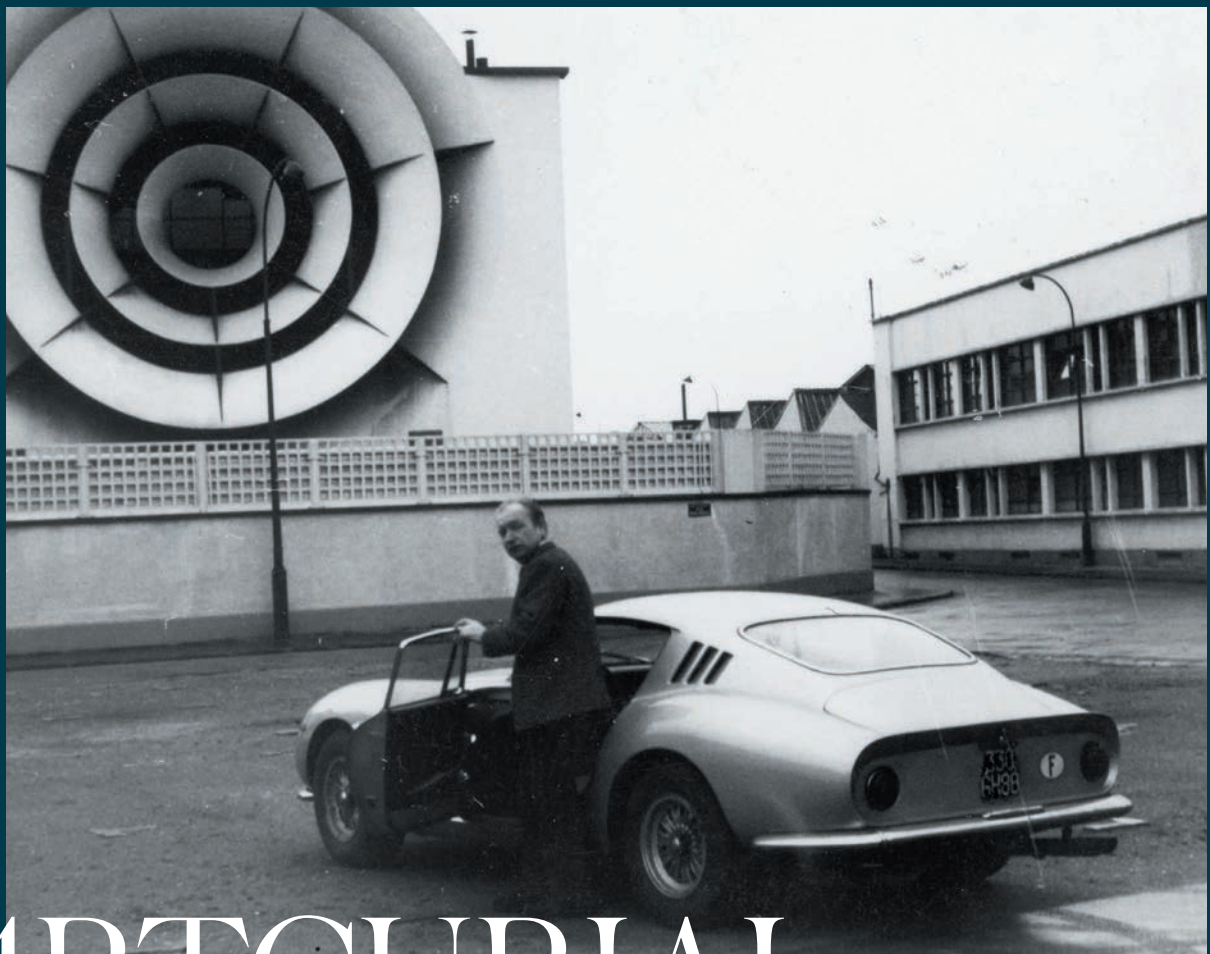


AUTOMOBILES EN SCENE

Lundi 17 juin 2019 - 17h

Théâtre du Rond-Point

2 bis, Avenue Franklin D. Roosevelt
75008 Paris



ARTCURIAL
// *Motorcars*



AUTOMOBILES EN SCENE

Lundi 17 juin 2019 - 17h

Théâtre du Rond-Point

2 bis, Avenue Franklin D. Roosevelt

75008 Paris

ARTCURIAL
// Motorcars



AUTOMOBILES EN SCENE

vente n°3946

VENTE/ *AUCTION*

Théâtre du Rond-Point
2 bis, Avenue Franklin D. Roosevelt
75008 Paris

Lundi 17 juin 2019 - 17h

Monday 17 June 2019 - 5pm

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

Catalogue en ligne
Online catalogue
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*

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

Samedi 15 juin 2019

11h - 18h

Dimanche 16 juin 2019

11h - 18h

Lundi 17 juin 2019

11h - 17h

Saturday 15 June 2019

11am - 6pm

Sunday 16 June 2019

11am - 6pm

Monday 17 June 2019

11am - 5pm

VENTE *AUCTION*

Théâtre du Rond-Point
2 bis, Avenue Franklin D. Roosevelt
75008 Paris

Lundi 17 juin 2019 - 17h

Monday 17 June 2019 - 5pm

LIVRAISON & STOCKAGE / *DELIVERY & STORAGE*

Les véhicules seront rapatriés le soir de la vente dans un garage sécurisé à Paris pour 200 € HT par voiture et 150 € HT par moto et pourront être enlevés à partir du mardi 18 juin 2019 après règlement intégral. Les frais de stockage sont gratuits jusqu'au mercredi 19 juin 2019 inclus et s'élèvent ensuite à 35 € HT par jour et par voiture, et 20 € HT par jour et par moto. Règlement des frais de stockage sur place par chèque, en espèces, CB ou préalablement par virement.

The vehicles will be transported on the evening of the sale to a secure warehouse in Paris for € 200 + VAT per car and € 150 + VAT per motorbike and can be collected from there from Tuesday 18 June 2019 after full payment. Storage cost is offered free of charge until and including Wednesday 19 June 2019 and will then be charged at €35 + VAT per day, per car, and €20 + VAT per day, per motorbike. Payment of storage fees can be made by cheque, cash or credit card on collection or beforehand by bank transfer.

DIVERS / *DIVERS*

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

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

INDEX

A-B

1962 Alfa Romeo Giulia Spider 1600	7
1967 Alfa Romeo Quattroruote Gran Sport Zagato	32
1987 Alpine GTA V6 Turbo	41
1979 Alpine Renault A310 V6	40
1953 Aston Martin DB2 Vantage Drophead Coupé LHD	52
1969 Autobianchi Bianchina Eden Roc	67
1996 Bentley Azure	45
1975 BMW 3.0L CSL	10
1990 BMW Z1	9
1933 Bugatti Type 49 Cabriolet 4 places	24

C-E

1973 CG 1300	43
1993 Chevrolet Corvette ZR1	77
1939 Citroën Traction 11 B cabriolet	54
1966 Citroën DS 21 Cabriolet par Bossaert	27
1967 Citroën DS 19A Pallas	25
1968 Citroën DS 21 cabriolet usine	53
1900 De Dion Bouton Vis-à-vis Type E	23
1972 Dino 246 GTS	36
1958 Edsel Pacer cabriolet	48
1972 Excalibur Phaëton série II	49

F

1959 Facel Vega HK 500	29
1959 Ferrari 250 GT Pinin Farina coupé	70
1965 Ferrari 275 GTB	37
1979 Ferrari 400i	6
1984 Ferrari 308 GTB Quattrovalvole	68
1988 Ferrari Testarossa	33
1991 Ferrari F40	69
1972 Fiat 500 L	60
1969 Fiat 500 Lombardi My Car	61
1959 Fiat 600 Lucciola Lombardi	62
1968 Fiat Dino Spider 2L	39
1974 Fiat 130 Coupé	38

H-L

2003 Harley-Davidson V-ROD Anniversaire	1
1999 Hommell Vaillante "Grand défi"	44
1949 Invicta Black Prince Cabriolet	50
1961 Jaguar Type E 3,8L roadster "plancher plat"	51
1969 Jaguar Type E 4.2L Cabriolet	72
1973 Jaguar Type E V12 Série 3	47
1988 Jaguar XJ-S V12 cabriolet	4
1952 Lancia Flaminia 3C cabriolet Touring	66
1954 Lancia Aurelia B20 GT série IV	65
1975 Lancia Stratos HF	64
1974 Leyland Innocenti 1001 Mini Matic	3
1993 Lola T93/30 Formule 1 - Ex-Michele Alboreto	63
1964 Lotus Elan 26R Série 2	42
1998 Lotus Esprit V8-GT	76
1948 "Loubet spéciale" Moteur Triumph Tiger	2

M

1956 Maserati 125 cm³ "Regolarità"	34
1969 Maserati Ghibli 4.7L	35
1992 Maserati Shamal	8
1957 Mercedes-Benz 300 SL roadster	58
1959 Mercedes-Benz 190 SL	57
1968 Mercedes-Benz 280 SE	56
1973 Mercedes-Benz 450 SL cabriolet hard-top	55
1982 Mercedes-Benz 540 K Spezial Sbarro replica	59
1975 Morgan 4/4 1600 roadster	31
1966 Morris Mini Traveller MKI	84

P

1953 Panhard X86 Berlinette Allemano	30
1955 Peugeot 203 cabriolet	26
1955 Porsche 356 Pre-A 1500 Speedster	12
1967 Porsche 911S SWB	11
1974 Porsche 911 Carrera 2,7L Targa	73
1988 Porsche 911 3.2L Jubilé	79
1989 Porsche 911 3.2L Speedster	13
1993 Porsche 964 Carrera 2 Speedster	14
1993 Porsche 964 Carrera 4 Turbo Look	80
1993 Porsche 964 Carrera RS 3.8L	17
1995 Porsche 993 Carrera 4	81
1996 Porsche 993 RS	18
1996 Porsche 993 Carrera RS Club Sport	20
1997 Porsche 993 C2 Cabriolet	82
1997 Porsche 993 GT	19
1998 Porsche 993 Turbo option XLC 450 ch	74
2004 Porsche 996 GT3 RS	75
2006 Porsche Carrera GT	21
2010 Porsche 997 Sport Classic #60	16
2011 Porsche 997 Speedster #82	15
2016 Porsche 911 R N°359/991	22
1982 Rolls-Royce Corniche cabriolet	46

R-W

1996 Rover Mini Cabriolet usine	83
Shelby Cobra Daytona replica	78
2012 Smart Fortwo Coupé Brabus Xclusive	85
1937 Talbot-Lago T11 Cabriolet usine	28
1984 Toyota Land Cruiser BJ 42	71
1943 Willys Overland Motors Jeep MB	5

2003 HARLEY-DAVIDSON V-ROD ANNIVERSAIRE

Carte grise française
French title

Châssis n° 5HD1HAA193K838361

12.000 - 16.000 €

Sans réserve / **No reserve**

- Modèle emblématique de la marque
- Trois propriétaires et 26 000 km d'origine seulement
- État superbe

- *The brand's iconic model*
- *Three owners and only a mileage of 26,000 km*
- *Excellent condition*



En 2002, un an avant son centième anniversaire, la célèbre marque de Milwaukee a frappé un grand coup avec le modèle de tourisme le plus puissant qu'elle ait jamais produit, qui était aussi la première Harley-Davidson dotée d'un refroidissement liquide. Cela ne l'empêchait pas de rester fidèle à l'esthétique propre à la marque et la V-ROD affichait une ligne pure, basse et agressive.

L'exemplaire que nous proposons n'a connu que trois propriétaires, ne présente que 26 000 km et a été entretenu avec le plus grand soin, ce

qui lui permet de montrer un état superbe à tous points de vue. Dotée de sa trousse à outils d'origine et de trois sacoches, cette machine bénéficie de plusieurs options dont une alarme à trois seuils, divers équipements esthétiques et un kit mécanique 125 ch. Elle est accompagnée de ses manuels d'utilisation, carnet d'entretien, factures depuis l'origine, certificat d'homologation et d'authenticité fourni par HD France. Une moto rare, qu'apprécieront les acheteurs esthètes.

In 2002, one year before its 100th anniversary, the renowned Milwaukee brand made a great impression with its most powerful touring motorbike ever, which was also the very first Harley-Davidson equipped with a liquid cooling system. This did not stop it from remaining true to the brand's unique design which is reflected with the V-ROD's pure, low and bold streamlined look.

The model on offer has had only three owners and only 26,000 km on the clock. It has been serviced with the greatest

care which explains its excellent condition. Equipped with its original tool kit and three saddlebags, this machine features several options including three layers of security, various cosmetic equipments and a 125 hp engine. It comes with its user manual, service logbook, invoices since new, certificate of conformity and authenticity issued by HD France. A rare motorbike which will no doubt win the hearts of connoisseurs.

1948 "LOUBET SPÉCIALE" MOTEUR TRIUMPH TIGER

Véhicule de compétition
Sans titre de circulation
Competition vehicle
Unregistered

7.000 - 10.0000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Réalisation originale
- Dans la famille depuis l'origine
- Superbe histoire

- *Original design*
- *In the family since new*
- *A great story*



Garagiste à Toulouse dans les années 1940/1950, Jacques Loubet était passionné de moto et participait aux compétitions régionales de cross. Accompagné de sa famille et de son camion-atelier, il n'hésitait pas à dépanner ses amis et, un jour, s'est lancé dans la réalisation de sa propre moto. Il a équipé un cadre de sa conception d'un moteur Triumph Tiger 500 cm³, d'une boîte BSA, d'une fourche de 500 Terrot et, plus original, d'une suspension arrière monobras oléopneumatique.

Sa famille se sépare aujourd'hui de cette machine originale, qui n'a

pas roulé depuis 1970. « Dans son jus », complète et saine, moteur non bloqué, suspension arrière grippée, elle est accompagnée de l'équipement d'époque du pilote : béquille amovible, casque en tôle emboutie, ceinture dorsale en cuir, polo « Toulouse Moto Sport », manteau de cuir, photos...

