pistons, cylinder head (converted to unleaded), adjustment of the crankshaft, as well as the restoration of the clutch, transmission and running gear. The upholstery and various fittings have been redone and

the hood changed...Technical improvements were also carried out, such as the installation of an electronic ignition, the fitting of a rocker cover, a radiator, a tank and lower crankcase in aluminium. As evidenced by several invoices, more than €83,700 were invested for the restoration. Close to 1,600 km after the end of the work, a service and some adjustments were carried out in April 2017 to enhance the running-in. The odometer displays 2,250km today and is in excellent condition. In a mixture of "light blue" with "old english white" sides colours, combined with a leather interior, carpets, hood and "imola" blue hood cover, our BJS is presented beautifully and will be delivered with its protective covers. This car is ready to hit the road.

1959 BMW 503 COUPÉ

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 69336
Moteur n° 30503

70.000 - 110.000 €

- Fantastique projet de restauration
- Modèle prestigieux, arrêté depuis 1976
- Seulement 413 exemplaires (273 coupé)

- *Fantastic restoration project*
- *Prestigious model, stored since 1976*
- *Only 413 examples made (273 coupes)*



Incroyable et excitant projet de restauration, notre 503 coupé a une histoire à fois singulière et attachante retracée par son actuel propriétaire. Cette BMW de grand luxe fut produite le 24 octobre 1958 de couleur Riviera Sand/ Tundra. Après être restée près d'un an dans une concession de Berlin, elle fut transférée en Belgique et vendue neuve par SR Garage, concessionnaire BMW de Bruxelles, le 22 septembre 1959. Il s'agit de l'une des dernières série I, équipée des vitres électriques et d'un levier de vitesses au plancher. Elle fut, quelques années après, la propriété en 2^{ème} main, d'un médecin belge de Beveren qui eut un choc avant à son bord, au cours de l'année 1976. Inutilisable, elle fit l'objet d'une reprise pour l'achat d'une nouvelle Jaguar, auprès des Etablissements De Ridder à Hassdonck qui distribuaient

la marque BMW dans le passé et assuraient toujours l'entretien de la 503. Elle n'a depuis plus jamais circulé, remise au sein de la concession avant que son actuel propriétaire, collectionneur averti, en fasse l'acquisition en 2007. La voiture arbore une livrée associant une robe verte à un toit blanc, la sellerie de cuir beige d'origine tout comme les panneaux de portes sont encore assez bien conservés. Elle est toujours équipée de sa trousse à outils, de sa roue de secours et de son cric. Entièrement à reprendre, elle est complète et son moteur n'est pas bloqué. Avec seulement 413 exemplaires produits, il s'agit donc d'un modèle rare et particulièrement intéressant. La voiture sera livrée avec un ancien titre de circulation belge.

An amazing and exciting restoration project, this 503 Coupé has a unique and endearing history traced by its current owner. This very luxurious BMW was produced on October 24, 1958, finished in Riviera Sand / Tundra color. After spending almost a year in a Berlin dealership, it was transferred to Belgium and sold new by Brussels BMW dealer SR Garage on September 22, 1959. This is one of the latest series I, equipped with electric windows and a shifter on the floor. The second owner, a Belgian doctor of Beveren, had a front collision while on board in 1976. Consequently unusable after the accident, it was traded in for a new Jaguar via De Ridder in Hassdonck, a former BMW dealership who still maintained the 503. It has never

since been driven and was stored within the dealership before its current owner, a knowledgeable collector, bought it in 2007. The car features a green livery with a white roof, the original beige leather upholstery and the door panels are still quite well preserved. The car is equipped with its tool kit, spare wheel and jack. In need of a full restoration, it is complete and the engine has not seized. With only 413 copies produced, it is therefore a rare model and will be a particularly interesting restoration project. The car will be delivered with an old Belgian title.

1954 PORSCHE 356 1500 SUPER PRÉ A CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis n° 60646
Moteur n° P*60409*
Carrosserie Reutter n° 60646
200.000 - 300.000 €

• Dans la même famille depuis 18 ans

• En partie restaurée par Häfner en Allemagne

• Modèle mythique et particulièrement rare

• In the same family for the past 18 years

• Partially restored by Häfner in Germany

• Iconic and particularly rare model



Conçue au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la Porsche 356 est officiellement présentée au Salon de Genève en 1949 et deux Porsche 356 seront exposées au Salon de Paris 1950. Peu après, en janvier 1951, Ferdinand Porsche disparaît et c'est son fils Ferry, brillant et dynamique, qui prend la suite. La 356 reprend une plateforme dérivée de la Volkswagen, ainsi que son moteur modifié et plus puissant. La carrosserie est dessinée par Erwin Komenda et réalisée dans les ateliers Reutter, à Stuttgart. Légère et aérodynamique, la voiture fait merveille sur les parcours sinueux. Les premières 356, baptisées rétrospectivement « Pré A » car elles arrivent avant la 356 A lancée en 1955, sont des modèles très rares.

Une attestation délivrée par Porsche et produite au dossier nous informe que notre belle Pré-A cabriolet est sortie des chaînes de production le 13 août 1954, et était destinée au marché américain. Il s'agit bien d'une année-modèle 1954. Dans la même famille depuis désormais 18 ans, cette rare 356 fut acquise en Belgique en 2002. Alors en cours de restauration, elle était démontée et dépourvue de son moteur. Afin de rénover cette voiture dans les règles de l'art, la fin de la restauration fut confiée au spécialiste allemand Albert Häfner, réputé pour son intransigeance sur la qualité et le respect des caractéristiques originelles des Porsche 356. La voiture reçoit les attentions des artisans sélectionnés de 2002 à 2007 afin de retrouver sa superbe

The Porsche 356 was designed in the aftermath of the Second World War and officially launched at the Geneva Motor Show in 1949, two Porsche 356 cars were also displayed at the Paris Motor Show in 1950. Ferdinand Porsche passed away shortly after in January 1951 and it was his brilliant and dynamic son who took over. The 356 recaptures a derivative platform from the Volkswagen, as well as its modified and more powerful engine. The bodywork was designed by Erwin Komenda and manufactured at the Reutter workshops in Stuttgart. The car has created wonders on winding routes, thanks to its lightness and aerodynamicism. Retrospectively called "pre-A" since they came

before the 356 A was launched in 1955, the first 356s are very rare models.

Issued by Porsche and included in the documentation, a certificate states that our beautiful pre-A convertible was out of the factory on 13 August 1954 and intended for the American market; it is therefore a 1954 model. In the same family for the past 18 years, this rare 356 was acquired in Belgium in 2002 while being restored, consequently stripped down and deprived of its engine. In order to bring this car back to life in its complete original condition, the end of the restoration was then entrusted to the German specialist Albert Häfner, renowned for his uncompromising attitude towards



d'antan. Un moteur de type 616/1 d'une cylindre de 1600 cc sera alors installé, certes non d'origine, il dispose cependant de plus de puissance et permet un agrément de conduite nettement supérieur au 1500. Encore très bien conservée aujourd'hui, preuve de la qualité de la restauration réalisée, cette 356 ne manque pas d'allure dans cette robe d'un vert soutenu associé à un intérieur en cuir crème du plus bel effet. Il s'agirait d'ailleurs de la couleur extérieure d'origine retrouvée sur la voiture lors de la restauration. Les quatre passagers sont protégés des intempéries par une capote en alpaga doublée, un couvre capote venant améliorer la présentation une fois la voiture décapotée. Elle dispose aussi de son autoradio Blaupunkt d'époque ainsi que de son cric et de sa roue

de secours. La Porche Cabriolet 356, dite Pré A, est une voiture particulièrement rare. Produite à seulement 144 exemplaires en cabriolet pour l'année 1954, moins de 20 exemplaires seulement auraient alors été équipés du bloc 1500 S. Belle, fiable et confortable, elle disposait déjà à l'époque des atouts qui feront le succès et la renommée de la marque Porsche, les amateurs n'y seront pas insensibles.

quality and respect of the Porsche 356's original characteristics. The car gets all the attention of craftsmen selected between 2002 and 2007 in order to rediscover its wonderful yesteryear. A 1600cc cylinder type 616/1 engine will then be installed, which admittedly is not the original but nonetheless has more power and allows a much higher driving quality than the 1500.

As it remains in highly well-preserved condition to date, proof of the restoration quality carried out, this 356 does not lack of style in its dark green colour and most gorgeous cream leather interior. It also turns out to be the original exterior colour present on the car during the restoration. The four passengers are protected from

the weather by a double-lined alpaca hood, a soft top cover that improves its elegant look once the car's top is opened. It also has its original Blaupunkt car radio, as well as its jack and spare tyre. The Porsche 356 Cabriolet, known as pre-A, is a particular rare car. Produced at only 144 examples in convertible version for the 1954 year, less than 20 units were fitted with the 1500 S engine block. Beautiful, reliable and comfortable, it already had great assets at that time, which would ultimately make the success and reputation of the Porsche brand, enough to attract enthusiasts' attention.

1989 PORSCHE 911 3.2L CLUBSPORT M637

Carte grise française
French title

Châssis n° WPOZZZ91ZKS102565
Moteur n° 64K04209
Boîte n° G5000 2K01236

130.000 - 160.000 €

• Modèle rarissime, seulement 312 exemplaires

• Carnet d'entretien, moteur d'origine

• Le chaînon manquant des RS

• Very rare model, only 312 examples made

• Service book, original engine

• The missing link in the RS family

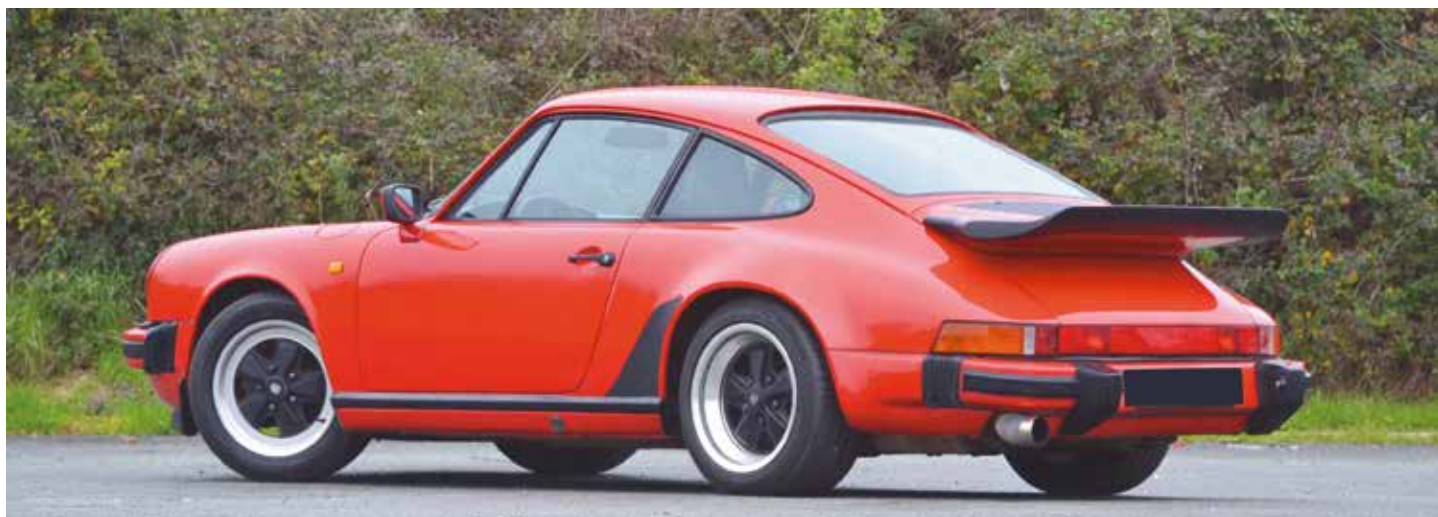


Nous présentons une très rare 911 3.2L en version Clubsport, code option M637, mise en circulation en avril 1989. Livrée neuve en Allemagne comme en témoigne son carnet d'entretien, elle est équipée entre autres options d'un différentiel autobloquant à 40%, d'un levier de commande plus court et de spoilers avant et arrière. Légèrement allégé, son poids passait de 1 278 à 1 179 kg. Pour ce faire, elle proposait un habitacle dépouillé avec par exemple des vitres à remontage manuel, l'absence de banquette arrière, un plancher en fibre de verre, une commande de chauffage manuelle et des sièges dont le dossier était plus enveloppant. Le dossier qui l'accompagne permet de retracer son histoire depuis 1996, déjà française à l'époque, il comprend aussi de nombreuses factures et deux expertises. Son actuel propriétaire très connu de l'univers Porsche en fit l'acquisition en 2006 et il a parcouru à son bord

environ 20 000 km s'assurant du bon entretien de sa voiture. Cette 911 Clubsport affiche aujourd'hui un tout petit peu plus de 151 000 km et se présente dans un bel état général de conservation. Sa couleur « rouge indien » est des plus sportives en phase avec la philosophie du modèle, de présentation homogène, elle fut repeinte dans le passé. Son intérieur est assez bien préservé, la sellerie de tissus est sans déchirure et les moquettes et le ciel de toit présentent bien. Elle vient de plus de bénéficier d'un entretien général chez le spécialiste A.R. Sport de La Rochelle et se trouve prête à prendre la route. Cette 911 est particulièrement rare puisque la production totale, de 1987 à 1989, s'élève à 312 exemplaires européens conduite à gauche. Il s'agit donc d'une voiture très sportive, préfigurant la recette qui allait être utilisée pour tous les modèles RS futurs, une 911 exclusive à collectionner d'urgence.

This very rare 911 3.2L Clubsport, option code M637, first registered in April 1989, was delivered new in Germany as indicated by its maintenance book. Among other options, it is equipped with a 40% locking differential, a shorter shifter, and front and rear spoilers. Slightly lightened, its weight was reduced from 1,278kg to 1,179kg with a much more bare cabin, manual windows, a rear seat delete, a fiberglass floor, a manual heating control and seats with more wrap-around backs. The accompanying file traces the car history back to 1996 when the car was in France and includes numerous invoices and two expert reports. Its current owner, well respected in the Porsche community, acquired the car in 2006. He drove it around 20,000 km and ensured its good maintenance. This 911 Clubsport now displays just over 151,000 km on the odometer

and is in a good general state of preservation. Its "Indian Red" finish fits the sporty philosophy of the model and it had been repainted in the past. The interior is fairly well preserved with no tears on the upholstery and carpets and headliner are in good shape. The car just received a general service by A.R. Sport Specialists in La Rochelle and is ready to hit the road. This 911 is particularly rare, as only 312 European left hand drive examples were produced between 1987 and 89. This exclusive 911 which prefigured the recipe that would be used for all future RS models, is to be collected urgently.



1929 MERCEDES-BENZ 460 NÜRBURG LIMOUSINE SÉPARATION CHAUFFEUR

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 52685

Moteur n° 52685

190.000 - 240.000 €

- Matching numbers
- L'allure et la prestance d'une 770K
- Récemment entièrement restaurée

- Matching numbers
- The imposing appearance of a 770K
- Recent full restoration



La dernière pierre angulaire de la production de voiture de tourisme après la fusion de Mercedes-Benz était la Nürburg 460 qui était équipée d'un moteur huit cylindres 4.6 L. Son appellation provenait du fait qu'elle avait subi son test d'endurance sur le circuit de Nürburgring. Développée sous l'ère de Ferdinand Porsche, avant qu'il ne quitte Daimler-Benz, et dévoilée pour la première fois lors du Salon de Paris 1928, la Nürburg 460 fut en production jusqu'en décembre 1933. Ce modèle élégant avait la capacité d'accueillir jusqu'à 6-7 passagers, à la fois dans le confort et la vitesse.

Cet exceptionnel modèle est donc une version châssis court (3 430 mm). Elle est habillée de

sa carrosserie limousine d'usine, peinte en rouge et noir, lui conférant un esprit de sportivité. Elle fut très certainement livrée neuve à une personnalité puisqu'elle est équipée de la séparation chauffeur. Les archives Mercedes d'avant-guerre ayant en grande partie disparues pendant les bombardements de la seconde guerre mondiale, on ne connaît pas les origines de cette imposante Mercedes. En revanche, nous avons pris contact avec M. Peter S., son ex-proprétaire, il nous a confirmé que sa restauration intégrale fut réalisée il y a une vingtaine d'années dans la région de Frankfurt. On ne peut constater qu'un usage restreint depuis compte tenu de son état exceptionnel aussi bien en carrosserie que ses

The final cornerstone model in touring car production after the Mercedes-Benz merger was the Nürburg 460 which was equipped with a 4.6-litre eight-cylinder engine. Endurance tests took place at the Nürburgring circuit, giving the car its name. Developed during Ferdinand Porsche's era, before he left Daimler-Benz, the Nürburg 460 was unveiled at the Paris Motor Show in 1928 and remained in production until December 1933. A highly elegant model, it had the capacity to carry 6-7 passengers comfortably at speed.

This exceptional example is a short chassis version (3,430 mm). It is fitted with the factory limousine body, and the red and

black paintwork gives it a sporty appearance. The car was likely delivered new to a person of some standing as it is fitted with a partition. Pre-war Mercedes archives were largely destroyed during WW2 bombing, and so the early history of this imposing Mercedes is not known. We have, however, contacted a previous owner, Mr Peter S, who informed us that a full restoration was carried out some twenty years ago in the Frankfurt area. It is clear the car has been used sparingly as both the bodywork and interior remain in exceptional condition. The quality of workmanship and materials is remarkable, with a front bench seat in leather, as was correct for the driver, in red, and



aménagements intérieurs. La qualité des matériaux est remarquable, la banquette avant étant tendue de cuir – comme il se doit pour le chauffeur – rouge, les fauteuils arrière et strapontins escamotables, recouverts de velours rouge. Aucun défaut n'est à relever tant l'état est « comme neuf ». A l'arrière, elle est équipée de sa malle de voyage d'origine protégeant deux grosses valises noires. Les chromes sont en excellent état et les roues 'artillerie' impeccables.

Il s'agit ici d'une automobile classique de grande qualité et d'un modèle permettant de vous présenter dans les Concours d'Élégance avec élégance.

rear seats and fold-down seating covered in red velvet. There are no defects and the upholstery is in 'as-new' condition. At the back, the car has its original travelling trunk with two large black suitcases. The chrome is in excellent condition and the artillery wheels are superb.

This is a high-class automobile that would be a welcome participant at a Concours d'Élégance.



1965 MERCEDES-BENZ 600 LIMOUSINE PULLMAN

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 100.014-12-000402
Moteur n° 100.980-12-000412

200.000 - 300.000 €

- Historique connu
- Belle patine d'usage
- Seulement 428 exemplaires Pullman

- *Known history*
- *Beautiful patina*
- *Only 428 Pullman examples*



Avec la 600, Mercedes-Benz va proposer la plus imposante limousine jamais produite. Son V8 à injection de 6,3 litres donnant 51 m/kg de couple et 250 ch est capable de propulser ses 2,5 tonnes à 205 km/h. Elle offre le meilleur de la technologie de l'époque: boîte automatique à quatre rapports aux passages bien lissés, freinage à disques à assistance pneumatique comme les suspensions et système hydraulique tentaculaire qui actionne tous les réglages des sièges, les glaces, l'ouverture et la fermeture des portes.... Les équipements de confort ne peuvent être plus complets avec une régulation automatique du chauffage et de la ventilation (bi-zone) et les finitions (sellerie cuir, ornements chromés et en bois verni consoles avant

et arrière) sont au-delà de toute critique. Au total, Daimler-Benz produira 2 677 « 600 » dont 428 Pullman.