Une occasion intéressante d'acquérir une machine typique des réalisations artisanales de cette époque, avec ici des choix mécaniques particulièrement originaux.

A mechanic in Toulouse in the 1940s and 1950s, Jacques Loubet was a motorbike enthusiast and took part in regional cross-country events. Travelling alongside his family and workshop truck, he never hesitated to help out his friends and one day, started manufacturing his own motorbike. He fitted a frame, which he designed himself, with a 500 cc Triumph Tiger engine, a BSA gearbox, a 500 Terrot fork and a very original single swingarm rear oleopneumatic suspension.

Today, his family is parting with this original machine which hasn't been on the road since 1970. Still in its original condition, complete and sound, with unrestricted engine, sticking rear suspension, it comes with the rider's original equipment: removable support, pressed steel helmet, leather back belt, "Toulouse Moto Sport" polo shirt, leather coat, pictures...

This is an amazing opportunity to buy a handmade machine with quite unique mechanical features.

1974 LEYLAND INNOCENTI 1001 MINI MATIC

Carte grise française
French title

Châssis n° B 38/3 661920
Moteur n° 99H615EH184A

15.000 - 20.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Provenance princière exceptionnelle
- Très bel état, 45 600 km d'origine
- Rare Innocenti automatique

- *Outstanding princely provenance*
- *In very good condition, 45,600km since new*
- *Rare Innocenti Automatic*



En 1961, B.M.C prit des accords avec le groupe d'Alessandro de Tomaso dont la marque Innocenti faisait partie pour assembler sous licence la Mini en Italie, à Milan.

En 1972, les rennes d'Innocenti sont prises par B.L.M.C qui lance la 1001 et ce jusqu'en 1975 parallèlement aux désirables Innocenti Cooper. L'aventure se termine avec la Nuova Innocenti aux formes anguleuses dessinées par Marcello Gandini pour Bertone. De Tomaso reprit la direction des opérations quelques années plus tard.

Le modèle présenté, fut vendu neuf à Monaco au Prince Rainier III en 1974 qui l'utilisa pour ses déplacements dans la principauté. Elle devint ensuite la propriété de son fils, le Prince Albert II, qui, par la suite la remisa au musée

automobile de Monaco avant de l'offrir à son docteur qui la vendit au propriétaire actuel. Elle est équipée d'une boîte automatique à quatre rapports et se présente dans un état d'origine exceptionnel. L'intérieur en vinyle noir et tapis gris est en excellent état, le volant sport de série en aluminium à trois branches ajourées est toujours en place ainsi que le moteur de 998 cm³ d'origine, dont le compartiment est exceptionnellement propre et intact. Nous disposons de copies des deux titres de propriété monégasques aux noms des deux princes et d'une photo de la voiture au musée. Une occasion unique, qui ne se représentera pas d'acquérir une automobile de prince pour un budget réduit.

In 1961, BMC made an agreement with Innocenti licensing to assemble the Mini in Milan, Italy. In 1972, Innocenti was taken over by British Leyland, the company that BMC had become a part of, and who launched the 1001, produced until 1975, in parallel with the desirable Innocenti Cooper. This adventure ended with the Nuova Innocenti with an angular shape designed by Marcello Gandini for Bertone. A couple of years later, Alejandra de Tomaso took over Innocenti.

The model on offer, sold new in Monaco to Prince Rainier III in 1974 was used for his regular commute within his principality. Later, it became the property of his son, Prince Albert II,

who then handed it over to the Monaco Automobile Museum, before offering it to his doctor, who sold it to the current owner. It is equipped with a four-speed automatic transmission and is in an exceptional original condition. The black vinyl interior and grey carpet is in excellent condition, and the standard aluminum three-spoke sport steering wheel is still there as well as the original 998cc engine, whose compartment is exceptionally clean and intact. We have copies of the two Monegasque titles in the names of the two princes and a photo of the car at the museum. A unique opportunity to acquire a prince's car for a very reasonable price.

1988 JAGUAR XJ-S V12 CABRIOLET

Carte grise française
French title

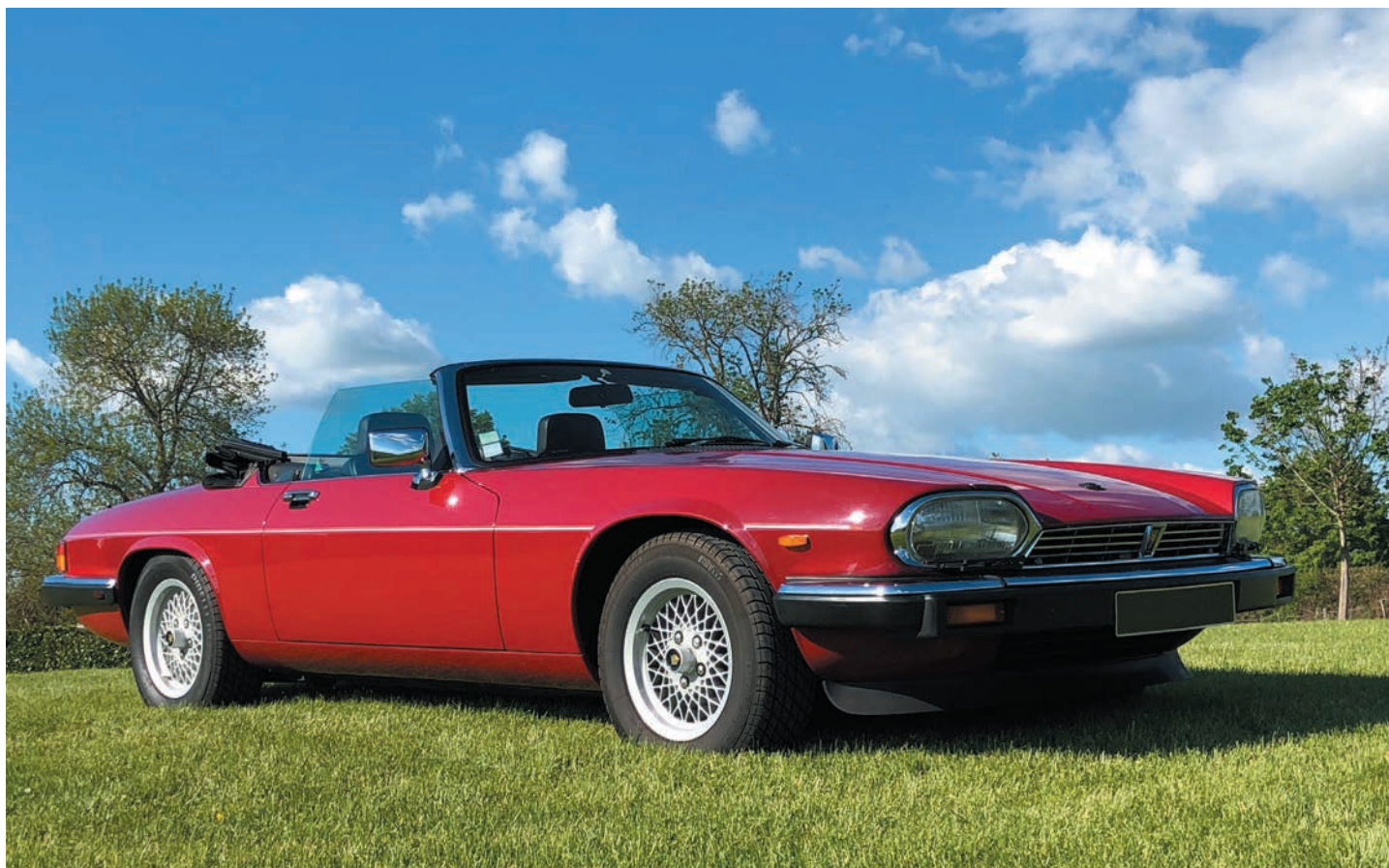
Châssis n° SAJJNADW4DM153789

25.000 - 35.000 €

Sans réserve / **No reserve**

- État d'origine rare
- Carnet d'entretien suivi
- Cabriolet particulièrement désirable

- *Rare original condition*
- *Service book stamped*
- *Highly desirable convertible*



Cette voiture présente deux avantages notables : d'abord il s'agit d'une des versions les plus désirables de la Jaguar XJ-S V12, un vrai cabriolet aux spécifications européennes, vendue neuve en Allemagne, dans sa présentation la plus pure, avec ses pare-chocs chromés et son habitacle qui se découvre complètement. Elle est équipée d'une climatisation, d'un régulateur de vitesse et d'une boîte automatique.

Le deuxième atout est son état : le premier propriétaire allemand ne s'en servait que sur la Riviera, le deuxième propriétaire français la conservant soigneusement. Elle affiche à peine

plus de 53 200 km et été très régulièrement entretenue depuis l'origine, comme en témoignent les documents, factures et carnet d'entretien qui l'accompagnent.

Ce passé lui permet de présenter un état rare, avec une carrosserie dénuée de corrosion, une peinture homogène qui semble être celle d'origine, et un intérieur impeccable dont les cuirs ne présentent pas d'accroc notable. La capote est elle aussi en état d'origine, proche du neuf. Une très belle voiture, qui allie la souplesse d'un moteur noble au confort et au luxe qui caractérisent ce modèle.

This car has two significant advantages: first, it is certainly one of the most desirable Jaguar XJ-S V12 versions, a true cabriolet with European specifications, sold new in Germany, and presented in its purest form with chromed bumpers and a fully unveiling interior. It is equipped with air conditioning, cruise control and automatic gearbox.

Its second asset is its condition: its first owner, a German collector, used it only on the French Riviera and its French second owner carefully preserved it. With only 53,200 km and regularly serviced from new, as evidenced

by the documents, invoices and service logbook included with the car. Thanks to its history, this vehicle is in a rare condition with a very sound bodywork, a uniform paint which could be the original one, and an impeccable interior with leathers without major tear. The hood is also in original and almost new condition.

A beautiful car combining the flexibility of a decent engine with the comfort and luxury which characterize this model.

1943 WILLYS OVERLAND MOTORS JEEP MB AVEC REMORQUE BANTAM

Carte grise française
French title

Châssis n° 209982

30.000 - 40.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Historique limpide
- Restaurée dans le respect de l'origine
- Accessoires rares et intéressants

- Clear history
- Restored to original specifications
- Rare and interesting accessories

Cette Jeep Willys, sortie d'usine le 2 février 1943, est remarquable à plus d'un titre. Elle dispose tout d'abord d'un historique limpide dont on retrouve la trace depuis 1948. Elle fut immatriculée en 1954 par la société de Filature et Tissage Dolige au Mans, puis changea de mains à deux reprises en 1970 pour rejoindre la collection d'un passionné de véhicules militaires. Ce dernier s'est chargé d'en assurer la restauration complète au cours des années 90, avec pour objectif le respect de l'origine, ce qui nous a été confirmé par le mécanicien qui a aidé à cette remise en état. Depuis, la voiture a toujours été entretenue et la restauration s'est naturellement patinée. L'autre

caractère exceptionnel de ce véhicule est qu'il dispose de nombreux équipements spécifiques : système radio, sirène, tow bar et même un rare cabestan pour les opérations de treuillage. Bien évidemment, cet exemplaire de connaisseur est accompagné de son lot de bord, de l'extincteur et de l'outillage, tandis que cordages, filets, jerrican et casque complètent l'ensemble. Enfin, une remorque Bantam de la même époque y est attelée. En bon état de fonctionnement, conforme à l'origine et richement équipée cette Jeep constitue une occasion exceptionnelle pour les collectionneurs et amateurs de reconstitutions historiques.

This Jeep Willys, which rolled out of the factory on February 2, 1943, is remarkable in more ways than one. Firstly, it has a clear history that can be traced since 1948. Registered in 1954 by the spinning and weaving company Dolige at Le Mans, it changed hands twice in 1970 to join the collection of an enthusiast of military vehicles. The latter was responsible for ensuring a complete restoration to original specifications in the 1990s, which was confirmed by the mechanic who helped with this restoration. Since then, the car has always been maintained and the restoration has naturally weathered. The other exceptional

feature of this vehicle is the number of specific equipment: radio system, siren, tow bar and even a rare capstan for winching operations. Of course, the car comes with a fire extinguisher, tools, as well as ropes, nets, jerrycan and helmet. Finally, a Bantam trailer from the same period comes with the car. In good working order, and conforming to the origin, this well-equipped Jeep represents an exceptional opportunity for collectors and enthusiasts.



1979 FERRARI 400i

Carte grise française
French title

Châssis n° 28835

60.000 - 80.000 €

• Rare version boîte mécanique

• Historique connu

• Nombreux travaux en 2012

• *Rare version with manual gearbox*

• *Known history*

• *Extensive work in 2012*



Produite à 421 exemplaires entre 1979 et 1984, la 400i, équipée de la boîte de vitesses mécanique est une voiture rare et désirable. L'exemplaire que nous présentons l'est d'autant plus qu'il dispose d'un historique connu : vendu neuf en Allemagne le 7 juillet 1980 dans sa livrée gris métal avec intérieur cuir rouge, il sera cédé aux enchères sous le marteau de Maître Poulain en avril 1990 et adjugé à la SNC Empain-Graham du baron Empain. Il change ensuite de mains en 1994 avant d'être acheté l'année suivante par son actuel propriétaire. Affichant aujourd'hui moins de 87.000 km, cette 400i arbore toujours ses coloris d'origine, la peinture a été refaite dans les années 80 et l'intérieur en

cuir est d'origine et patiné. En 2011, la voiture a bénéficié d'une importante révision avec remplacement des amortisseurs avant, des rotules et silentblochs. Le moteur a été déposé, la chaîne de distribution et tous les joints remplacés. Pompe à eau et embrayage ont été changés, l'allumage et le radiateur refaits. La facture totalise plus de 20 000 €. En 2012, le système de freinage a été remis en état, les amortisseurs arrière et les pneus Michelin remplacés. Accompagnée de sa trousse à outils et de son manuel du conducteur, cette 400i est une opportunité peu courante et dont l'intérêt en collection ne fait que croître.