Cette Mercedes 600 Pullman, à l'instar des autres exemplaires tous en grande partie destinés aux grands et puissants de ce monde, fut commandée par l'Etat du Zaïre et livrée neuve le 6 mars 1965 notamment pour les besoins du Président Mobutu Sese Seko. Elle survécut à ses exigeantes fonctions officielles et fut rachetée à la fin des années 70, par un collectionneur allemand, qui l'importa alors en Europe. Elle reçut une peinture neuve de couleur noire d'origine (ref. G040) dans les années 80 et fut ensuite conservée dans de bonnes conditions, roulant assez peu mais faisant l'objet

With the 600, Mercedes-Benz will offer the mightiest limousine ever produced. Its 6.3-litre V8 engine with injection giving 51 m/kg of torque and 250hp is capable of propelling this 2.5 tons vehicle to 205 km/h. It also has the best technology available at that time: four-speed automatic transmission with very smooth gear shifts, pneumatic assisted disc braking like the suspensions and sprawling hydraulic system which controls all seat adjustments, windows, doors opening and closing... Comfort-wise, the equipment could not be more complete, with automatic regulating heating and ventilation (dual zone); finishing elements are also beyond all criticism (leather upholstery, chrome decorations,

front and rear varnished wooden consoles). Daimler-Benz manufactured 2,677 total units of the "600", including 428 Pullman versions.

Like most other examples aimed at the rich and powerful of this world, this Mercedes 600 Pullman was ordered by the State of Zaïre and delivered new on 6 March 1965, in particular for President Mobutu Sese Seko's needs. It survived its demanding official functions and was bought by a German collector in the late 1970s, who then imported it into Europe. It had a new paint job done in its original black colour (ref. G040) in the 1980s and was then kept in good condition, not being much on the road but subject to regular services. Its



d'entretiens réguliers. Son actuel propriétaire en fit l'acquisition en 2005, séduit par l'authenticité et l'état de préservation de cet exemplaire. Souhaitant conserver l'âme de cette voiture mais désirant optimiser son état de présentation et son fonctionnement, il entreprit alors quelques opérations de rénovation avec pour objectif de conserver le maximum d'éléments d'origine. Ainsi parmi les travaux réalisés au cours des dernières années, nous pouvons citer la reféction du système hydraulique des commandes intérieure, une modernisation du système de radio, une révision du moteur ainsi que de la boîte de vitesses et des freins, le remplacement de la pompe à eau et un traitement du vernis des boiseries. Les contrôles techniques

allemands réputés exigeants ont été passés avec succès preuve du fonctionnement satisfaisant de la voiture. Cet exemplaire dispose des banquettes arrière qui se font face ainsi que des 6 vitres latérales descendantes. Le bel habitacle en cuir rouge est en état d'origine et dispose d'une très belle patine même si le siège conducteur est plus usé que l'ensemble de la sellerie. Jamais intégralement restaurée mais toujours entretenue et utilisée avec précaution, cette Mercedes 600 en version Pullman constitue une rare occasion d'acquérir une voiture authentique qui a conservé son originalité. Une limousine qui a marqué à jamais son époque par sa suprématie technique et son succès à travers le monde.

current owner acquired it in 2005 after being seduced by the vehicle's authenticity and well-preserved condition. Wishing to keep the car's soul but also wanting to optimise its aesthetic and working condition, he then got some restoration work carried out, with the aim of retaining the maximum of its original elements. Among the works done in recent years, we can indeed mention the hydraulic system restoration of internal controls, the radio system upgrade, service of the engine as well as the gearbox and brakes, water pump replacement and a woodwork varnish treatment. Highly-demanding German technical checks were successfully passed, proving the well functioning of the car. This

example has rear seats facing each other as well as 6 downward lateral windows. The beautiful red leather interior is in original condition and has a very beautiful patina, despite the driver's seat being more worn than the whole of the upholstery. Never fully restored but always serviced and used with care, this Mercedes 600 Pullman is a rare opportunity to purchase an authentic car which has retained its originality. A limousine that forever marked its era with its technical supremacy and its success around the world.

1959 PORSCHE-DIESEL TYPE 218 STANDARD

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° 2795H

20.000 - 30.000 €

Sans réserve / **No reserve**

- Bon état de marche
- Relevage hydraulique 3 points optionnel
- Doté d'une benne de chargement

- *In good working condition*
- *Optional 3-point hydraulic lift*
- *Equipped with a loading bucket*



C'est en 1957 que le Porsche-Diesel 218 Standard succède au type 122. Produité par la société Porsche-Diesel-Motorenbau-GMBH jusqu'en 1963, ce modèle connaît un large succès. Avec un capot à la forme originale et sa seconde place logée sur l'aile arrière gauche son design était particulièrement réussi. La version Standard se caractérisait notamment par une mécanique bicylindre à refroidissement par air. Les tracteurs de cette série pouvaient être livrés avec un système d'attelage trois points et une barre de coupe optionnels. L'exemplaire que nous proposons dispose de la première option, fort utile. D'autant plus qu'il est équipé d'une benne en bois installée sur ce système de levage, ce qui est peu courant. Il s'agit d'un modèle 218 standard avec le moteur de 1644 cm³ développant 28 cv,

immatriculé pour la première fois le 12 janvier 1959. Repeint dans le passé il se présente dans un bel état général au regard de sa vocation utilitaire. Il a surtout conservé son tableau de bord en aluminium guilloché moulé dans sa configuration d'origine, alors que cette pièce disparaît la plupart du temps lors de la restauration de ces utilitaires. Le compteur affiche 5 310 heures de fonctionnement. Ce tracteur Porsche est dans sa couleur rouge caractéristique, avec feux avant noirs, petits feux arrière chromés et jantes blanches. Il n'a que peu servi ces dernières années mais s'avère prêt au service, soit dans la propriété d'un gentleman farmer, soit au sein d'une collection sur le thème, tout comme au Musée Porsche de Stuttgart où un exemplaire similaire est exposé.

It was in 1957 that the Porsche-Diesel 218 Standard succeeded the type 122. Produced by the company Porsche-Diesel-Motorenbau-GMBH until 1963, this model was very successful. With a hood with the original shape and its second seat housed on the left rear wing, its design was particularly successful. The Standard version was differentiated by an air-cooled twin-cylinder powerpack. Tractors in this series could be supplied with an optional three-point hitch and cutter bar. The one on offer has the first option, which is very useful. Especially so, as it is equipped with a wooden bucket installed on this lifting system, which is unusual. It is a standard 218 model with the 28bhp 1644cc engine, registered for the first time

on January 12, 1959. Repainted in the past, it is in a good overall condition with regard to its utility vocation. Above all, it has kept its dashboard in cast aluminium in its original configuration, whereas this is one part which does not survive restoration. The counter displays 5,310 hours of operation. This Porsche tractor is in its characteristic red color, with black front lights, small chrome rear lights and white rims. It has not been used much in recent years but is ready for service, either in the property of a gentleman farmer, or in a collection, just like at the Porsche Museum in Stuttgart where a similar copy is on exhibit.



Lots 156 à 167

*Collection placée sous
le signe de l'étoile*

1969 MERCEDES-BENZ 600 LIMOUSINE

Carte grise française
French title

Châssis n° 10001212001484

80.000 - 120.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Bel état de présentation

• Toit ouvrant optionnel

• Un sommet du luxe selon
Mercedes-Benz

• *Beautiful condition*

• *Optional sunroof*

• *The ultimate luxury from
Mercedes-Benz*



La Mercedes 600 est la limousine la plus imposante jamais proposée par un constructeur et, sur le plan mécanique, la plus élaborée compte-tenu des technologies disponibles à l'époque : V8 à injection de 6,3 litres donnant 51 m/kg de couple et 250 ch (DIN), freinage à assistance pneumatique comme les suspensions et système hydraulique tentaculaire. Les équipements de confort ne peuvent être plus complets avec une régulation automatique du chauffage et de la ventilation (bi-zone) et les finitions sont au-delà de toute critique. La 600 est proposée sur deux empattements sous trois formes dont la version limousine quatre portes sur 3,20 m d'empattement que nous présentons. Celle-ci est réputée avoir été la propriété du PDG des huiles Lesieur et a rejoint la collection en 2013. Elle offre une superbe livrée bleu nuit dont

la laque est de belle qualité, tandis que l'habitacle est tendu de laine de teinte marron clair. Sous les pieds, d'épaisses moquettes rappellent la teinte de la carrosserie, au-dessus de la tête se trouve un toit ouvrant optionnel et face à nous, la planche de bord comporte un autoradio Becker Grand-Prix, tandis que le compteur affiche 32 737 km. En 2014, la voiture a bénéficié d'une révision générale pour un montant de plus de 5 000€ (environ 3000km parcourus depuis). Les pneumatiques Avon à flancs blancs, peu usés, ont été remplacés en 2015. Cette superbe limousine de grand luxe constituera un dilemme pour son futur propriétaire : s'installer dans le luxueux compartiment arrière pour déguster un scotch, ou prendre place derrière le volant afin de goûter au plaisir de conduire que procure ce vaisseau amiral.

The Mercedes 600 is the most impressive limousine ever put forward by a manufacturer and mechanically, the most elaborate considering the level of technology available at the time: 6.3-litre V8 with injection offering 51m/kg of torque and 250hp (DIN), tyre assisted braking like the suspensions and hydraulic sprawling system. Comfort elements could not be more complete with the automatic heating and ventilation control (dual zone) and the final touches are beyond all criticism. The 600 came in two wheelbases under three designs, including a four-door limousine version with a 3.20m wheelbase that we are offering here. This particular example has been owned by the CEO of Lesieur oils and joined the collection in 2013. It has a superb

midnight blue livery with high quality lacquer; while the interior is covered with light brown wool. It has thick floor mats reminding us of the bodywork's colour; an optional sunroof above our heads and facing us, a Becker Grand-Prix car radio, not to forget a mileage displaying 32,737 km. A general overhaul was carried out in 2014 for more than €5,000 (the car has since travelled 3,000km approximately). The barely used Avon tyres with white sidewall were replaced in 2015. This gorgeous luxury limousine will be a dilemma for its future owner: either to sit comfortably at the back in total luxury to taste a Scotch or, to take a seat behind the wheel to enjoy the driving experience that this flagship vessel provides.

1959 MERCEDES-BENZ 190 SL

Carte grise française
French title

Châssis n° 121042109500324
Moteur n° 121.921-10-9500343

80.000 - 120.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Véhicule restauré
- Equipé d'un hard-top
- Modèle emblématique

- **Restored vehicle**
- **Fitted with an hard-top**
- **Iconic model**



Alternative plus économique à sa grande sœur, la mythique 300 SL, la 190SL va contribuer à bâtir la réputation de la lignée des Roadster « Sport Leicht » toujours au cœur de la gamme Mercedes-Benz de nos jours.

Immatriculé le 1er juillet 1959, notre exemplaire a rejoint la collection en 2013 alors qu'il avait bénéficié d'une restauration. Il combine une élégante livrée gris sombre métallisée à un bel intérieur cuir rouge bordeaux et moquettes assorties. Saine, la carrosserie est complétée d'un rare hard-top. L'habitacle offre trois places, la dernière étant disposée perpendiculaire à la route, derrière les sièges avant. Le tableau de bord dispose d'un autoradio Radiomatic d'époque et le compteur affiche 9 706 km. La capote a également été restaurée et est en parfait état.

Lors de son achat, et pour en parfaire la condition, plus de 10 000€ ont été engagés : réfection des carburateurs, remplacement des silentbloks, adaptation d'un allumage électronique, révision des freins, traitement des soubassements, ou encore réglage moteur ont été, entre autres, à l'ordre du jour. Les chromes, en bon état d'usage, contribuent à la mise en valeur des coloris seyant de cet exemplaire. Nous avons également relevé la présence d'une ligne d'échappement en inox. Outre le jalon majeur qu'il constitue dans l'histoire de la marque, cet exemplaire restauré propose une combinaison de couleurs intéressante et un état de présentation homogène. Ainsi, l'on comprend aisément qu'il ait été sélectionné pour rejoindre cette belle collection.

A more economical alternative to its big sister, the legendary 300 SL, the 190SL helped build up the reputation of the "Sport Leicht" Roadster lineage, which still remains at the heart of the Mercedes-Benz range today.

Registered on July 1, 1959, the car on offer, joined the collection in 2013 after having benefitted from a restoration. It combines an elegant dark gray metallic livery with beautiful burgundy red leather interior and matching carpets. The sound body is complemented by a rare hardtop. The passenger compartment provides three seats, the last of which is arranged perpendicular to the road, behind the front seats. The dashboard features a vintage Radiomatic car radio and the odometer reads 9,706 km. The hood has also been restored and

is in a perfect state. At the time of its purchase, and in order to perfect the condition, more than 10,000 € were spent: repair of the carburetors, replacement of the silent blocs, adaptation of an electronic ignition, overhaul of the brakes, treatment of the underbody, adjustments to the engine etc. The chrome, in good condition of use, contributes to the highlighting of the lovely colors of this car. We also noted the presence of a stainless steel exhaust system. In addition to the major milestone it represents in the history of the brand, this restored example offers an interesting combination of colors and a homogenous condition. It is therefore easy to understand why this car joined this beautiful collection.

1969 MERCEDES-BENZ 280 SL AUTOMATIQUE

Carte grise française
French title

Châssis n° 11304412011783
Moteur n° 130.983-12-007489

80.000 - 100.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Véhicule restauré
- Version la plus puissante
- Polyvalence d'utilisation

- **Restored vehicle**
- **Most powerful version**
- **Versatile**



On ne présente plus la Mercedes 280SL, sommet de la gamme W113 puisqu'équipée de la mécanique la plus puissante, issue de la classe S, installée sous le capot d'une carrosserie dessinée par Paul Bracq. Son succès fut immédiat et demeure aujourd'hui, grâce notamment à sa fiabilité et sa polyvalence d'utilisation.

Cet exemplaire a été immatriculé le 1er août 1969. Délivré neuf de couleur blanc papyrus, cet exemplaire, doté de la transmission automatique et de la direction assistée, a bénéficié d'une restauration avant d'intégrer la collection en 2015. La carrosserie est saine et à été repeinte, tandis que la capote bleu nuit a également bénéficié d'une remise en état. A bord, la sellerie en skaï bleu est bien conservée avec ses moquettes assorties. Le tableau de bord est

agrémenté d'un autoradio Becker Grand Prix d'époque et le compteur affiche 54 961 km. En 2015, une révision de la mécanique ainsi que du freinage a été effectuée, et l'année suivante, une ligne d'échappement en inox a été montée. Nous avons noté l'absence du hard-top dont l'utilisation compliquée ne fera pas grand défaut au nouveau propriétaire. Ce dernier devra également, outre les vérifications d'usage, procéder au remplacement du neiman. Un rapport d'expertise de 2019 accompagne la voiture. Entretien et issue d'une belle collection, cette Pagode constitue un exemplaire intéressant, digne représentant d'un modèle qui a marqué l'histoire de la marque à l'étoile.

This Mercedes-Benz 280SL is the top of the W113 range, since it is equipped with the most powerful mechanicals, from the S class, installed under the hood of a body designed by Paul Bracq. The car was immediately successful, and remains until today, thanks in particular to its reliability and versatility of use.

The car on offer was registered on August 1, 1969. Delivered new in papyrus white color, it features an automatic transmission and power steering and benefitted from a restoration before joining the collection in 2015. The bodywork is sound and has been repainted, while the midnight blue hood has also benefited from a refurbishment. The upholstery in blue leatherette is well preserved, with its matching

carpets. The dashboard features a vintage Becker Grand Prix car radio and the odometer reads 54,961 km. In 2015, an overhaul of the mechanicals and the brakes was carried out, and the following year, a stainless steel exhaust system was fitted. We noted the absence of the hard-top, the complicated use of which will not make the new owner miss it too much. In addition to the usual checks, the latter will also have to replace the neiman. A 2019 expertise report comes with the car. Well maintained and in a beautiful condition, this Pagoda SL is an interesting and worthy representative of a model which marked the history of the marque with the star.

1967 MERCEDES-BENZ 300 SE COUPÉ

Carte grise française
French title

Châssis n° 11202110009736
Moteur n° 189.987-10-000686

40.000 - 60.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Rare version coupé
- Boîte manuelle, climatisation
- Combinaison de couleurs distinguée

- **Rare coupé version**
- **Manual transmission, air-conditioning**
- **Elegant colour combination**



© Mathieu Bonnevie

Lancée en 1961, la Mercedes 300 SE W112 est l'initiatrice de la classe « S ». Elle vient combler la place laissée vacante par la 300 Adenauer en haut de la gamme et est déclinée en plusieurs versions, équipées du six-cylindres M189 dont les 170 cv lui permettaient d'atteindre près de 200 km/h. En plus d'une suspension arrière pneumatique à assiette constante, elle bénéficiait d'une finition plus soignée avec enjoliveurs chromés et habitacle richement équipé. La version coupé ne sera produite qu'à 2419 exemplaires.

Ce beau coupé de couleur gris argent d'origine, a été immatriculé le 2 juin 1967 et a rejoint la collection en 2017. Outre son élégante combinaison de couleurs qui est complétée d'un pavillon noir brillant, il dispose d'un bel intérieur en cuir vert d'origine et bien patiné.

Ses équipements en font une des versions les plus désirables puisqu'il est doté de la boîte de vitesses mécanique et d'une climatisation optionnelle. Saine, la carrosserie a été repeinte, tandis que le compartiment moteur est demeuré d'origine. Les chromes, plus nombreux sur cette version, sont en bon état général. A bord de ce luxueux vaisseau, quatre vitres électriques et un autoradio Becker Europa TR complètent les équipements, tandis que le compteur affiche 57 835 km. Depuis son achat, les freins ont été révisés et de nombreux travaux visant à parfaire son fonctionnement ont été réalisés. Cet exemplaire est donc particulièrement désirable, et après les vérifications d'usage, il vous conduira avec distinction sur les routes du grand tourisme.

Launched in 1961, the W112 Mercedes 300 SE was the initiator of the 'S' Class. It filled the place vacated by the 300 'Adenauer' at the top of the range; several versions were offered, fitted with the 170 bhp M189 six-cylinder, enabling it to reach nearly 200 kph. In addition to pneumatic self-levelling rear suspension, it was more elaborately finished with chrome wheel trims and a lavishly equipped interior. Only 2419 coupés were built.

This handsome coupé in its original silver grey was registered on 2 June 1967 and joined the collection in 2017. As well as its elegant colour combination, further set off by a gloss black roof, it has an attractive interior with original and well-patinated

green leather. The equipment fitted makes it highly sought-after, as it has a manual gearbox and optional air-conditioning. Its body is sound and has been repainted, while the engine compartment is original. The chrome trim - more extensive on this version - is in good overall condition. Inside this luxury flagship, four electric windows and a Becker Europa TR radio round off the equipment list, while the odometer shows 57,835 km. Since the car was bought, the brakes have been overhauled and several jobs undertaken to improve how it runs. This example is therefore particularly desirable and, after the usual checks, it will take you on tour in considerable style.

1952 MERCEDES-BENZ 220 A BERLINE DÉCOUVRABLE

Carte grise française
French title

Châssis n° 1870140751452

20.000 - 30.000 €

Sans réserve / **No reserve**

- Rare version découvrable
- Belle remise en état
- Modèle fiable et performant

- *Rare convertible version*
- *Beautiful restoration*
- *Reliable and powerful model*



Présentée en 1951, la Mercedes 220 marque un retour de la marque vers le haut de gamme, au lendemain de la seconde guerre mondiale. En effet, sa mécanique six cylindres de 2.2L, alliée à un châssis rigoureux et un intérieur cosu en font une automobile performante et luxueuse.