With just 421 cars produced from 1979 to 1984, the 400i fitted with a manual gearbox is a rare and desirable car. The model we are presenting is all the more attractive as it has a known history: sold new in Germany on 7 July 1980 in its grey metallic finish with a red leather interior; it was sold at auction by Maître Poulain in April 1990 to Baron Empain's Empain-Graham company. It then changed hands in 1994, before being purchased the following year by its current owner. With less than 87,000km recorded today, the 400i is still finished in its original colour; it was repainted during the 1980s and the leather interior is original

and patinated. In 2011, the car underwent a major service, when the front shock absorbers, ball joints and rubber bushings were replaced. The engine was removed and the timing chain and all the gaskets were replaced. The water pump and clutch were changed and the ignition system and radiator overhauled. The total bill came to more than 20,000€. In 2012, the braking system was reconditioned, while the rear shock absorbers and Michelin tyres were replaced. Supplied with its toolkit and owner's manual, this 400i represents an unusual opportunity to acquire a car which is of growing interest to collectors.

1962 ALFA ROMEO GIULIA SPIDER 1600

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° AR*375571
Moteur n° AR00112*05481

60.000 - 80.000 €

• Véhicule facile et plaisant à l'usage

• Restauration totale et récente

• Mythique Spider italien

• An easy and pleasant car to use

• Comprehensive and recent restoration

• Iconic Italian spider



Evolution de la Giulietta lancée en 1955 qui démarra la mythique saga des cabriolets Alfa, le spider Giulia apparaît en 1962. Son moteur quatre cylindres de 1570 cm³ développant 92 cv, lui permet d'atteindre les 172 km/h et de gagner en souplesse et fiabilité. Notre Giulia Spider 1600 dans un très bel état fut intégralement restaurée par les sérieux Etablissements Pyritz Classics à Francfort en Allemagne. Nous invitons d'ailleurs les acquéreurs potentiels à consulter l'impressionnant dossier photo de la restauration, accompagné de la liste des pièces remplacées et d'une expertise. Notre Giulia fut intégralement démontée pour être restaurée à partir de la tôle mise à nue

et complètement remonté avec des éléments reconditionnés ou neufs. Elle fut repeinte dans ce rouge qui sied si bien au modèle avec sellerie noire et capote en toile assortie. Son actuel propriétaire en fit l'acquisition en 2015 lors du célèbre Salon allemand Essen Techno Classica, tombant littéralement amoureux de cet indémodable Spider. Il n'a depuis parcouru qu'environ 3 000 kilomètres à son volant et ce Spider se trouve toujours dans un état enviable. Elle sera de plus livrée avec sa housse. Présenté à une estimation attractive compte tenu de son état et de l'ampleur de la restauration dont il a bénéficié, ce Spider qui sent bon la Dolce Vita est la garantie d'un été réussi.

An evolution of the Giulietta, launched in 1955, which started the legendary saga of Alfa Romeo cabriolets, the Giulia spider appeared in 1962. Its four-cylinder engine of 1570cc developed 92bhp, giving the car a top speed of 172 km/h, as well as providing the car with better flexibility and reliability. The Giulia Spider 1600 on offer is in a very good condition and was fully restored by Pyritz Classics in Frankfurt, Germany. We invite potential buyers to have a look at the impressive photo back-up of the restoration, accompanied by a list of replaced parts and an expertise. This Giulia was completely dismantled to be

restored from bare sheet metal and completely reassembled with reconditioned or new elements. It was repainted in this red and features black upholstery and matching canvas hood. Its current owner acquired the car in 2015 at the famous German show, Essen Techno Classica, falling literally in love with this timeless Spider. He has since then covered only about 3,000 km and the car remains in an excellent state. It will be delivered with its cover. On offer at an attractive estimate, given its condition and the extent of restoration it has received, this Spider has the perfume of La Dolce Vita and will surely be great company for a beautiful summer.

1992 MASERATI SHAMAL

Carte grise française
French title

Châssis n° ZAM339B00MA300158

60.000 - 80.000 €

- Modèle rare et très performant
- Historique connu, 3^{ème} main
- Seulement 32 000 km d'origine
- Etat de conservation remarquable

- *Rare and very powerful model*
- *Known history, three owners from new*
- *Only 32,000 km from new*
- *Remarkable state of conservation*



La Shamal, dessinée par le maître Marcello Gandini est équipée de deux turbos, son V8 3,2 litres développe pas moins de 326 ch ! Livrée neuve en France en décembre 1992, notre Shamal fut acquise par son actuel propriétaire en 2005 totalisant alors 16 890 km, elle n'avait connu que deux propriétaires avant lui. Amoureux de la marque dont il possède plusieurs exemplaires, il a jalousement et soigneusement conservé cette voiture pendant plus de 14 ans lui prodiguant les soins nécessaires à sa bonne préservation. De teinte extérieure noire, sa sellerie en cuir est noire elle aussi et tout simplement superbe comme le reste de la voiture, remarquablement conservée. Affichant aujourd'hui

seulement 32 800 km au compteur et régulièrement entretenue, elle dispose d'un conséquent dossier de suivi. Le dernier entretien fut effectué à 32 255 km en concession Maserati Annecy avec changement de la courroie de distribution, pompe à eau, tendeurs, et vidange moteur pour plus de 3 300 €. La suspension pilotée et la climatisation fonctionnent parfaitement comme nous avons pu le constater lors de notre essai routier. Elle est dotée du manuel d'utilisateur, d'un double de clés et des outils d'origine. Produite à seulement 369 exemplaires, la Shamal est aussi rare que performante, et notre exemplaire est une pièce de choix pour celui qui veut profiter des joies du biturbo.

The Shamal, designed by maestro Marcello Gandini, was equipped with two turbos, which allowed the car's 3.2-litre V8 to develop no less than 326bhp! Delivered new in France in December 1992, the Shamal on offer was acquired by its current owner in 2005, when it had just 16,890km on the odometer. It had just two owners before. A fan of the brand, of which he owns several examples, he carefully preserved this car for more than 14 years, providing the necessary care for its preservation. In its black livery with black leather upholstery, the car is in beautiful condition and remarkably well preserved. It displays only

32,800 km on the odometer and is regularly serviced, as testified by a large folder. The last service was carried out at 32,255 km in the Annecy dealership of Maserati, with change to the timing belt, water pump, and the engine's oil was drained, all for more than 3,300 €. The adjustable suspension and air-conditioning work perfectly as we have seen during our test drive. It comes with the user's manual, a double set of keys and original tools. With just 369 made, the Shamal is as rare as it is powerful, and our example is the perfect choice for any biturbo enthusiast.

1990 BMW Z1

Carte grise française
French title

Châssis n° WBABA91050AL03064

40.000 - 60.0000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Premier modèle de la lignée des roadsters Z
- Depuis 10 ans dans les mêmes mains
- Véhicule ludique très attachant

- *First model of the Z roadster series*
- *Same ownership for the last 10 years*
- *Very charming and playful vehicle*



En 1987 BMW lance un petit roadster deux places très novateur avec ses portes escamotables : le Z1 qui sera produit à 8 000 exemplaires. Celui que nous présentons fut mis en circulation le 11 avril 1990, livré neuf en Allemagne par la concession BMW Autohaus Wiemer de Cologne comme l'indique son carnet d'entretien. Il arbore une carrosserie verte « Urgrün Metallic » associée à un intérieur cuir/nubuck foncé à motif « camouflage ». Lorsque son actuel propriétaire en fait l'acquisition en 2009, la voiture se trouvait alors en Hollande et totalisait environ 58 000 km ayant été arrêtée quelques années. Membre du Club Z1 de France, il parcouru à son bord un peu plus de

30 000 km en 10 ans réalisant en partie lui-même l'entretien courant. Sans être parfait son état général est satisfaisant notamment lorsque que l'on connaît la propension des Z1 à vieillir prématurément. Ayant été remplacée la capote en Alpaga noire est en très bon état. Parmi les travaux plus significatifs réalisés ces dernières années, citons le remplacement de la courroie de distribution, d'un demi arbre de transmission et de l'embrayage. Elle dispose aussi d'un filet anti-remous, de ses double de clés et d'un dossier de factures. Voiture 100 % plaisir, au design unique, ce petit roadster est plaisant à conduire et plaisant à regarder, une vraie opportunité proposée sans réserve.

In 1987, BMW launches a little and highly innovative two-seater roadster with retractable doors: the Z1. Only 8,000 units will be produced. The car on offer was first registered on 11 April 1990 and was delivered new in Germany by the BMW Autohaus Wiemer dealership in Köln, as evidenced by its service logbook. It has a green bodywork "Urgrün Metallic" with a dark nubuck leather interior with "camouflage" design. Its current owner acquired it in 2009 in Holland with 58,000 km on the clock and having not been used for a few years. Member of the Z1 Club of France, he has driven a bit more than 30,000 km in

10 years and has done some of the regular maintenance himself. Despite not being perfect, the car is in reasonable general condition, especially as Z1 cars have a tendency to age prematurely. The black Alpaga hood has been replaced and is in excellent condition. Among significant work done in recent years, we can also include the replacement of the timing belt, half drive shaft and the clutch. It also has wind deflectors, double the keys and a folder of invoices. With 100% pleasure and its unique design, this beautiful little roadster provides great driving pleasure and is an amazing opportunity offered at no reserve.

1975 BMW 3.0L CSL

Carte grise française
French title

Châssis n° 2275399
Moteur n° 2275399

100.000 - 150.000 €

- Même famille depuis 30 ans
- Rare dans son jus, matching numbers
- Concurrente de la 911 2,7L RS...

- *With the same family for 30 years*
- *Rare original condition, matching numbers*
- *A rival for the 911 2.7 RS ...*



Le projet CSL est confié au tout nouveau département compétition BMW Motorsport dirigé par l'ancien pilote Jochen Neerpasch qui vise le championnat d'Europe des voitures de tourisme. La BMW 3.0 CSL est donc l'une des toutes premières voitures de série conçues pour la course. Le premier modèle, doté du 6 cylindres en ligne 2985 cm³ de 180 ch du coupé 3.0 CS est présenté au salon de Genève en Mars 1971. BMW travaille sur la réduction du poids de son coupé, avec une baisse de 200kg par rapport au coupé CS.

La CSL que nous présentons a été acquise par le mari de l'actuelle propriétaire en 1989 et

immatriculée en 92, dans la région parisienne. Cet exemplaire a très peu roulé depuis son achat et se trouvait garé dans un box depuis de nombreuses années. Il y a environ une dizaine d'années, la voiture avait été confiée au très sérieux Franck Opderbeck pour une remise en route et le passage au contrôle technique. Une fois retournée dans son box, elle n'en est ressortie que de rares fois jusqu'à aujourd'hui où de nouveau, Franck lui a fait passer un nouveau contrôle technique après une révision complète avec révision des freins et remplacement de divers joints trop asséchés dû à un stationnement de longue durée. Inspectée sur un pont, nous avons

The CSL project was entrusted to the newly created competition department, BMW Motorsport, run by the former racing driver Jochen Neerpasch, who set his sights on the European touring car championship. The BMW 3.0 CSL was thus one of the very first production cars developed for racing. The first model, with the 180bhp 2985cc in-line six from the 3.0 CS coupé was presented at the Geneva Motor Show in March 1971. BMW worked to reduce the weight of its coupé, saving 200kg compared with the CS.

The CSL on offer was purchased by the husband of its current owner in 1989 and registered

in the western suburbs of Paris. The car has been driven very little since it was bought and had been laid up in an underground lock-up for many years. About ten years ago, the car was entrusted to the specialist Franck Opderbeck to be recommissioned and put through its safety inspection. After returning to its lock-up, it was only taken out on rare occasions until the present day, when Opderbeck put it through a new safety inspection after a thorough service including an overhaul of the brakes and the replacement of various seals which had dried out after the car had been parked up for so long. When we examined it



pu constater que son châssis et sa structure sont sains, sans aucune déformation. Son moteur est bien celui d'origine. Globalement, elle apparaît dans son état d'origine. Son intérieur est équipé des baquets Recaro en cuir noir, de moquettes gris/bleu et de ses boiseries, le tout se trouvant dans son état d'origine également, non restauré. La carrosserie a été repeinte dans sa vie, il y a de nombreuses années. Elle est équipée du rare kit « Batmobile », bien souvent rajouté sur les versions CSL normales. Sur la route, sa mécanique est très saine, le moteur, bien celui d'origine, est rond et puissant. Les rapports de boîtes passent sans aucune faiblesse.

Son compteur affiche 29 750 km. Sa boîte à outils placée dans le coffre est quasiment complète.

Les CSL sont très rares et cet exemplaire mérite d'entrer entre les mains d'un collectionneur qui aura le choix soit de rouler dans son état actuel, soit de lui offrir quelques frais pour lui redonner son lustre de l'époque. Quand on voit l'évolution des prix de sa concurrente de l'époque, la Porsche 911 2.7L RS, cette 3.0L CSL ne peut que représenter une opportunité d'achat et vite avant que les prix ne s'envolent !

on a ramp, we could see that the chassis and structure were sound and free from distortion. Its engine is the original one. Overall, the car appears in original condition. Its interior is fitted with Recaro bucket seats in black leather; grey/blue carpets and its wood trim, all in original, unrestored condition. The body has been repainted during the car's lifetime, several years ago. It is equipped with the rare 'Batmobile' kit, which was often added to the standard CSL versions. It is mechanically very sound, and the engine is powerful and smooth-running. The different gears go through with no sign of weakness. The odometer is

showing 29,750km. The toolkit in the boot is virtually complete.