L'exemplaire présenté est une rare version équipée d'un large toit ouvrant, tout en bénéficiant d'un chauffage et d'un équipement contre le froid renforcé optionnels. Il a été acquis par son précédent propriétaire en 1984, et ce dernier s'est alors attaché à une remise en état dont témoigne un dossier de factures. En 1986, le moteur a bénéficié d'une restauration complète, avec remplacement des pistons, des coussinets de ligne d'arbre, des soupapes et de leurs guides. Cette restauration ancienne

et l'intérêt du modèle l'ont conduit à rejoindre la collection en 2016, puis, l'année suivante, la voiture a été entièrement révisée et les freins ont été remis en état. La carrosserie porte une sobre teinte noir brillant, et à l'intérieur, l'habitacle restauré est tendu de tissus. Le tableau de bord est complété d'un autoradio à lampes. La toile de capote, qui se plie jusqu'à découvrir les passagers arrière, est en bon état. Avec son état de présentation homogène et légèrement patiné, cette 220 constitue un jalon important dans l'histoire de la marque, tout en offrant fiabilité et performances... de quoi envisager de grandes balades et profiter de l'agréable toit découvrable sans avoir les inconvénients du cabriolet.

Introduced in 1951, the Mercedes 220 marks the brand's return into high-end cars following the aftermath of the Second World War. The 2.2L six-cylinder engine, combined with a rigorous chassis and posh interior, make this automobile efficient and luxurious.

This specific model is a rare version fitted with a large convertible top, while benefiting from an optional heating system and reinforced equipment against the cold. It was acquired by its previous owner in 1984 who then undertook a restoration, as evidenced by a file of invoices. The engine was subject to a complete restoration in 1986, including replacement of pistons, main shaft bearings, valves and their manuals. This older restoration

and the interest of this model resulted in this car joining the collection in 2016 and the following year, it was completely restored and the brakes were repaired. The bodywork has a sober glossy black colour and the restored interior is covered with fabrics. The dashboard includes a car radio with lamps. The fabric rooftop is in good condition and folds to the rear of passengers at the back. With its homogenous and slightly patinated condition, this 220 is an important milestone in the brand's history, as well as offering reliability and performance... enough to plan great road trips and enjoy the pleasant convertible roof without having the inconvenience of the cabriolet

1964 MERCEDES-BENZ 220 BERLINE

Carte grise française
French title

Châssis n° 11101010057831
Moteur n° 180.941-10-089663

8.000 - 12.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Présentation sportive sympathique
- Boîte manuelle
- Nombreux travaux effectués entre 2014 et 2017

- **Sporty presentation**
- **Manual gearbox**
- **Many work carried out between 2014 and 2017**



Présentée au Salon de Francfort en 1959, la Mercedes W111 fait sensation auprès du public et symbolise le renouveau de la marque. La ligne est moderne, la mécanique puissante et la finition de qualité. La sécurité n'est en outre pas oubliée puisque cette version passe au crash-test.

L'exemplaire présenté a été immatriculé le 14 mai 1964, et au milieu des années 70, elle était enregistrée dans la Creuse. Son précédent propriétaire la détenait depuis 1990. Achetée en 2013, cette jolie berline a bénéficié de nombreux travaux en vue de participer au Paris-Pékin. En état d'origine, elle a bénéficié d'une peinture neuve en deux tons, et ses longues portées, ses numéros sur les portes ou encore l'absence d'enjoliveurs accentuent encore cette présentation « course ».

Saine dans l'ensemble, la carrosserie présente quelques imperfections et traces de corrosion mineures. En 2014, les pneumatiques, les amortisseurs et l'échappement ont été remplacés, tandis que le système de freinage a été révisé. Les bas de caisses et le réservoir ont été traités en 2016. Puis, en 2017, les jantes actuelles ont été montées, l'embrayage a été refait et une nouvelle culasse éprouvée et rectifiée a pris place sous le capot. Un rapport d'expertise de 2019 mentionne une réfection mécanique complète par un professionnel de la marque. La sellerie en skaï gris est en bon état de conservation. Cette berline à l'allure sportive n'est pas sans rappeler la 220SE qui a remporté le Rallye Montecarlo 1960.

Launched at the Frankfurt Motor Show in 1959, the Mercedes W111 caused a sensation with the public and symbolized the renewal of the brand. The design was modern, the mechanicals powerful and the finish was of a high quality. Safety was also not forgotten since this version was crash tested.

The car on offer was registered on May 14, 1964, and in the mid-1970s, it was re-registered in the Creuse region. Its previous owner had owned the car since 1990. Purchased in 2013, this pretty sedan has benefited from numerous preparatory work for participating in Paris-Beijing rally. In its original state, it has benefited from a new two-tone paint, and the numbers on the

doors, as well as the absence of hubcaps further accentuate this "racing" preparation. Sound overall, the body has some minor imperfections and traces of corrosion. In 2014, the tires, shock absorbers and exhaust were replaced, while the braking system was overhauled. The rocker panels and the tank were treated in 2016. Then, in 2017, the current rims were fitted, the clutch was redone and a proven and rectified cylinder head was installed. A 2019 expert report mentions a complete mechanical overhaul by a marque professional. The upholstery in grey leatherette is in good condition. This sporty-looking sedan is reminiscent of the 220SE, which won the 1960 Rally Monte Carlo.

1963 MERCEDES-BENZ 220 SE BERLINE

Carte grise française
French title

Châssis n° 11101410039373
Moteur n° 127.982-10-029249

6.000 - 10.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Equipée de l'injection
- Boîte manuelle
- Combinaison de couleurs élégante

- *Equipped with fuel injection*
- *Manual gearbox*
- *Elegant color combination*



En 1959, la presse découvre avec intérêt la nouvelle née dans la gamme Mercedes, la W111, qui doit assurer le renouveau de la marque. Sa ligne classique cède à la mode américaine en intégrant des ailerons qui rehaussent les ailes arrière. Pour la version 220, trois motorisations sont disponibles, le haut de gamme étant assuré par un 6 cylindres à injection de 120cv, tel que l'exemplaire présenté.

Immatriculée le 29 janvier 1963, cette berline a intégré la collection en 2013. Elle offre une présentation particulièrement sobre et élégante, puisque sa carrosserie est laquée de gris graphite (coloris 190G d'origine), tandis que le pavillon est noir brillant. Le tout a été repeint en 2014, ainsi qu'en témoigne une facture. Les alignements de carrosserie

sont satisfaisants, tout comme les chromes qui montrent un bel éclat. Lorsque l'on s'installe à l'intérieur, on ne peut que tomber en admiration devant le superbe habitacle tendu de cuir rouge d'origine, dont seul le siège conducteur a été refait. Le tableau de bord est complété d'un autoradio Philips d'époque et le compteur affiche 1 611 km. Chaussée de pneumatiques Michelin très peu usés, cette 220 SE a fait l'objet d'un rapport d'expertise en 2019 qui indique que la mécanique a été entièrement révisée et confirme le bon état général du véhicule. Vous souhaitez partir en vacances en famille et en automobile ancienne, sans sacrifier au confort et à la fiabilité ? Cette 220 SE est la monture idéale.

In 1959, the press discovered with interest the newest model of the Mercedes-Benz range, the W111, which was to ensure the renewal of the brand. Its classic line conceded to American fashion by incorporating fins that enhanced the rear wings. For the 220 version, three engine options were available, the top of the range powered by a 120bhp 6-cylinder engine with fuel injection, such as the one on offer.

Registered on January 29, 1963, this sedan joined the collection in 2013. It features a particularly sober and elegant presentation, since its body is in a shade of graphite grey (original 190G color), while the top is glossy black. Everything was repainted in 2014, as can be seen by the

invoices. The body alignments are good, as is the chrome, which shows a beautiful shine. When you sit inside, you can't help but be in awe of the superb interior, upholstered in original red leather; only the driver's seat has been redone. The dashboard is completed with a vintage Philips car radio and the odometer reads 1611km. Fitted with Michelin tires, which show little use, this 220 SE was the subject of an expert report in 2019, which indicates that the mechanicals have been completely overhauled and confirms the good general condition. Would you like to go on a family vacation in a historic vehicle, without sacrificing comfort and reliability? This 220 SE is the ideal one.

1963 MERCEDES-BENZ 220 SE CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis n° 11102312052679
Moteur n° 127.984-12-002001

60.000 - 80.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Belle remise en état
- Agrément du cabriolet
- Modernité de l'injection

- *Beautiful restoration*
- *Pleasant cabriolet version*
- *Modern injection*



C'est à Paul Bracq que les amateurs doivent la ligne réussie et résolument moderne des Mercedes W111. Ce dessin influencera pour plusieurs décennies les créations de la marque à l'étoile.

Ce cabriolet 220 SE a été immatriculé pour la première fois le 26 novembre 1963, et un ancien titre de circulation indique qu'il était immatriculé en Belgique à la fin des années 80. Il a été acheté en 2015, alors qu'il était décrit comme ayant bénéficié d'une peinture neuve, de teinte « gris arabe » d'origine, d'un traitement des corps creux ainsi que des soubassements. La sellerie rouge avait également été remise à neuf, tout comme la capote. La mécanique avait été révisée, le réservoir d'essence, l'échappement et la pompe

à essence remplacés. Les freins avaient été remis à neuf et la boîte de vitesses automatique à 4 rapports contrôlée. Elle a depuis parcouru un petit millier de kilomètres et devra bénéficier des vérifications d'usage. Les pneumatiques Vredestein sont peu usés et datent de 2006. Un autoradio Becker Europa accessoire complète le beau tableau de bord. Un rapport d'expertise datant de 2019 détaille l'état satisfaisant du véhicule. Modèle fiable et élégant, la 220 SE est également très agréable à utiliser, surtout en version cabriolet. Cet exemplaire bien remis en état permettra à son nouveau propriétaire de goûter aux joies que réserve cette génération d'automobiles.

It is to Paul Bracq that enthusiasts owe the modern and successful design of Mercedes W111 cars. This design will influence the creations of the brand with a star for several decades.

This 220 SE cabriolet was registered for the first time on 26 November 1963 and an old registration document indicates that it was registered in Belgium at the end of the 1980s. When the car was purchased in 2015, it benefited from a new paint in the original "Arabian grey" colour; a treatment of hollow bodies as well as substructures. The red upholstery and the hood have also been refurbished. The engine was serviced, with the fuel tank,

exhaust and fuel pump replaced. The brakes were updated and the 4-speed automatic transmission checked. It has since done a modest thousand kilometres and will need to have a usage check carried out. The Vredestein tyres dated from 2006 have little tear and wear.

An accessory Becker Europa car radio completes the beautiful dashboard. An appraisal report dating from 2019 details the satisfactory condition of the vehicle. Reliable and elegant, the 220 SE is also very pleasant to use, especially in its convertible version. This well-restored example will allow its new owner to experience the joys provided by this generation of automobiles.

1960 MERCEDES-BENZ 220 SE COUPÉ

Carte grise française
French title

Châssis n° 12803711003519
Moteur n° 127.983-11-000202

50.000 - 70.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Rare version coupé
- Véritable jalon dans l'histoire de la marque
- Voiture moderne d'utilisation

- *Rare coupé version*
- *A genuine milestone in the history of the marque*
- *A modern car to drive*



Lorsqu'en 1951, Mercedes présente sa nouvelle 220, la marque pose les jalons d'une nouvelle gamme moderne qui va influencer les nombreuses générations qui la suivront. Moteur 6 cylindres à arbre à cames en tête, caisse autoportante et carrosserie « ponton », sans compter l'alimentation par injection à partir de 1958 pour le modèle SE. Déclinée en berline, cabriolet ou coupé, c'est cette dernière version qui est la plus rare puisqu'à peine plus de 800 exemplaires auraient été assemblés.

Le coupé que nous présentons est l'un d'eux, et est venu compléter la collection en 2014. La même année, quatre pneus Michelin à flanc blanc sont installés et les freins sont remis en état. L'année suivante, il a bénéficié d'une peinture neuve, de couleur crème avec flancs noirs sous la baguette de ceinture de caisse,

mettant en valeur la fameuse ligne « ponton ». A cette occasion, le réservoir d'essence avait également été traité et les garnitures de freins remplacées. Le moteur est du type M127.983, ce qui est conforme au modèle. La boîte automatique d'origine a, quant à elle, fait place à une version manuelle pour un meilleur agrément de conduite, tandis que le luxueux intérieur en cuir semble d'origine à l'exception d'un bourrelet de dossier du siège conducteur. Un autoradio Blaupunkt d'époque vient compléter le tableau de bord. Les soubassements présentent des traces de corrosion et de réparation, ils devront faire l'objet d'une restauration, amplement méritée devant la rareté et l'intérêt de ce modèle qui manque à de nombreuses collections sur le thème.

When Mercedes presented its new 220 in 1951, the manufacturer laid the foundations for a new, modern range which would influence many generations to come. It boasted a six-cylinder overhead-cam engine, unitary construction and 'Ponton'-type bodywork, as well as fuel injection on the SE model from 1958. Available as a saloon, cabriolet and coupé, the last of these was the rarest, with a little over 800 cars thought to have been built.

The coupé we are presenting is one of these and joined its owner's collection in 2014. That same year, four Michelin whitewall tyres were fitted and the brakes reconditioned. The following year, it was resprayed in cream, with black side panels

below the waistline trim strip, setting off the famous 'Ponton' styling. At the same time, the fuel tank was treated and the brake linings replaced. The engine is an M127.983 unit, which is correct for the model. The automatic transmission meanwhile has made way for a manual gearbox, to make the car more pleasant to drive, while the luxurious leather interior appears original, except for one bolster in the driver's seat backrest. A period Blaupunkt radio rounds off the dashboard equipment. The underbody is showing signs of corrosion and repair work and should be restored, a job which would be fully deserved given the rarity and interest of this model, which is often missing from collections of this kind.

1963 MERCEDES-BENZ 220 SE BERLINE

Carte grise française
French title

Châssis n° 11101410046476
Moteur n° 127.982-10-033309

6.000 - 10.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Présentation homogène
- Boîte manuelle
- Modernité de l'injection

- **Uniform presentation**
- **Manual gearbox**
- **With modern fuel injection**



Avec sa ligne moderne, la fiabilité qui a fait la renommée de la marque, et son image statutaire, la berline W111 connaît un succès immédiat lors de sa présentation en 1959. Plusieurs motorisations seront proposées sur cette base, dont un 6 cylindres 2.2L équipé d'une alimentation par injection, solution technique moderne pour son époque et qui apportait un meilleur confort d'utilisation.

C'est précisément un de ces exemplaires que nous présentons. Immatriculée en 1963, cette berline a rejoint la collection en 2013. Sa carrosserie saine a été repeinte dans sa teinte gris graphite, telle que sortie d'usine, tandis que l'intérieur en tissus semble d'origine et s'avère

bien conservé. Le compteur affiche 25 106 km et la commande manuelle de vitesses se situe sur la colonne de direction. Le réservoir d'essence a été remis en état, et les pneumatiques de marque Uniroyal affichent un état proche du neuf. Un rapport d'expertise de 2019 indique que la mécanique a été entièrement révisée. Visiblement entretenue, cette intéressante berline offre à la fois un côté décalé avec sa ligne originale tout en proposant une mécanique moderne et fiable, permettant d'envisager de longs déplacements à bord d'un habitacle confortable : une synthèse dont peu de voitures de cette époque peuvent se targuer.

With its modern line, its reliability which built the reputation of the brand, as well as its classy image, the W111 sedan was an immediate success when it was launched in 1959. Several engines were offered, including a 6-cylinder 2.2L equipped with a fuel injection system, a modern technical solution for its time, and which provided for greater user convenience.

The car on offer is one of these examples. Registered in 1963, this sedan joined the collection in 2013. Its sound bodywork has been repainted in its graphite grey hue, which was as it came from the factory, while the fabric interior seems original and well

preserved. The odometer reads 25,106 km and the manual transmission lever is located on the steering column. The fuel tank has been re-conditioned, and the Uniroyal brand tires are in near new condition. A 2019 expertise report indicates that the mechanicals have been completely overhauled. Visibly well maintained, this interesting sedan offers an offbeat side with its distinctive design, and modern and reliable mechanicals, making it possible to visualize long trips in a very comfortable passenger compartment: an ability, which very few cars from that era can boast.

1968 MERCEDES-BENZ 230 S

Carte grise française
French title

Châssis n° 11101010105921
Moteur n° 180.941-10-042463

6.000 - 10.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Origine française
- Boite manuelle
- Nombreux travaux effectués entre 2013 et 2018

- **French provenance**
- **Manual gearbox**
- **Many works carried out between 2013 and 2018**



Berline de classe moyenne supérieure, la W111 se distinguait par des ailerons qui coiffaient les ailes arrière. Offrant plusieurs motorisations, la gamme avait en son sommet la version 230S dotée d'un moteur six cylindres 2.3L. C'est un de ces exemplaires qui a rejoint la collection en 2018.

Ainsi que le confirme sa plaque « codes », cette 230S était destinée au marché français et c'est le 22 avril 1968 qu'elle y fut immatriculée. Son précédent propriétaire qui la détenait depuis 2013 la décrivait comme une troisième main et une liste des nombreux travaux qu'il a effectués accompagne la voiture. Remise en état de la mécanique, du système de freinage, remplacement des pneumatiques, des amortisseurs ou encore de la ligne d'échappement...

nous invitons les acheteurs à en consulter le détail. Un moteur M180V (2.2L) remplace le M180 VIII d'origine. La carrosserie est saine et son élégante teinte bleu marine est patinée, tout comme les chromes. A l'intérieur, la sellerie en skaï noir est bien conservée et complétée d'un store de lunette arrière Gradulux. Un autoradio Blaupunkt, des longues portées Marchal et un feu anti-brouillard arrière allongent la liste des équipements accessoires. L'examen de l'original tableau de bord nous a permis de relever 66 112 km au compteur. Cette élégante berline statuaire offre ainsi de nombreuses qualités et un bel état de préservation. Après un contrôle de principe, elle sera prête à vous conduire avec distinction pour de nombreux kilomètres.

A top-class sedan, the W111 was distinguished by fins at the rear fenders. Offering several engines, the top end of the range was the 230S version, with a six-cylinder 2.3L engine. It is one of these which joined the collection in 2018.

As confirmed by its "codes" plate, this 230S was intended for the French market and was registered on April 22, 1968. Its previous owner, who had owned it since 2013, described it as third hand and a list of the many works he has done comes with the car. Repair of the mechanicals, braking system, the replacement of tires, shock absorbers or even the exhaust system... We invite interested buyers to have a look at the details. An M180V (2.2L)

engine replaced the original M180 VIII. The body is sound and its elegant navy blue shade has a nice patina, just like the chrome. Inside, the black leatherette upholstery is well preserved and is complemented by a Gradulux rear window blind. A Blaupunkt car radio, long range Marchal lamps and a rear fog light extend the list of accessory equipment. The original dashboard shows 66,112 km on the odometer. This elegant sedan thus offers many qualities and a beautiful state of preservation. After a service overhaul, it should be ready for long and comfortable drives.