CSLs are very rare and this example deserves to go to a collector, who will have the choice of driving it as it is or spending some money on it to restore it to its former glory. When you see how prices of its contemporary rival, the Porsche 911 2.7 RS, have gone up, seize this opportunity to buy a 3.0 CSL before prices soar!

1967 PORSCHE 911S SWB

Carte grise française
French title

Châssis n° 307146S
Moteur n° 962143

120.000 - 160.000 €

- Intéressante version S à empattement court
- Eligible dans de nombreuses compétitions
- Mécanique entièrement refaite

- *Interesting S short wheel base version*
- *Eligible for many racing events*
- *Completely rebuilt mechanically*



Sorti d'usine en 1967 et immatriculé pour la première fois le 16 novembre de la même année, cet exemplaire est une intéressante version à empattement court, tout en bénéficiant de la mécanique de la version S qui apparaît en octobre 1966. Cette version « haute performances », grâce à ses succès en compétition, ouvre la voie aux nombreuses déclinaisons qui feront la renommée de la marque. Achetée en 2011 par son actuel propriétaire, cette voiture était d'ores et déjà préparée pour le rallye et disposait de son PTH.

En 2017, la mécanique, qui porte son numéro d'origine, a bénéficié d'une remise en état complète chez Racing Développement Moteurs pour un montant de 50 000€ et dont le détail figure au dossier. Amateur exigeant, son propriétaire s'est également chargé de faire décorer la voiture aux couleurs Gulf, et le résultat paraît tout droit sorti d'une compétition de la fin des années 60 ! La carrosserie porte quelques stigmates d'une utilisation en course, et les bas d'ailes avant mériteront quelques soins, mais la mécanique fonctionne parfaitement,

Released from the factory in 1967 and registered for the first time on 16 November of the same year, this example is an interesting short wheel base model which has the S engine version (launched in October 1966). Thanks to its success in motor-racing, this "high performance" version paves the way for many different variations that will make the brand famous. Purchased by its current owner in 2011, the car already had its PTH and was prepared for rallying. In 2017, the mechanical part, matching numbers, benefited from

a full restoration carried out by Racing Développement Moteurs totalling €50,000, all detailed in the file. The owner, a demanding enthusiast, also had the car wrapped in Gulf colours and the result can only be described as a car straight out of a competition in the late 1960s. The bodywork does have a bit of tear and wear from racing and front lower wings will require a bit of tender loving care, but the engine remains in perfect working condition. The running gears are well adjusted and all equipment is present. Nothing



les trains roulants sont bien réglés et les équipements sont complets. Tripmaster, extincteur multipoints et même branchement pour une rampe de phares additionnels qui sera fournie avec la voiture : rien ne manque. Rare, bien préparée et offrant une allure hors du commun, cette Porsche est éligible dans la majorité des compétitions historiques.

is missing: Tripmaster, multi point fire extinguisher and even a connection for an additional headlight ramp will also be provided with the car. Rare, well prepared and with a simply incredible look, this Porsche is eligible for the majority of historic racing events.



1955 PORSCHE 356 PRE-A 1500 SPEEDSTER

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° 80498
Moteur n° 34769

250.000 - 350.000 €

- Rarissime modèle Pre-A
- Dans les mêmes mains depuis près de 25 ans
- Statut d'icône automobile
- Moteur et couleurs d'origine

- *Extremely rare Pre-A model*
- *In same ownership for nearly 25 years*
- *An automotive icon*
- *Original engine and colours*



Notre beau Speedster possède plus d'un argument pour séduire les amateurs de cette carrosserie devenu symbole d'un art de vivre. Un courrier de Porsche Allemagne datant d'octobre 1990 confirme que

notre exemplaire est bien conforme aujourd'hui, à sa livrée usine, avec sa robe rouge et ses baquets en vinyle noir et que son moteur porte les numéros répertoriés à l'époque. Il fut construit en avril 1955 >>>

Our handsome Speedster has more than one argument in its favour to win over fans of this automotive icon. A letter from Porsche in Germany dating from October 1990 confirms that

our example conforms today to its original factory finish, with red paintwork and black vinyl bucket seats, and that its engine is marked with the numbers recorded in period. It was >>>



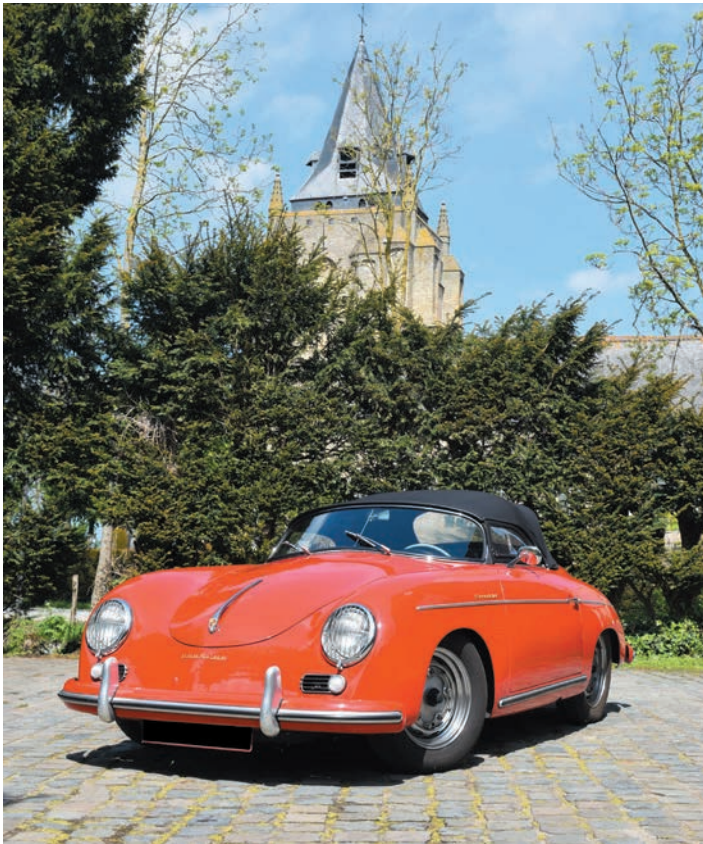


>>>à destination du marché américain et du distributeur Hoffmann, importateur à l'origine de cette carrosserie de 356 si recherchée aujourd'hui. L'actuel propriétaire en fait l'acquisition en février 1995, la voiture se trouvant alors aux États-Unis aux mains de M. Jacques Gandolfo. Ce dernier résidait à Santa Rosa en Californie comme l'atteste la copie de l'ancien titre américain et était alors selon toute vraisemblance, le troisième propriétaire du véhicule. Il avait racheté la voiture à M. Robert Collier résidant lui aussi en Californie. La voiture venait alors de bénéficier d'une restauration complète dont on trouve aussi trace au dossier grâce au reportage photo réalisé à l'époque. La rénovation fut réalisée là-bas à partir de la caisse mise à nu et avec l'aide de spécialistes Porsche européens notamment de la carrosserie Reutter venu spécialement. L'histoire de la découverte de la voiture restée près de 32 ans inutilisée et de sa remise en état ont fait l'objet d'un article dans le magazine *European Car*. A la suite de sa restauration, la voiture fut aussi engagée dans un concours d'état de 356 en 1992

et figure dans le livre « Original Porsche 356 » de Laurence Meredith. Meticuleusement conservé depuis par son actuel propriétaire férù de la marque de Stuttgart, celui-ci n'a parcouru qu'environ 4 000 miles à son bord, ce qui explique aussi le bel état de conservation de la voiture aussi bien intérieur qu'extérieur. Notre Speedster sera livré accompagné de ses quatre jantes et enjoliveurs d'origine que les amateurs savent très difficiles à trouver, de sa trousse à outils, du rare cric d'origine ainsi que de ses vitres latérales complétant une capote noire en Alpaga en bon état. Le dossier qui l'accompagne comprend aussi copies des précédents titres américains, expertises, et photos. Avec sa carrosserie Pre-A, ses petits feux arrière et ses grilles de phares ce Speedster dispose d'une allure sportive et racée. Adoptés par les stars de son époque, il a séduit dès son lancement, symbole d'une époque d'insouciance. Il continue aujourd'hui à fasciner le monde de l'automobile et sa cote demeure très stable preuve de son statut d'icône automobile.

>>>*built in April 1955 for the US market and for the distributor Hoffmann, the importer who was behind this sought-after car. The current owner acquired the car in February 1995, when it was in the United States in the hands of Jacques Gandolfo. Gandolfo resided at Santa Rosa in California, as the copy of the previous American title confirms, and was in all probability the vehicle's third owner. He had purchased it from Robert Collier, who also lived in California. The car had then just undergone a complete restoration, which is also documented in the photographic record produced at the time. The restoration was carried out in the States, working from a fully stripped-down bodyshell and with the help of European Porsche specialists including the coachbuilder Reutter, who came over specially. The story of the car's discovery after it had remained unused for nearly 32 years and its refurbishment was told in a feature in European Car magazine. Following its restoration, the car was also entered in a concours for 356*

models in 1992 and appears in Laurence Meredith's book Original Porsche 356. It has been scrupulously preserved since then by its current owner, a Porsche aficionado, who has covered only 4,000 miles in it, which accounts for the car's well-preserved condition, inside and out. Our Speedster comes with its four original wheels and hubcaps (enthusiasts know how difficult these are to find), its toolkit and the rare original jack, as well as its side screens and a black alpaca hood in good condition. The file which comes with the car includes copies of its previous American registration documents, valuation reports and photographs. With its Pre-A bodywork, small rear lights and headlamp grilles, the Speedster looks sporty and rakish. Chosen by the stars of its day, it appealed from the start and symbolised a carefree era. Today, it continues to fascinate the motoring world and its value remains extremely stable, proof of its status as an automotive icon.



Passionné depuis son plus jeune âge par le monde automobile, Eric Coicaud fait ses premières armes sur les mobylettes Ciao de Piaggio. Il fait l'acquisition de son premier engin à l'âge de 14 ans mais peu satisfait par la vélocité du deux-roues, il le démonte entièrement et assemble à nouveau les pièces afin d'en optimiser la puissance. Avidé de vitesse, il effectue des allers-retours entre l'Italie et la France pour acheter des moteurs préparés qu'il revend ensuite à ses amis... au grand dam de ses parents, qui voient rapidement le garage familial se transformer en véritable atelier mécanique.

Fils d'une professeure des écoles et loué d'une vivacité intellectuelle indéniable, Eric est néanmoins peu intéressé par le système scolaire. Il s'aiguille donc rapidement vers le domaine de prédilection de son père : le transport maritime. La famille, native du Havre, vit au rythme des aventures du patriarcat qui traverse le monde pour le compte de la société américaine SeaLand. Eric connaît donc sa première expérience professionnelle sur le port du Havre, en tant que commis de quai, avant de devenir commercial pendant quelques années.

A cette époque, il rêve d'une Golf GTI mais faute de moyens, c'est une R5 Alpine qui sera l'objet de son choix. S'en suivra une Ford Escort XR3i puis une longue période chez BMW avec des véhicules tels que la 850 CSI, la M5 et les M3 6 cylindres de 286, 321 et 343 ch. Toujours en recherche de sensations fortes, il profite de ces années pour participer au championnat de Normandie de karts 125 à boîte de vitesses.

A 29 ans il fonde ECT, une société de services de transport maritime et de commissionnaire en douane. Malgré un rythme de travail effréné, il continue de s'associer au sport automobile. Il sponsorise notamment un de ses amis dans le championnat Clio Cup et sera également partenaire de la McLaren F1 GTR Tuiles TBF, pilotée par Hervé Poulain et ses acolytes, au 24H du Mans en 1995. Au fur et à mesure que les conteneurs s'enchaînent sur le parking du nouvel ensemble logistique de sa société, le jeune dirigeant porte désormais



Collection Eric Coicaud

son attention sur des modèles plus racés. Un nouveau regard matérialisé, tour à tour, par des expériences avec la Mercedes SL 55 AMG, l'Aston Martin Vanquish et la Maserati Quattroporte.

Jusque-là, Eric n'avait donc encore jamais goûté aux joies de Porsche. Prévenu par ses amis qu'il « entrerait en religion » le jour où il essaierait un des véhicules de la marque, il se laisse finalement tenter et y a un peu plus d'une dizaine d'années.

Sa première expérience dans le monde Porsche prend les traits d'une 997 Turbo Phase I. « A la première accélération, je me suis aperçu que les chevaux annoncés par Porsche n'avaient rien à voir avec les chevaux des autres marques. A partir de ce moment-là, j'étais vacciné ». Depuis ce jour, seules des Porsche sont passées entre ses mains. Conquis par ce premier essai, il acquiert une 997 GT2. Envieux d'apprendre des spécialistes de la marque, il fait alors une rencontre qui va changer sa vie de collectionneur : celle de Raymond Narac (deux fois vainqueurs aux 24H du Mans en GT2 et GTE am). Les deux hommes lient une relation d'amitié et Eric s'en remet aux connaissances pointues de son compère pour l'achat de son premier véhicule de collection : une 964 RS rouge. Perfectionniste dans l'âme,

With a passion for the world of cars from an early age, Eric Coicaud cut his teeth on Piaggio's Ciao mopeds. He acquired his first machine at 14, but unhappy with its lack of speed, he entirely dismantled the motorcycle and rebuilt it to increase its power. Hungry for speed, he travelled back and forth between France and Italy to buy tuned engines, which he then sold to his friends ... much to his parents' displeasure, who soon saw the family garage transformed into a mechanical workshop.

His mother was a primary schoolteacher and Eric undoubtedly had a lively intellect, but he had little interest in the educational system. He therefore turned rapidly to his father's chosen area, that of shipping. The family, which came from Le Havre, lived at the pace set by his father as he travelled the globe for the American company SeaLand. Eric's first experience of work was at the port of Le Havre as a clerk at the docks, before working in sales for several years.

At the time, he dreamt of a Golf GTI, but lacking the means to buy one, he chose instead an R5 Alpine. This was followed by

a Ford Escort XR3i and then a lengthy period with BMW, with cars such as the 850 CSI, the M5 and six-cylinder M3s developing 286, 321 and then 343bhp. Always in search of thrills, he made the most of these years competing in the championship in Normandy for 125cc karts with gears.

At the age of 29, he founded ECT, a shipping services company and customs agent. Despite working at a frantic pace, he kept up his involvement in motorsport. In particular, he sponsored one of his friends in the Clio Cup championship and was also a partner in the McLaren F1 GTR Tuiles TBF, driven by Hervé Poulain and his associates at the 24 Hours of Le Mans in 1995. As the containers lined up in the parking area of his company's new logistics centre, its young director turned his attention to some racier models, experiencing in succession the Mercedes SL 55 AMG, Aston Martin Vanquish and Maserati Quattroporte.

Until then, Eric had never sampled the delights of a Porsche. Warned by his friends that he would be "converted to the faith" the day he tried one of the marque's cars, he finally gave in to temptation a little more than ten years ago.

His first experience of the Porsche universe took the form of a 997 Turbo Phase I. "The first time I hit the accelerator, I realised that the power outputs declared by Porsche were nothing like those of the other manufacturers. From that moment on, I was cured." From then on, he owned only Porsches. Won over by this first test drive, he acquired a 997 GT2. Keen to learn from marque specialists, he met someone who would change his life as a collector: Raymond Narac (twice winner at the 24 Hours of Le Mans in the GT2 and GTE Am categories). The two men became friends and Eric relied on his accomplice's in-depth knowledge when he bought his first collector's model, a red 964 RS. A perfectionist at heart, Eric

Eric se construit une culture Porsche en un temps record. Rapidement, il se fixe comme objectif de réunir la lignée des RS et il réussit à en rassembler une partie : 2.7 RS, 964 RS, 993 RS Touring, 993 RS Club Sport, 996 GT3 RS, 997 GT3 RS 3.6, 997 GT3 RS 3.8 et 997 GT3 RS 4.0 feront toutes parties de ses acquisitions.

Attiré par les véhicules aux éditions limitées, il prend également un plaisir non dissimulé à jouer sur les thématiques de sa collection. Il jette ainsi son dévolu sur les Speedster et rassemble une 911 3.2 Rouge Indien, une 964 Noire et une 997 Speedster Bleu Pur. De même heureux détenteur d'une 2.7 RS jaune, il ne pouvait passer à côté d'une 997 Sport Classic. Il fera également l'acquisition d'une 911 R en 2016.

Il rêve également de réunir deux des véhicules les plus drastiques créés par les ingénieurs de Porsche : une 993 GT, pour son look diabolique, et une Carrera GT, pour la noblesse de son moteur. Il trouve la première en 2014. Clin d'œil du destin, il se rend compte que le véhicule a été vendu 18 ans plus tôt par... Raymond Narac ! La Carrera GT est plus difficile à trouver car il l'a veut exclusivement en couleur Rouge Indien mais il finira par dénicher la perle rare.

Propriétaire enchanté de cette supercar, il se met sur les rangs lorsque Porsche annonce la commercialisation de sa descendante : la 918 Spyder, qu'il commande également en couleur Rouge Indien. Collectionneur méticuleux jusqu'au moindre détail, il ne veut pas des ceintures noires ornées d'un liseré vert ni du passepoil vert acide sur les sièges baquets ; il patientera donc jusqu'à l'homologation des ceintures rouges et obtiendra du département Porsche Exclusive le passepoil de la même couleur ! La Carrera GT et la 918 Spyder désormais sous un même toit, Eric projette de compléter le duo magique par une pièce spécifique : une 959 de couleur Rouge Indien qui permettrait de réunir les trois supercars construites par Porsche. Malheureusement, le destin en décidera autrement et le trio infernal ne pourra être réuni.

Reconnu pour la qualité des pièces de sa collection, Eric Coicaud est nommé ambassadeur de la marque

par Porsche France. Un titre qui lui vaudra la chance de partager des essais avec Gérard Larousse, Henri Pescarolo et Jürgen Barth ou encore de passer une journée privée avec Hans-Peter Porsche au sein de son musée personnel. Au-delà des véhicules exceptionnels, c'est aussi le côté amical qui l'attirait et comme il le disait souvent : « Porsche c'est aussi cela : une grande famille ». Il n'hésite d'ailleurs jamais à emmener les pièces de sa collection aux divers événements des clubs Porsche, dont il est membre, ou à participer aux championnats organisés par Porsche Club Motorsport France sur une 997 GT3 Cup.

Après de longues réflexions, ses héritiers ont fait le choix d'ouvrir les portes de la collection familiale aux amateurs du monde automobile. Nul doute néanmoins que la famille saura faire perpétuer son affiliation à Porsche dans le futur puisqu'elle conservera quelques modèles d'exception. Une fratrie souhaitant rendre hommage à leur père, à l'image du benjamin de la famille, lui-même pilote automobile prometteur au sein du championnat ADAC TCR Germany et qui se voit d'ores et déjà, dans les traces de son paternel, piloter pour un constructeur automobile dont on vous laisse deviner le nom...

built up a knowledge of Porsche in record time. He quickly set himself the goal of gathering together the series of RS models and succeeded in collecting a good many of them: the 2.7 RS, 964 RS, 993 RS Touring, 993 RS Club Sport, 996 GT3 RS, 997 GT3 RS 3.6, 997 GT3 RS 3.8 and 997 GT3 RS 4.0 were all among the cars he acquired.

Attracted to models produced in limited runs, he also took an evident pleasure in exploring certain themes in his collection. Thus, he set his sights on the Speedster models, bringing together an Indian Red 911 3.2, a Black 964 and a Pure Blue 997 Speedster. The proud owner too of a yellow 2.7 RS, he could not miss out on a 997 Sport Classic. In 2016, he also acquired a 911 R.

He dreamt too of uniting two of the most radical cars created by Porsche's engineers: a 993 GT, for its fiendish appearance, and a Carrera GT, on account of its noble engine. He found the first in 2014. As fate would have it, he realised that the car had been sold 18 years before by ... Raymond Narac! The Carrera GT proved harder to track down, as he wanted it exclusively in Indian Red, but he finished by finding the rare gem.

The delighted owner of this supercar, he put his name down when Porsche announced that its descendant, the 918 Spyder,

would go on sale and ordered this too in Indian Red. A meticulous collector right down to the last detail, he did not want the black seat belts with a fine green stripe or the acid green piping on the bucket seats; he therefore waited until red seat belts had been homologated and secured piping in the same colour from Porsche's Exclusive department! With the Carrera GT and 918 Spyder now sharing a roof, Eric planned to add to this magical pair with a specific model: a 959 finished in Indian Red, which would enable him to bring together all three supercars built by Porsche. Sadly, fate decided otherwise and this infernal trio would never come together.

Recognised for the quality of the cars in his collection, Eric Coicaud was named a brand ambassador by Porsche France. It was a title which gave him the opportunity to share test sessions with Gérard Larousse, Henri Pescarolo and Jürgen Barth, and to spend a day privately with Hans-Peter Porsche in his personal museum. Beyond the exceptional quality of its cars, he was also attracted by the friendly aspect of the marque and often said, "Porsche is also that: a big family". He never hesitated to bring the cars from his collection to the different events organised by the Porsche clubs, of which he was a member, or to compete in the championships organised by the Porsche Club Motorsport France with a 997 GT3 Cup.

After considerable thought, his heirs have taken the decision to open the doors of the family collection to enthusiasts in the automotive world. There can be no doubt, however, that the family will perpetuate his attachment to Porsche in the future as they will keep some exceptional models. These siblings seek to pay tribute to their father, like the youngest in the family, who is himself a promising racing driver in the ADAC TCR Germany Touring Car championship and who already aspires to follow in his father's footsteps and drive for a manufacturer whose name you can surely guess ...



1989 PORSCHE 911 3.2L SPEEDSTER

Carte grise française
French title

Châssis n° WP0ZZZ91ZKS151936
Moteur n° 63K04020

125.000 - 175.000 €

- Magnifique état de conservation
- Carnets et moteur d'origine
- Seulement 48 700 km au compteur

- *Magnificently well-preserved condition*
- *Original engine and service books*
- *Only 48,700km recorded*



Pour le dernier millésime de la « série G », Porsche propose à sa clientèle une exécution très exclusive sous la forme d'un hommage à une Porsche de légende : la 911 Speedster. En reprenant les codes de la 356 Speedster des années 50, le pare-brise est abaissé et un couvre-capote rigide à double bossage prend place, ce qui confère à la voiture un style particulièrement racé. Notre Speedster fut livré neuf en Allemagne le 12 juillet 1989 par la concession Max Moritz de Reutlingen. D'une couleur rouge indien avec intérieur en cuir noir, il est équipé en option d'un levier de vitesses à débattement court. Il entrera dans la collection de M. Eric Coicaud début 2016, propriété précédemment de deux

luxembourgeois. Tout récemment contrôlé par la concession Porsche Imsa Rouen qui l'avait déjà révisé en 2016, nous avons pu constater lors d'un essai routier que l'exemplaire présenté est particulièrement agréable et sain et semble avoir traversé les âges sans aucune altération. Son compteur n'affiche que 48 700 km ce que corroborent les tampons du carnet. La trousse à outils, le double des clés et l'ensemble des livrets ainsi qu'une housse accompagnent aussi la voiture. Avec à peine plus de 2 000 exemplaires construits, il s'agit assurément d'un des modèles de 911 les plus rares et désirables d'autant qu'il est présenté à une estimation tout simplement irrésistible.

For the final year of production of the G-series, Porsche offered its customers a highly exclusive version in the form of a tribute to a legendary Porsche, the 911 Speedster. Returning to the principles of the 356 Speedster from the 1950s, the car had a low-swept windscreen and a rigid 'double bubble' tonneau cover, giving it a particularly distinctive look. Our Speedster was delivered new in Germany on 12 July 1989 by the Max Moritz dealership in Reutlingen. Finished in Indian red with a black leather interior, it is fitted with the optional short shift kit. It joined the collection of Eric Coicaud at the start of 2016 after two owners from Luxembourg. Recently checked

over by the IMSA Porsche dealership in Rouen – which had already serviced the car in 2016 – our road test confirmed that the model on offer is particularly sound and pleasant to drive; it appears to have come through the years without any deterioration. It has only 48,700km recorded, which is supported by the stamps in the service booklet. The toolkit, both sets of keys and all its manuals, as well as a fitted cover, come with the car. With scarcely more than 2000 cars built, it is assuredly one of the rarest and most desirable 911 models, all the more so as it is presented at a simply irresistible estimated price.



1993 PORSCHE 964 CARRERA 2 SPEEDSTER

Carte grise française
French title

Châssis n° WP0ZZZ96ZRS455187
Moteur n° 62P04427

160.000 - 200.000 €

• Un des rares Speedster livré
neuf en France

• Seulement deux propriétaires
depuis 1996

• Moins de 22.500 km et moteur
d'origine

• *One of the rare Speedsters to
be delivered new in France*

• *Only two owners since 1996*

• *Less than 22,500 km and
original engine*



A l'instar de toutes les Porsche de la collection d'Eric Coicaud, le Speedster en version 964 est rare lui aussi et ne fut produit en série limitée qu'à seulement 936 exemplaires pour le monde. Ce superbe exemplaire est d'origine française, livré neuf le 18 mai 1993. Il n'a connu que deux propriétaires de 1996 à aujourd'hui, d'abord possession de M. Simmenauer avant qu'Eric Coicaud ne s'en porte acquéreur en 2015. M. Simmenauer en fit l'acquisition auprès du Centre Porsche IMSA de Rouen le véhicule avait à l'époque 19 000 km et était

vendu sous garantie. Le duplicata de carnet réalisé par Porsche France en 1999, atteste de son suivi de 1995 à 2015 par le spécialiste Porsche Jacques Bourgoïn de Poitiers et de l'évolution extrêmement limitée de son kilométrage. Il a plus récemment bénéficié chez IMSA Rouen de quelques soins cosmétiques qui expliquent sa qualité de présentation. Elle vient tout juste d'être révisée par le même centre Porsche. Sa livrée « full black » d'origine, peinture, cuir, moquettes et capote en alpage noir ajoute une touche d'élégance et de

Like all the Porsches from Eric Coicaud's collection, the 964 Speedster is also a rare model, with a limited run of just 936 cars produced for sale worldwide. This superb example is an original French-market car, delivered new on 18 May 1993. It has had only two owners from 1996 until today, first Mr Simmenauer and then Eric Coicaud, who acquired it in 2015. Mr Simmenauer purchased it from the Porsche Centre IMSA in Rouen, at which time the car had covered 19,000km (11,800 miles)

and was sold with a warranty. The copy of the service booklet issued by Porsche France in 1999 confirms that it was maintained from 1995 to 2015 by the Porsche specialist Jacques Bourgoïn in Poitiers and that its mileage increased extremely slowly. More recently, it has received some cosmetic attention at IMSA Rouen, which explains the high standard of its presentation today. It has just been serviced by the same Porsche Centre. Its original 'triple black' livery – with its paintwork, leather, carpets and



sobriété à sa ligne d'une grande pureté. Il est de plus équipé d'un différentiel autobloquant à 40%, de sièges en cuir semi-électriques, de l'ordinateur de bord et d'une climatisation automatique. Ce rare et recherché exemplaire sera livré avec ses carnets et sa trousse à outils d'origine. Avec moins de 22 500 km au compteur, ce Speedster présente un réel état de fraîcheur et son moteur est bien entendu d'origine. Il s'agit à n'en pas douter de l'un des plus désirables 964 Speedster proposés sur le marché.

alpaca hood all in black – adds a note of elegance and sobriety to its pure lines. The car is fitted with a 40% limited-slip differential, part-electric seats, trip computer and automatic air conditioning. This rare and sought-after model comes with its manuals and original toolkit. With mileage of less than 22,500km on the clock, this Speedster is presented in genuinely fresh condition and, of course, with its original engine. There can be no doubt that it is one of the most desirable 964 Speedsters offered for sale.