1959 BENTLEY SI LHD

Carte grise française
French title

Châssis n° B86LGC
Moteur n° BSG106

35.000 - 50.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Luxe, sport et distinction !
- Travaux d'entretien récents
- Conduite à gauche

- *Luxurious, sporty and distinctive!*
- *Recent servicing work*
- *Left hand drive*



C'est en 1955 que la Bentley SI vit le jour. Entièrement nouvelle, imaginée et fabriquée à Crewe, elle offrait des performances élevées pour son époque et sa catégorie, tandis que ses équipements témoignaient de la tradition de grand luxe de la marque. Sa carrosserie stricte offrait une allure distinguée qui allait devenir le symbole d'une partie de l'aristocratie.

L'exemplaire présenté fait partie de cette première génération de Bentley S et a été immatriculé le 2 octobre 1959. Il a rejoint la collection en 2014, et bien que n'arborant pas une étoile sur le dessus de sa calandre, l'on comprend aisément que sa distinction ait séduit. En effet, elle propose une classique livrée bi-tons gris et noir refaite il y a plusieurs années. Les alignements de carrosserie sont bons, comme il se doit sur une automobile de

cette lignée. Les soubassements sont en état d'origine et mériteront d'être traités. Lorsque l'on prend place à bord du luxueux habitacle dont la conduite est à gauche, nous sommes accueillis par une sellerie en cuir rouge entièrement restaurée, complétée de boiseries en ronce de noyer. Depuis son achat, de nombreux travaux ont été effectués, dont, en 2014, une remise en état du système de freinage, l'année suivante, une réfection du radiateur et des robinets de chauffage. En 2016, la boîte de vitesses a bénéficié d'une restauration, pour un montant supérieur à 7 000€. Nous avons relevé que le système de climatisation était absent, tandis que les pneumatiques présentent une usure très faible. Un rapport d'expertise réalisé en 2019 est la disposition des acheteurs désireux de voyager dans une automobile réservée à l'élite.

It was in 1955 that the Bentley SI was born. Completely new, designed and manufactured in Crewe, it delivered a high performance for its time and category, while keeping the brand's tradition of great luxury when it comes to its equipment. Its tight bodywork displayed a stylish appearance which would become a symbol for some of the aristocracy.

This specific example is part of the first Bentley S generation and was registered on 2 October 1959. It joined the collection in 2014 and although not having a star on top of its grille, it is easy to comprehend that its distinction stands out from the crowd. Indeed, it has a classic two-tone grey and black livery redone several years ago. The bodywork alignments are good and as it should be for

an automobile of this pedigree. The underbody is in original condition and will deserve to be revised. When seating inside this luxurious left-hand drive car, we are greeted by a completely restored red leather upholstery, complemented with walnut burl woodwork. Many works have been carried out since its purchase, including a repair of the braking system in 2014 and the following year, a repair of the radiator and the heating valves. In 2016, the gearbox was restored for an amount exceeding €7,000. The air conditioning system is missing, while the tires show little wear. An expert report produced in 2019 is available to buyers keen to travel in a car dedicated for the elite.

ARTCURIAL

// Motorcars



© Simone Caldirola

Maserati Birdcage, rare master de carrosserie sur châssis

Estimation : 50 000 - 70 000 €

RÉTROMOBILE 2020

Racing, Flying & Yachting

Vente aux enchères :

Samedi 8 février 2020 - 15h

Salon Rétromobile
Paris

Contact :

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

www.artcurial.com/motorcars

ARTCURIAL

// Motorcars



1963 Mercedes-Benz 300 SL Roadster
Vendue 3 143 440 € le 7 juillet 2018
Record du monde pour ce modèle vendu aux enchères

Vente en préparation

LE MANS CLASSIC 2020

Contactez-nous pour
inscrire votre voiture

Vente aux enchères :
4 juillet 2020
Circuit des 24 Heures du Mans

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

ARTCURIAL



12 bouteilles CHATEAU MOUTON
ROTHSCHILD 2000 1^{er} GC Pauillac
Vendu 21 800 € le 4 avril 2019

Ventes en préparation VINS FINS & SPIRITUEUX

Ventes aux enchères :

27 & 28 février 2020

16 & 17 avril 2020

18 & 19 juin 2020

7 Rond-Point
des Champs-Élysées
75008 Paris

Contact :

Marie Calzada

+33 (0)1 42 99 20 24

mcalzada@artcurial.com

www.artcurial.com

ARTCURIAL



Jean PROUVÉ 1901-1984
Chaise mod. Métropole 305 dite
«Standard» - 1950
Vendu 21 000 € le 19 novembre 2019

Vente en préparation DESIGN

Clôture du catalogue :
Mi-mars 2020

Vente aux enchères :
Mai 2020
7 Rond-Point
des Champs-Élysées
75008 Paris

Contact :
Alexandre Barbaise
+33 (0)1 42 99 20 37
abarbaise@artcurial.com
www.artcurial.com

ARTCURIAL



ZAO Wou-Ki (1920 - 2013)

24.1.61/62 - 1961-62

Huile sur toile

146 × 114 cm

Vendu 4 662 600 € le 4 juin 2019

Vente en préparation

POST-WAR & CONTEMPORAIN

Clôture du catalogue :

Mi-avril 2020

Vente aux enchères :

Juin 2020

7 Rond-Point
des Champs-Élysées
75008 Paris

Contact :

Vanessa Favre
+33 (0)1 42 99 16 13
vfavre@artcurial.com
www.artcurial.com

ARTCURIAL



ARTCURIAL EST À MONACO

*Prochaines ventes en Principauté
en juillet 2020*

Louise Gréther, directeur
d'Artcurial Monaco se tient
à votre disposition pour toute
estimation, conseil, inventaire
(succession, partage, assurance
ou biens) en vue de vente à Monaco
ou à Paris

Ventes en Principauté :

Joallerie,
Horlogerie de Collection,
Hermès Winter Collection

Hôtel Hermitage Monte-Carlo
Salle Belle Époque
Square Beaumarchais
98000 Monaco

Contact :

Julie Moreau
+377 97 70 39 49
monaco@artcurial.com

Artcurial SAM
3/9 boulevard des moulins
98000 Monaco

www.artcurial.com



LES PLUS BELLES TRANSACTIONS PORTENT TOUJOURS LA MÊME SIGNATURE

JOHN TAYLOR, UNE SOCIÉTÉ DU GROUPE ARTCURIAL

BUSINESS IS A RACE. TAKE THE LEAD.



Nothing drives success like the 6,450 nm/11,950 km Falcon 8X. With its industry-leading design, engineering, and craftsmanship, the highly advanced, fuel-efficient 8X delivers whisper-quiet, smooth-as-silk flying and cutting-edge connectivity. **Falcon 8X. Fly farther. Achieve more. In more comfort.**

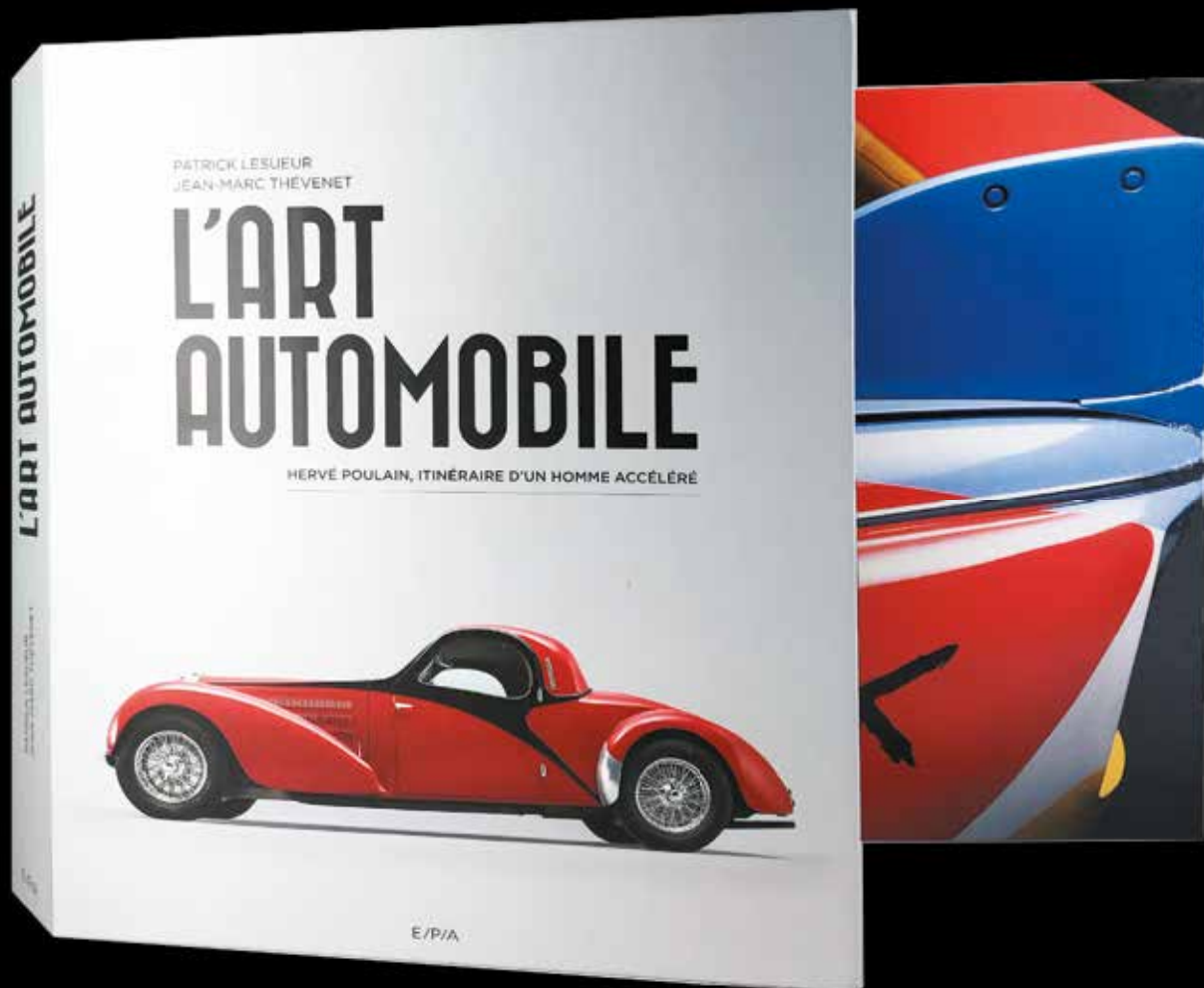
Falcon 8X

WWW.FALCON8X.COM | FRANCE: +33 1 47 11 88 68 | USA: +1 201 541 4600

**DASSAULT
AVIATION**

LES ÉDITIONS E/P/A

PRÉSENTENT



RENCONTRE DÉDICACE
avec Hervé Poulain et les auteurs
mercredi 5 février de 18h à 21h

E/P/A

www.editionsepa.fr



L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ, À CONSOMMER AVEC MODÉRATION.