2011 PORSCHE 997 SPEEDSTER #82

Carte grise française
French title

Châssis n° WPOZZZ99ZBS795103
Moteur n° SB07594

225.000 - 275.000 €

- Modèle extrêmement rare avec 356 unités produites

- Exemple destiné au marché français, 2^{ème} main

- Seulement 7 200 km et tout juste révisé

- *Extremely rare model, one of 356 built*

- *Example destined for the French market, 2 owners*

- *Only 7 200 km and recently serviced*



Avec la génération 997, Porsche décida de produire le quatrième opus de son Speedster pour combler le manque laissé depuis la 964 de 1993. La dynastie commença avec la mythique 356 au milieu des années 50 et continua 30 ans plus tard, avec la Carrera

3.2L en version normale ou Turbo look pour finir avec la 964. La production du Speedster 997 sera limitée à 356 exemplaires pour le monde, un nombre en forme de clin d'œil pour le modèle à l'origine du mythe voulu par l'importateur Hoffmann, et tous furent vendus>>>

The 997 generation was the fourth iteration of the Speedster, produced by Porsche to fill the gap left by the 964 in 1993. The dynasty began in the mid-1950s with the legendary 356, continuing 30 years later with the Carrera 3.2L in standard version

or Turbo look, and later the 964. Production of the Speedster 997 was limited to 356 examples, the number a nod to the original model requested by the US importer Hoffman, and all 356 cars were sold within days. Rare and sought after >>>





>>> en quelques jours. Rares et recherchés dès leurs sorties, les trois générations de 911 Speedster ont été réunies dans la Collection de Mr Eric Coicaud. Le Speedster 997 était disponible seulement en deux coloris, Blanc Carrera et Bleu Pur. Fabriqué sur la base de la Carrera S et doté du moteur de la GTS de 3 800 cm³ développant 408 ch, le Speedster est capable de 302 km/h en pointe. La voie arrière fut élargie de 4.4 cm et le pare-brise plus incliné fut raccourci de 6 cm, lui conférant une allure plus sportive

ainsi que le double bossage derrière les sièges, traitement déjà vu sur les modèles précédents. De superbes jantes Fuchs noires de 19", laissent entrevoir les imposants étriers de freins laqués jaune à six pistons, système PCCB d'une efficacité redoutable. Ces modèles étaient livrés toutes options, la sellerie en cuir noir fait main surpiqué de la teinte de la carrosserie est du plus bel effet.

Notre exemplaire portant le n°82 est mis en circulation le 9 mars 2011 et n'a à ce jour connu

>>> *from new, all three generations of the 911 Speedster had a place in the Collection of Mr Eric Coicaud. The Speedster 997 was only available in two colours, Carrera White and Pure Blue. Built on a Carrera S base and fitted with the 3800cc GTS engine producing 408bhp, the Speedster had a top speed of 302 km/h. The rear track was widened by 4.4cm and the more steeply raked windscreen was shortened by 6 cm, giving the car a sportier look, accentuated by*

the double boss behind the seats, a feature seen on previous models. Superb black 19-inch Fuchs wheels revealed the imposing yellow 6-piston brake calipers of the formidably efficient ceramic PCCB system. These models came with all the options, including black leather upholstery hand-stitched in the colour of the bodywork to great effect. Our example, numbered 82, was first registered on 9 March 2011 and has only had two owners from new. Bought new by Mr



que deux propriétaires. Acheté neuf par M. Bernard Simmenauer, ancien propriétaire du Speedster 964 de la collection et amateur de la marque de longue date, celui-ci entre dans la collection de M. Eric Coicaud en novembre 2014. Son compteur affichait alors un peu plus de 3 800 km et la voiture venait tout juste d'être révisée par le spécialiste Porsche Bourgoïn de Poitiers. Avec aujourd'hui 7 200 km au compteur, ce Speedster né collector est certainement le parfait compromis entre modernité et tradition.

Comme les autres modèles de la collection, il a été sélectionné avec rigueur et se présente en excellent état. Il vient aussi de bénéficier d'une révision chez Imsa Rouen et se trouve donc prêt à prendre la route. Ce Speedster sera de plus livré avec ses carnets, son double de clés et sa housse de protection. Rares et recherchés dès leurs mises sur le marché, les Speedster ont contribué à forger la légende de Porsche et sont toujours prisés des collectionneurs avertis.

Bernard Simmenauer, a long-standing enthusiast who also used to own the Speedster 964 in the collection, this car joined the collection of Mr Eric Coicaud in November 2014. At this point, the odometer stood at just over 3,800 km and the car had just been serviced by the specialist Porsche Bourgoïn in Poitiers. With just 7,200 km on the clock today, this Speedster, a collector's item from new, is the perfect compromise between modernity and tradition. As with the other

models in the collection, it was selected with great care and is presented in excellent condition. The car has recently been serviced by Imsa Rouen and is ready to take to the road. It comes with its books, a spare set of keys and its protective cover. Rare and sought after from day one, the Speedster helped to build the Porsche legend and remains popular with shrewd collectors.

2010 PORSCHE 997 SPORT CLASSIC #60

Carte grise française
French title

Châssis n° WPOZZZ99ZAS794095
Moteur n° S A00618

275.000 - 325.000 €

- Série limitée, n°60 sur 250 exemplaires

- 26 400 km d'origine, historique connu

- Révisée par le réseau Porsche

- Performances de Supercar

- *Limited series, n°60 of 250 examples*

- *26,400 km from new, known history*

- *Serviced within the Porsche network*

- *Supercar performance*



Avec son aileron « queue de canard » et ses jantes Fuchs, la Porsche 997 Sport Classic fait immanquablement penser à la mythique 911 Carrera RS. Mieux qu'une réinterprétation, cette série limitée est un hommage au passé glorieux de la maison

de Zuffenhausen mais aussi une démonstration du savoir-faire de la marque que ce soit en termes de performances ou dans le domaine de la qualité de construction. Conçue sous la présidence de Wendelin Wiedeking, la 997 Sport Classic arbore une ligne néo rétro>>>

With its ducktail spoiler and Fuchs wheels, the Porsche 997 Sport Classic harks back to the legendary Carrera RS. More than a reinterpretation, this limited series is a tribute to the Zuffenhausen company's glorious past, while showcasing its current

expertise in terms of performance and quality. Designed under the leadership of Wendelin Wiedeking, the 997 Sport Classic has retro styling, with details taken from the 1970s models. It also features the double-bubble roof used on certain prototypes >>>



>>> qui regroupe les gimmicks propres aux modèles des années 70 comme l'aileron arrière ou encore le double bossage du pavillon qui n'est pas sans rappeler ceux que l'on trouvait parfois sur les prototypes conduits par des pilotes de grande taille. De face comme de profil, cette Porsche ravit les sens avec cette ligne parfaitement équilibrée, fluide, évoquant vitesse et performance. Sous le capot, le moteur 3,8 litres est spécifique lui aussi, de la lignée des motorisations spéciales type X51, il développe 408 ch et promet plus de 300 km/h.

Vendue neuve aux Pays-Bas par le Centre Porsche de Gelderland, elle entre en France en 2015, alors dotée de son certificat Porsche Approved, par l'intermédiaire des spécialistes de Cologne Amian Exclusive Cars, pour intégrer la collection de M. Eric Coicaud. Cet exemplaire, le 60^{ème} des 250 assemblés pour le monde, est dans un très bel état de conservation et dispose des éléments propres à la série limitée « Sport Classic ». Une fois enjambés les seuils de portes lumineux et numérotés, vous pénétrez dans un magnifique habitacle dont la teinte « expresso » se retrouve sur le cuir

tressé des élégants sièges baquets à passepoils gris. Ce cockpit fourmille d'éléments AluDesign comme les entourages de compteurs ou le levier de vitesse. Une plaque numérotée apposée sur la boîte à gants fait face au passager alors que celles des ailes avant portent la mention « Porsche Exclusive Manufaktur Zuffenhausen ». Toujours au chapitre des équipements « Exclusiv » on trouve le magnifique bouchon de réservoir en aluminium mais aussi et surtout les jantes Fuchs de 19 pouces dont le design rappelle celui initié sur les Carrera RS de 1973. La teinte Gris Sport Classic, rehaussée de bandes longitudinales ton sur ton recouvre la voiture alors que le bouclier avant, spécifique lui aussi, est issu de la gamme SportDesign. Pensée et construite à l'intention des amateurs les plus exigeants, la 997 Sport Classic est une des Porsche qui synthétise le savoir faire de la marque. Révisée dans les établissements IMSA Rouen en octobre 2017 alors qu'elle n'affichait que 26 133 km, elle est ainsi prête à prendre la route et saura combler les attentes des amateurs les plus exigeants.

>>>to accommodate taller drivers. This Porsche is eye-catching from every angle, with perfectly balanced and fluid lines evoking speed and performance. Under the bonnet lies a special 3.8-litre engine, developed from the type 51, producing 408 bhp and capable of over 300 km/h.

Sold new in Holland by the Porsche Centre in Gelderland, this car was acquired by Mr Eric Coicaud in 2015, with its Porsche Approved certificate, through a specialist intermediary in Cologne, Amian Exclusive Cars. The 60th of 250 examples built, it is in beautifully conserved condition and comes with features specific to the "Sport Classic" limited series. The doors open onto illuminated and numbered sill guards and a passenger compartment with bucket seats upholstered in "expresso" braided leather and grey detailing. Various AluDesign elements around the dials and gearstick light up the appearance. Facing the passenger seat is a numbered plaque on the glove box, with others on the front wing, reading "Porsche Exclusive Manufaktur

Zuffenhausen". The list of "Exclusive" equipment continues with an aluminium fuel cap and 19-inch Fuchs wheels reminiscent of those first appearing on the Carrera RS. The Sport Classic Grey livery is accentuated by long strips, grey on grey, and the front bumper, specific to the model, comes from the SportDesign range. Designed and built with the most demanding enthusiasts in mind, the 997 Sport Classic is an embodiment of the marque's savoir-faire. In October 2017, with a mileage of just 26 133 km, it was serviced at IMSA Rouen. It is now ready to take to the road and turn enthusiasts' heads.





1993 PORSCHE 964 CARRERA RS 3.8L

Carte grise française
French title

Châssis n° WPOZZZ96ZPS497064
Moteur n° 62P85589
Boîte n° G5010 2004329

700.000 - 1.000.000 €

• Vraie « Spéciale Homologation »

• Seulement 55 exemplaires
dont 40 type M004 Street
version

• Historique limpide, 2
propriétaires à ce jour

• Icône de la compétition
automobile des années 90

• *Genuine « Special
Homologation »*

• *Just 55 examples including
40 type M004 'Street version'*

• *Transparent history, 2 owners*

• *Icon of 1990s motor racing*



Au début des années 90, la fin du Championnat du Monde des voitures de Sport Prototype annonçait la renaissance de la catégorie Grand Tourisme sur les circuits du monde entier. Auréolé d'un solide palmarès et présent

en endurance depuis plus de quatre décennies, Porsche affirme sa détermination de rester au plus niveau de la compétition en dévoilant sa nouvelle 964 Carrera RS 3.8L en 1993. Après la 964 Carrera RS type M64.03 dérivée>>>

At the start of the 1990s, the end of the World Sports Prototype Championship heralded the renaissance of the GT category on circuits worldwide. With a strong track record in endurance racing over the previous 40 years,

Porsche announced its intention to remain at the top level in competition by unveiling the new 964 Carrera RS 3.8L in 1993. The 964 Carrera RS type M64.03, derived from the Carrera Cup, provided Porsche>>>





>>> de la Carrera Cup qui permettait à Porsche d'obtenir une homologation en catégorie Groupe N/GT, la 964 RS 3.8L type M64/04 se destine à la compétition internationale tout en restant à la portée d'un pilote amateur. Entièrement montée à la main au sein du département compétition de l'usine de Weissach, la 964 Carrera RS 3.8L s'illustrera dans des championnats tels que le BPR en France, l'ADAC-GT en Allemagne, l'IMSA aux Etats Unis et bien entendu durant les 24 Heures du Mans où elles remporte la catégorie GT lors de sa première participation en juin 1993. Dérivant de la 964 RS 3.6L, la nouvelle 3.8L va encore plus loin en terme d'allègement, de puissance moteur, d'aérodynamique et de performances. Mise au point par le grand pilote de rallye Walter Röhrl, la Carrera RS 3.8L n'est plus ni moins qu'une voiture de course à peine assagie mais capable de cruiser dans la rue... De l'extérieur, l'œil est irrémédiablement attiré par ses voies larges, toutes en rondeurs qui rappellent des modèles Turbo. De face, son bouclier spécifique est équipé d'une lame destinée à améliorer la portance alors qu'à l'arrière c'est à un énorme aileron bilame qu'est confiée cette fonction

aérodynamique. Si la coque réalisée en tôles fines, dérive de celle de la Turbo 3.6L, les ouvrants sont en aluminium pour les portes et le capot avant et en carbone-kevlar pour ce qui concerne le capot moteur. Les glaces latérales et la vitre de custode sont réalisées en verre aminci, une chasse au poids qui permet à la 964 Carrera RS 3.8L d'afficher seulement 1140 kg sur la balance, soit presque 100 kilos de gagnés par rapport à la Carrera RS de 1992. Son moteur (type M64/04) dont l'accroissement de cylindrée est dû à l'augmentation de l'alésage, développe 300 ch et présente tous les attributs d'une mécanique de compétition. Ses pistons sont allégés, les conduits des culasses sont polis pour améliorer les échanges gazeux, l'embellage est spécifique et sa lubrification s'effectue par carter sec... C'est un moteur de course, au point que toutes les pièces qui le composent sont marquées d'un « R » pour Renn qui signifie course en allemand. La boîte de vitesses est associée à une commande plus courte, plus directe et un différentiel à glissement limité complètement à la liste non exhaustive des spécificités techniques d'une RS 3.8L. Le cockpit dénué de tout >>>

>>> *with homologation in Group N/GT, and was followed by the 964 RS 3.8L type M64/04. This version was also destined for international competition while remaining within reach for the amateur driver. Built entirely by hand at the factory competition department in Weissach, the 964 Carrera RS 3.8L excelled in championships such as the BPR in France, the ADAC-GT in Germany, the IMSA in the US and, of course, the Le Mans 24 Hours, where it won the GT class in its first outing in June 1993. The new 3.8L was a more extreme version of the 964 RS 3.6L, developed further in terms of weight gain, engine power, aerodynamics and performance. Developed by the great rally driver Walter Röhrl, the Carrera RS 3.8L was an out-and-out race car, tamed just enough to be driven on the road... The eye is drawn immediately to the flared wheel arches similar to turbo models. The front spoiler has a special lip designed to reduce lift while at the back, there is a large twin-blade spoiler with the same aerodynamic function. The shell, derived from the Turbo 3.6L, have been fitted with aluminium doors*

and bonnet and the engine cover is carbon-kevlar. The side and rear windows are made of thinned glass. These features allowed the 964 Carrera RS 3.8L to record a weight of just 1140kg, almost 100 kg less than the 1992 Carrera RS. The re-bored engine (type M64/04), producing 300 bhp, displayed all the features of a competition engine. With lighter pistons, polished cylinder head ports to enhance the exchange of gases, special con-rods and dry sump, this is a competition engine, with all components marked "R" for Renn, or "racing" in German. The gearbox is associated with a shorter, more direct drive, and it has limited slip differential. The cockpit, designed for competition and stripped of all non-essential features, has the appearance of a car ready to start an endurance race. The steering wheel hub has been lengthened by 25mm, the pedals modified and the car is fitted with two bucket seats in black and grey leather. Lowered by 40mm, the ride height accentuates the dynamic appearance and impression of speed, something this impressive machine is not short of, being capable of driving from 0 >>>



>>>équipement de confort inutile à une utilisation sportive s'apparente à celui d'une voiture prête à prendre le départ d'une course d'endurance. Le moyeu du volant de direction est allongé de 25 mm, le pédalier modifié afin de faciliter les manœuvres de pilotage et deux élégants sièges bacquets cuir bi-ton noir et gris, occupent l'espace central. Abaissée de 40mm, la hauteur de caisse renforce l'aspect dynamique et l'impression de vitesse qui émane de la ligne d'une 911 et à plus forte raison de celle d'une RS 3.8L capable d'abattre le 0 à 100km/h en moins de 5 secondes et d'atteindre 274 km/h en pointe.

Produite à seulement 55 exemplaires en version « RS de route », dont 40 type M004 « Street version » et 15 modèles Clubsport type M003 contre 51 en version piste type RSR (type M005), les Carrera RS 3.8L sont extrêmement rares sur le marché. Notre exemplaire de type M004 possède un historique absolument limpide et n'a jamais quitté la France. Il n'a connu que deux propriétaires à ce jour et fut livré neuf en juin 1993 au regretté Philippe Aunay, longtemps Président du Porsche Club de France. C'est en octobre 2016 que M. Eric Coicaud en fit l'acquisition directement auprès de la famille Aunay. La voiture affichait alors un kilométrage compteur de 61 131 km

qui n'a pas évolué depuis. Cet historique limpide est accompagné d'un dossier où figurent copies des documents signés de la main de Jürgen Barth et notamment le bon de commande initial ou et autre titre de circulation. M. Eric Coicaud eu alors pour projet de redonner à cette 3.8L une présentation digne de ce nom à l'instar de toutes les voitures de sa collection. Il se tourna alors vers Porsche Imsa Rouen afin qu'ils puissent reprendre la voiture dont la robe affichait quelques traces d'utilisation disgracieuses. Le projet ne put malheureusement aboutir et elle resta ainsi jusqu'à il y a peu. La voiture a ainsi tout récemment reçu une peinture complète chez IMSA Rouen et a retrouvé l'éclat originel de sa superbe et emblématique teinte jaune clair, référence « Hellgelb ». A noter également que l'ensemble de la moquette a été remplacé à neuf afin de retrouver son état sortie d'usine. Compte tenu de l'immobilisation prolongée de la voiture ces dernières années, il est recommandé au futur acquéreur de procéder à une révision complète de la mécanique. Elle est de plus vendue équipée de sa trousse à outils, de son cric et bien entendu de son carnet d'entretien. Il s'agit d'une 911 ultra performante, extrêmement rare par essence et qui symbolise à elle seule, l'exigence et le savoir faire de Porsche en matière de voiture « compétition client ». Un must en somme.

>>>to 100km/h in under 5 seconds and boasting a top speed of 274 km/h.

With just 55 examples of the road-going 3.8 RS, comprising 40 type M004 "Street version" and 15 Clubsport type M003 models versus 51 racing RSR type M005, the Carrera RS 3.8L is rarely seen on the market. Our type M004 example has a fully transparent history and has never left France. The car has only had two owners from new and was first delivered in June 1993 to the late Philippe Aunay, a former President of the Porsche Club of France. Eric Coicaud acquired the car in October 2016 directly from the Aunay family. It had covered 61 131 km at that time, and has not been driven since. The history of the car is documented in the file that contains documents signed by Jürgen Barth, the original order and other registration document. As with all the cars in his collection, Eric Coicaud wanted to perfect the presentation of the 3.8L RS, and took it to Porsche Imsa Rouen to deal with one or two flaws on the bodywork. The project could not be completed unfortunately and remained in this condition until recently, when it returned to Imsa Rouen to be completely repainted, and now presents the stunning lustre of its original light yellow livery.

reference "Hellgelb". All mats have been replaced, making the car look even more like it has just left the factory, and it comes with its tool kit, jack and service book. As the 3.8L RS has not been driven in recent years, it will require a full recommission. This is an ultra-powerful 911, extremely rare, show-casing Porsche's expertise and savoir-faire in "competition client" cars. In brief, it is a must.





1996 PORSCHE 993 RS

Carte grise française
French title

Châssis n° WPOZZZ99ZTS390806
Moteur n° 63S86460

225.000 - 275.000 €

• Très bien entretenue et
préservée

• Modèle rare livré neuf en
France

• A l'aise sur route comme sur
circuit

• *Very well maintained and
preserved*

• *Rare model delivered new in
France*

• *At home on the road or the
track*



Vendue neuve en France, la Porsche 993 RS que nous présentons est livrée le 12 janvier 1996 à M. Siffert, par le distributeur de la marque K67 à Strasbourg. Dans sa belle et sportive livrée « Speed Yellow » d'origine, elle a été extrêmement bien suivie

mécaniquement si l'on en juge par la régularité des tampons apposés sur son carnet d'entretien. Elle fut acquise par M. Eric Coicaud en 2012, l'une des premières de sa collection et n'aurait à ce jour connu que trois propriétaires sans jamais avoir quitté la France. Entre >>>

Sold new in France, this Porsche 993 RS was delivered on 12 January 1996 to Mr Siffert by the marque distributor in Strasbourg, K67. Presented in its original colour, a sporty "Speed Yellow", the car has been extremely well maintained, as confirmed by

the regularly stamped logbook. It was bought by Mr Eric Coicaud in 2012, and was one of the first cars in his collection. It has never left France and Mr Coicaud is the third owner. He has sent his 993 RS to Porsche Imsa Rouen for regular maintenance work >>>



>>>autres interventions mécaniques, elle bénéficia d'un entretien chez Porsche Imsa Rouen en 2012, en 2014 et en 2016 à 116 076 km. Un contrôle complet de l'injection et de l'allumage fut aussi réalisé en 2015. Un nouvel entretien vient tout juste d'être effectué, le compteur totalisant aujourd'hui à peine plus de 117 000 km. Une peinture et une remise en conformité au type RS furent réalisées dans le passé expliquant la qualité de présentation de la voiture aujourd'hui. Par définition, les RS pour « RennSport » sont des versions allégées et dépourvues de ce qui n'est pas indispensable, comme les insonorisant, les sièges arrière ou bien encore les poignées de portes intérieur. Les deux occupants peuvent en revanche s'installer dans les très beaux sièges sport en cuir noir et gris à dossier basculant et disposent du volant

type GT2, de la climatisation et d'un système de navigation radio Porsche Classic. Le dossier qui sera livré avec la voiture comprend factures, anciens titres de circulation et rapports d'expertises. Elle dispose aussi bien sûr de tous ses manuels de bord, de sa trousse à outils ainsi que de son compresseur. Notre essai routier s'est révélé particulièrement concluant et le son du Flat 6 de cette RS est totalement envoûtant. Elle fait partie des 1 014 exemplaires produits de ce modèle, idéal pour les amateurs de vraies sensations de conduite. Les versions RS sont redevenues plus abordables sur le marché et offrent la possibilité de rouler à la fois sur route et sur circuit. Cette 993, dernière « vraie » Porsche puisque dernière génération bénéficiant du refroidissement par air, se présente ici dans une version RS belle à regarder et redoutable d'efficacité.

>>>in 2012, 2014 and 2016 (at 116,076km). A full inspection of the injection and ignition was carried out in 2015. The car has also just benefitted from a service and the mileage today stands at just over 117,000 km. It has been repainted in the past and returned to RS spec, explaining the excellent presentation of the car today. The RS for "Rennsport" signifies lightweight versions that have had dispensable elements removed such as rear seats, interior door handles and sound-proofing. The cockpit is, however, equipped with lovely black and grey leather adjustable sports seats, air conditioning, a Porsche Classic audio system, and a GT2-type steering wheel. There is a file containing invoices, old registration documents and inspection reports, and the car comes with its manuals, toolkit

and compressor. We were able to test-drive the RS and experience the wonderful sound of the flat six engine. This is one of 1,014 examples of this model, and is a perfect car for anyone who enjoys the experience of driving, whether on the road or the track. RS versions have become more affordable, and this 993, being the last air-cooled generation and therefore the last "true" Porsche, is presented here in an RS version that is stunning to look at and formidable to drive.





1997 PORSCHE 993 GT

Carte grise française
French title

Châssis n° WPOZZZ99ZTS392070
Moteur n° 61T01150

900.000 - 1.100.000 €

- Véritable compétition client
- Seulement 172 versions
« route » construites
- Performances hors du commun
- Livrée neuve en France

- *Genuine competition client car*
- *Only 172 "road" versions built*
- *Outstanding performance*
- *Delivered new in France*



Présentée fin 1994, peu de temps après le lancement de la Carrera RS, la 993 GT confirme l'engagement de Porsche au sein de la catégorie Grand Tourisme. Dérivée de la 993 Turbo dont elle partage le moteur 3,6 litres, la 993

GT ne fut développée qu'à des fins d'homologations en compétition et plus particulièrement dans la catégorie GT2 dont elle conservera l'appellation officielle. Capables de performances époustouflantes les 993 GT2 sont de véritables>>>

Presented at the end of 1994, shortly after the launch of the Carrera RS, the 993 GT confirmed Porsche's commitment to the Grand Tourisme class. Derived from the 993 Turbo and using its 3.6-litre engine, the

993 GT was developed to gain homologation for GT2 racing, and the model retained the official GT2 name. Capable of a breathtaking performance, the 993 GT2 is a real racing car that escaped from the circuit >>>





>>> voitures de course échappées des circuits, capables de croiser sur route ouverte. Son aspect extérieur rappelle d'ailleurs sa destination sportive avec cet aileron arrière dont la lame supérieure est réglable ou son spoiler avec ses moustaches qui canalisent l'air, apportant un appui supplémentaire sur le train avant. Mais le plus spectaculaire reste sans conteste la présence de ces élargisseurs fixés sur les ailes qui augmentent ses hanches de 120 mm par rapport à celles d'une 993 Turbo. Outre la forme, la fonction de ces extensions est surtout de permettre le montage

des nouvelles roues Speedline de 18 pouces de diamètre, encore plus larges avec respectivement 9 et 11 pouces pour l'avant et l'arrière. La chasse au poids étant chose commune dans l'élaboration d'une voiture de course, la 993 GT est grée de portes et capots en aluminium, équipée de vitres plus minces et d'un pare brise collé dont le joint est plus fin que sur les autres modèles. Rien n'a été laissé au hasard... Sous le capot arrière, le moteur qui reprend l'architecture du six cylindres à plat type M64/60, est suralimenté par deux turbocompresseurs soufflant au travers d'un échangeur de chaleur

>>>and could be driven on the open road. Its exterior appearance is a reminder of its sporting purpose, with a rear spoiler featuring an adjustable upper blade and a special aerodynamic front spoiler with fins to channel the air, adding extra downforce. More spectacular still are the wing extensions that add 120 mm to the width of the car in relation to the 993 Turbo. More than being just a spectacular shape, these extensions create space for the new 18-inch diameter Speedline wheels, wider at the front and the back. Keeping weight down is a standard consideration in the

development of a race car and the 993 GT is fitted with aluminium doors and lids, thinner glass windows and a glued windscreen with a narrower seal than on other models. Nothing has been left to chance... Under the engine lid, the flat six M64/60 type engine is powered by a twin turbocharger, fed through a heat exchanger and delivering 430 bhp at 5 750 rpm. Considerable power for a car weighing 1295 kg, giving a power to weight ratio of under 3 kg/hp! On the chassis, the influence of competition and Porsche's experience is evident with the rubber silent-blocs giving way to



et délivre 430 chevaux à 5750 tr/mn. Une puissance considérable à mettre en perspective avec le poids de l'auto qui avec 1295 kg offre un rapport poids puissance de l'ordre de 3 kg par cheval ! Côté châssis, l'empreinte de la compétition et de l'expérience de Porsche se traduisent par l'abandon des silent-blocs de caoutchouc au profit d'éléments de liaison rigides déjà vus sur la 993 RS destinés à accroître la rigidité de l'ensemble. Les liaisons au sol sont également revues avec des amortisseurs spécifiques et une géométrie entièrement réglable. Hauteur de caisse, carrossage, barres stabilisatrices à plusieurs positions,

la voiture peut bénéficier de réglages différents selon les utilisations, route ou piste, les conditions météo ou vos préférences en matière de pilotage.