SALON RETRO MOBILE

THE PAST STILL HAS A FUTURE

05-09
FEBRUARY 2020

PARIS
PORTE DE VERSAILLES
PAVILIONS 1.2.3

RETROMOBILE.COM
#RETROMOBILE



AUCTIONS ARTCURIAL 07 FEBRUARY
// Motorcars

BUY YOUR TICKET ON OUR WEBSITE AT **19€** INSTEAD OF **23€**
AND AVOID THE WAITING LINES. GO ON **WWW.RETROMOBILE.COM**



la passion est
toujours intacte

PASSION. TRADITION.

La nouvelle ligne de produits d'entretien auto Mirror Bright rend hommage aux 110 d'héritage de Meguiar's.

Un zest d'authenticité et un concentré de technologie dans 5 produits uniques pour prendre soin de son automobile.





Träume erfahren...

33. Kitzbüheler Alpenrallye

JUNI
03 2020 06

T. +43.5356.72901 • www.alpenrallye.at



20^e
giro storico

La rencontre des légendes

TOUR DE CORSE HISTORIQUE

VHC / VHRS / LÉGENDES

DU 5 AU 10
OCTOBRE 2020



Ville de
PORTO-VECCHIO



Grà di
PORTIVECHJU



Concept Store Saint Germain. Paris 75006
+33 (0) 9 83 43 83 65

**RETRO
MOBILE**
05-09
Février
Paris
Porte de Versailles

Stand 2.2 C035



COLLECTION
HYDROPHOBE



WWW.LINEADICORSA.COM



**ARCHIVE
RESTORATION
CERTIFICATION
ORIGINAL SPARE PARTS**

Lamborghini Polo Storico
Via Modena, 12
40019, Sant'Agata Bolognese (IT)
Phone +39 051 215 6282
polostorico@lamborghini.com
polostorico.lamborghini

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.

1. LE BIEN MIS EN VENTE

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

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

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

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

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

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

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

h) Les acquéreurs sont réputés avoir pris connaissance des documents afférents à chaque véhicule, notamment les contrôles techniques qui sont à leur disposition auprès de la société de ventes. Cependant, des véhicules

peuvent être vendus sans avoir subi l'examen du contrôle technique en raison de leur âge, de leur état non roulant ou de leur caractère de compétition. Les véhicules provenant de l'étranger sont présentés sans contrôle technique français. Le public devra s'en informer au moment de l'exposition et de la vente.

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

2. LA VENTE

a) En vue d'une bonne organisation des ventes, les acquéreurs potentiels sont invités à se faire connaître auprès d'Artcurial SAS, avant la vente, afin de permettre l'enregistrement de leurs données personnelles. Artcurial SAS se réserve le droit de demander à tout acquéreur potentiel de justifier de son identité ainsi que de ses références bancaires et d'effectuer un 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 prononcé du mot «adjugé» ou tout autre équivalent entraînera la formation du contrat de vente entre le vendeur et le dernier enchérisseur retenu. L'adjudicataire ne pourra obtenir la livraison du lot qu'après règlement de l'intégralité du prix. En cas de remise d'un chèque ordinaire, seul l'encaissement du chèque vaudra règlement. Artcurial SAS se réserve le droit de ne délivrer le lot qu'après encaissement du chèque.

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

3. L'EXÉCUTION DE LA VENTE

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

- 1) Lots en provenance de l'UE: Automobiles de collection :
 - 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 rétrocedés 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 autorisée 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 "adjudé" or any equivalent will amount to the conclusion of the purchase contract between the seller and the last bidder taken in consideration. No lot will be delivered to the buyer until full payment has been made. In case of payment by an ordinary draft/check, payment will be deemed made only when the check will have been cashed.

h) So as to facilitate the price calculation for prospective buyers, a currency converter may be operated by Artcurial SAS as guidance only. Nevertheless, the bidding is made in euro only and Artcurial SAS will not be liable for errors of conversion.

3. THE PERFORMANCE OF THE SALE

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:
Classic cars :
• 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 independent 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:



V_4_FR_MC

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 Berard
Olivier Berman
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,
Natacha Dassault, 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
lijayi7@gmail.com

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

Artcurial Maroc
Olivier Berman, directeur
Hugo Brami, spécialiste junior
Soraya Abid, directrice administrative
Résidence Asmar - Avenue Mohammed VI
Rue El Adarissa - Hivernage
40020 Marrakech
T. +212 524 20 78 20

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 Higeret, 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 Avilon, Mehdi Bouchehout,
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 İçame, 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

Directeur :
Frédéric Harnisch
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
Spécialiste junior :
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 Cavallero
Catalogueur : Florent Wanecq
Administrateur :
Élodie Landais, 20 84

Post-War & Contemporain

Directeur :
Hugues Sébilleau
Recherche et certificat :
Jessica Cavallero
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-201

ARTCURIAL

// Motorcars

ORDRE D'ACHAT

ABSENTEE BID FORM

Rétromobile 2020 - vente 3980 - 7 février 2020

☐ Ordre d'achat / *Absentee bid*

☐ Ligne téléphonique / *Telephone*

Téléphone pendant la vente / *Phone during the auction* :

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Nom / *Name* : _____

Prénom / *First name* : _____

Société / *Company* : _____

Adresse / *Address*: _____

Téléphone / *Phone* : _____

Email: _____

Références bancaires obligatoires à nous communiquer :

Required bank reference:

Carte de crédit / *Credit card numbers*

Expire fin / *Expiry date*

--	--	--	--	--

--	--	--	--	--

--	--	--	--	--

--	--	--	--	--

--	--

--	--

Merci de bien vouloir joindre à ce formulaire une copie de votre pièce d'identité (passeport ou carte nationale d'identité). Si vous enchérissez pour le compte d'une société, merci de joindre un extrait kbis de moins de 3 mois.

Could you please provide a copy of your ID or passport. If you bid on behalf of a company, please join an act of incorporation and a power of attorney.

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

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-dessus. (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 above items within the limits indicated in euros. (These limits do not include buyer's premium and taxes).

Les ordres 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* :

Bids Office :

Tel : +33 (0)1 42 99 20 51 - Fax: +33 (0)1 42 99 20 60

bids@artcurial.com

Date et signature obligatoire
Required dated signature

Artcurial SAS : Maison de Vente aux enchères - 7 Rond-Point des Champs-Élysées 75008 Paris

Tél : +33 (0)1 42 99 20 20 - Fax : +33 (0)1 42 99 20 21 - contact@artcurial.com - Agrément n° 2001- 005

Crédits photos

Mathieu Bonnevie, lots 156 à 167
Carlo Borlenghi, lot 62
P. Chadel 2019 Yachside, lot 65
Rémi Dargegen, lots 98, 102 et 113
Daniel Denis, lot 44
Christophe Gasco, lots 1, 3, 4, 8, 66, 73 à 77
Tom Gidden, lot 100
Gran Turismo, lot 99
Peter Gunnars, lot 123
Dirk de Jager, lots 11, 12, 25, 27, 33, 52, 106 et 120
Gunar Johansson, lot 99
Loïc Kernén, lots 53, 57, 61, 68 à 70, 84 à 87, 105, 112, 115 à 119, 126, 142 et 151
Diederik Liefstink, lot 148
Alex Penfold, lots 41 à 43, 45 et 153
Jordi Rierola, lot 101
Massimiliano Serra, lot 88
Peter Singhof, lots 29, 30, 38, 54 à 56, 58 à 60, 130 à 137, 154
William Stern, lot 80
Kevin Van Campenhout, lots 108, 124, 125, 127 à 129
Ricardo Vd Bor, lot 67
Maurice Volmeyer, lot 63
Ben Wood, lot 64
Jonathan Yarden, lot 83

Infographistes

Horacio Cassinelli
Sandrine Coll

Remerciements

Fondation Angeli
Barth Jürgen
Basset Jean-Louis
Birenbaum Samuel
Bourrigaud Fabrice
Cabart Daniel
Chapron Noëlle
Conservatoire Citroën
Keller Guillaume
Klein Reinhard
Laugier Pierre-Yves
Limpalaer Eric
Louche Maurice
Massini Marcel
Moreux Horticulture
Parish Julian
Philippe et Olivier de Parkelis
Piquera Francis
Potel Liza
Rizzotto Giacomo
Robinot Eliette
Ruff Rebecca
San Giorgi Raoul
Sen Gautam
Service patrimoine de l'ACO
Stephan François
Thomas Jamie
Tissot Jean-Paul
Vallerian Gilles
Varisco Francesco
Vendiesse Bruno
Waegemacker Guillaume

Merci à Maïa, Marianne, Fanny, Marine,
Alain et Théo pour leur soutien
indéfectible

L'équipe Artcurial Motorcars tient à rendre hommage à Marc Nicolosi, figure incontournable du monde de l'Automobile de collection, expert d'Hervé Poulain pendant des années et créateur du Salon Rétromobile.