Superbe dans sa livrée « Blanc Grand Prix », notre exceptionnelle GT2 fut mise en circulation le 15 décembre 1997 par les Etablissements « GT l'expérience Porsche » à Rouen. Cet exemplaire français, comme l'indique certains éléments du dossier qui l'accompagne a notamment séjourné en Angleterre et en Allemagne avant de revenir en France. Cette Porsche 993 GT a été la propriété de Philippe >>>

stronger linking elements already seen on the 993 RS, to increase the overall rigidity. Contact with the ground has also been studied with specific dampers and fully adjustable geometry. The body height, camber and stabiliser bars in several places can all be adjusted according to how the car is to be used, for road or track, for different weather conditions or simply to suit individual driving preferences.

Superb in its "Grand Prix White" livery, our exceptional GT2 was first road registered on 15 December 1997 by "GT l'expérience Porsche" in Rouen.

Information in the file tells us this French example spent some time in England and Germany before returning to France. It was owned by Philippe Aunay, founder of the Porsche Club of France and a fervent Porsche enthusiast. The car then joined the magnificent collection of Mr Eric Coicaud at the start of 2014 when it was acquired from Mr Nicolas Brunel, who had owned it since 2006. The logbook shows a history of regular maintenance, with the latest work carried out by Porsche Imsa Rouen in May 2014 and May 2016. The car has also benefitted from a service >>>





>>> Aunay, créateur du Porsche Club de France et fervent amateur de la marque. Elle rejoindra la magnifique collection de M. Eric Coicaud au début de l'année 2014 lorsqu'il la rachète à M. Nicolas Brunel, lui-même propriétaire depuis 2006. Son carnet d'entretien fait état d'un suivi extrêmement régulier, les deux derniers entretiens ayant été réalisés chez Porsche Imsa Rouen en mai 2014 et mai 2016, la voiture venant bien entendu de bénéficier d'un nouvel entretien avant sa mise en vente. La qualité de présentation de sa carrosserie est particulièrement satisfaisant d'autant qu'elle fut intégralement repeinte dans les règles de l'art, facture à l'appui, en février 2015, toujours chez Imsa Rouen. L'habitacle, ou plutôt le cockpit est également traité dans le respect des canons de la course. Les baquets sont accueillants mais rehaussés de harnais à boucle aviation et les places arrière ont disparues. Une simple lanière rouge permet d'ouvrir les portes dépourvues de bacs à rangement

et les vitres sont actionnées par un simple mécanisme à manivelle. Une fois installé à la place de choix, le superbe volant Momo domine une planche de bord désormais mythique où trône en son milieu le cadran du compte tours. Aucun airbag, pas ou peu d'insonorisant et d'isolant, tout ici est quantifié au plus juste, pour ne pas pénaliser le poids de la voiture... Notre 993 GT est toutefois équipée entre autre options, d'une climatisation (M573), de sièges Sport (M371 et M372) et de la suppression de l'équipement radio (M451). Suivie et entretenue au sein des établissements IMSA à Rouen, l'officine dirigée par le pilote Raymond Narac qui livra la voiture neuve, elle affiche aujourd'hui près de 29 000 km au compteur et se présente dans un état particulièrement enviable. Une opportunité désormais rare de s'offrir l'une des « compétition-client » de Porsche les plus exceptionnelles et encore utilisable sur route, pièce de choix dans une collection d'une très grande qualité.

>>> prior to the sale. The bodywork is presented in particularly good condition, having had a full re-spray of the highest standard, (invoice included) in February 2015, again carried out at Imsa Rouen. The passenger compartment, or rather the cockpit, reflects the sporting character of the car. The bucket seats are comfortable, but fitted with harnesses with aviation style fastenings. There are no rear seats. The doors, free of storage pockets, are opened with a simple red strap, and the windows are operated manually. From the driving seat, the superb Momo steering wheel dominates what has become an iconic dashboard, with the rev counter in central position. There is no airbag and little or no soundproofing or insulation as everything has been carefully considered to keep the car's weight down... Our 993 GT comes with certain options, including air conditioning (M573), Sports seats (M371 and M372) and the absence of radio

equipment (M451). Maintained by IMSA in Rouen, the business headed by driver Raymond Narac, who delivered the car new, the car has 29 000 km on the clock and is presented in superb condition. It is rare today to come across one of the most outstanding "competition-client" Porsche models that can still be driven on the road, it is a choice piece in an exceptional collection.

1996 PORSCHE 993 CARRERA RS CLUB SPORT

Carte grise française
French title

Châssis n° WPOZZZ99ZSS390218
Moteur n° 63S86418

275.000 - 325.000 €

- Entièrement restauré chez Imsa Rouen
- Etat proche du neuf et matching
- Version très performante
- Très rare version Club Sport

- *Completely restored by Imsa Rouen*
- *Near-new condition and matching numbers*
- *Version with very high performance*
- *Extremely rare Club Sport version*



Livrée neuve le 21 juin 1996 aux Pays-Bas par le Centre Porsche de Leusden, cette superbe Porsche 993 fait partie de la série des 1014 exemplaires de Carrera RS assemblés entre 1995 et 1996 et de la série des encore plus rares versions « Club Sport » dont on compterait environ 200 exemplaires. Succédant à la 964

RS et partageant la suspension, la direction et les freins de la GT2, la 993 RS version Club Sport n'est ni plus ni moins qu'une voiture de course immatriculée sur route. Une 993 RS Club Sport est identifiable avec son spoiler avant et l'aileron arrière bilame, identiques à ceux de la GT2 alors que son habitacle abrite un arceau de sécurité. >>>

Delivered new in the Netherlands on 21 June 1996 by the Porsche Centre in Leusden, this superb Porsche 993 is one of the 1014 Carrera RS models built between 1995 and 1996 and part of the even more exclusive 'Club Sport' series, of which some 200 cars are estimated to exist. The successor to the 964 RS and

sharing its suspension, steering and brakes with the GT2, the 993 RS Club Sport is a racing car registered for the road. A 993 RS Club Sport can be identified from its front spoiler and twin-blade rear wing, identical to those fitted to the GT2, while inside it is equipped with a roll cage. 100kg lighter than a 'normal' 993, >>>





>>> Plus légère de 100 kg qu'une 993 « normale », la RS voit sa coque renforcée par des cordons de soudures supplémentaires, ses passages de roues sont agrandis pour accueillir les pneus de compétition de grande dimension et une barre anti rapprochement se loge sous le capot avant réalisé en aluminium. Plus basse, ses barres anti roulis sont réglables et cette version Club Sport adopte la boîte spécifique type G50/32 à 6 rapports. Outre les attributs du Pack Club Sport précités, notre 993 est équipée d'options telles que le pare brise à teinte dégradée, l'airbag conducteur, la climatisation automatique avec filtres à charbons actifs et batterie plus puissante. Son moteur type M64/20 inaugurerait sur les 993 le nouveau système VarioRam qui permet un déphasage des arbres à cames d'admission, optimisant le remplissage des cylindres en fonction du régime. Un raffinement technologique permettant au dernier des six cylindres à refroidissement à air monté sur une Porsche de développer 300 ch et promettre 277 km/h de vitesse maxi à son heureux propriétaire. Avant d'entrer dans la collection d'Eric Coicaud en 2015 lorsqu'elle fut vendue par le spécialiste allemand Amian Exclusive Cars, cette 993 a connu

trois propriétaires luxembourgeois. Son compteur affichait alors un peu plus de 55 000 km. Outre le carnet Porsche, un dossier accompagne la voiture et permet de retracer en partie son historique. Porsche exigeant, Eric Coicaud fera intégralement restaurer cette Club Sport dans les ateliers Porsche Imsa Rouen. Près de 80 000 € de travaux furent engagés dans le but de réaliser un véhicule irréprochable et le détail des travaux est porté au dossier. Cette rénovation fit d'ailleurs l'objet du concours de restauration du réseau Porsche France de 2015. Durant ces opérations, la coque sera mise à nue avant peinture, la mécanique déposée pour révision complète, le système de freinage remplacé à neuf et la climatisation remise en état. Superbe dans sa teinte Bleu Riviera d'origine, cette Porsche 993 RS Club Sport qui possède son moteur et sa boîte de vitesses d'origine se présente aujourd'hui dans un état proche de celui dans lequel elle était à sa sortie d'usine il y a 23 ans. N'ayant parcouru depuis qu'un peu plus de 2500 km, notre exemplaire est très certainement l'un des plus beaux proposés sur le marché. Il s'agit d'une pièce de choix offrant le meilleur des deux mondes, celui de la piste et celui de la route.

>>> *the bodyshell of the RS was strengthened with additional weld seams; its wheelarches were widened to accommodate larger competition-type tyres and a strut bar was fitted under the aluminium front bonnet. The car sits lower, with adjustable antiroll bars; in this Club Sport version, it is fitted with the G50/32 6-speed gearbox. As well as the equipment from the Club Sport pack already mentioned, our car is fitted with options including a progressively tinted windscreen, driver's airbag, automatic air conditioning with active charcoal filters and a more powerful battery. The M64/20 engine introduced on the 993 the new VarioRam system, which enables the intake length to be varied, so optimising the airflow into the combustion chambers at different engine speeds. A sophisticated technology which allows the last air-cooled six-cylinder engine installed in a Porsche to deliver 300bhp and promises a top speed of 277kph. Before joining Eric Coicaud's collection in 2015, when it was sold by the German specialist Amian Exclusive Cars, this 993 was owned by three collectors in Luxembourg. It then had just over 55,000km recorded. As well as its Porsche service booklet, the*

car comes with a file allowing part of its history to be traced. A demanding Porsche enthusiast, Coicaud had the Club Sport completely restored in the Porsche workshops of Imsa Rouen. Nearly 80,000 € was spent in order to produce a faultless car and the details of the work undertaken are evident in the file. This renovation was, moreover, the subject of the restoration competition held by the Porsche France dealer network in 2015. During the project, the bodyshell was stripped bare before being repainted, the engine was removed for a complete overhaul, the braking system was replaced with new parts and the air conditioning refurbished. Resplendent in its original Riviera Blue finish, this Porsche 993 RS Club Sport with its original engine and gearbox is presented today in a condition close to that in which it left the factory 23 years ago. Having covered only a little more than 2500km since then, our example is certainly one of the most attractive offered for sale. It is a fine specimen which offers the best of both worlds, on track and on the road.



2006 PORSCHE CARRERA GT

Carte grise française
French title

Châssis n° WP0ZZZ98Z6L000179
Moteur n° 90630709

550.000 - 750.000 €

- Supercar au son hors du commun

- Performances exceptionnelles, 330 km/h

- 3^{ème} main, historique clair

- Seulement 1 269 exemplaires

- Supercar with an extraordinary sound

- Exceptional performance, 330 km/h

- 3 owners, transparent history

- Just 1,269 examples



Amateur de Porsche d'exception, M. Eric Coicaud avait aussi dans sa collection une magnifique Carrera GT qu'il avait choisi rouge, tout comme sa 918 Spyder, renforçant s'il en était besoin, le caractère exclusif de sa collection. Véritable vitrine technologique de Porsche, la Carrera GT est d'abord présentée comme Concept Car au Mondial de l'Automobile de 2000, avant

d'être commercialisée à partir de 2003 et jusqu'en 2006. Cette Supercar d'exception, destinée à concurrencer les Ferrari Enzo, Mercedes SLR ou Ford GT, cumule tous les superlatifs, à commencer par ses performances: elle passe de 0 à 100 km/h en 3,9', de 0 à 200 km/h en 9,9' et atteint 330 km/h en vitesse de pointe. Dans la série des Supercars >>>

As an enthusiast for exceptional Porsche, Mr Eric Coicaud has a Carrera GT in his stable. He chose a red example, like his 918 Spyder, reinforcing, if there was ever any need, the exclusive nature of his collection. A technological showcase for Porsche, and first presented as a concept at the Paris Motor Show in 2000, the Carrera GT was sold between 2003

and 2006. This extraordinary supercar was designed to compete with the Ferrari Enzo, Mercedes SLR and Ford GT. It has all the means to do so, starting with a breath-taking performance. Capable of 0 to 100 km/h in 3,9' and 0 to 200 km/h in 9,9', the car boasts a top speed of 330 km/h. In the sequence of Porsche supercars,>>>





>>>conçues par Porsche, elle succède à la 959 et reçoit une carrosserie mêlant élégance, sportivité et agressivité. Ses quatre phares sous bulle, sa prise d'air latérale et sa forme effilée sont autant de clins d'œil à celles qui ont marqué l'histoire de la marque en compétition, comme le spider 550 ou la 917, alors que la double bulle de toit se poursuit sur le capot arrière, dans une forme directement inspirée de la course automobile. Ce capot dissimule un moteur V10 à 40 soupapes en position centrale-arrière, d'une cylindrée de 5,7 litres et développant 612 ch à 8 000 tr/mn. D'une façon générale, la voiture reprend des solutions techniques largement éprouvées sur les modèles de course d'endurance, et concentre donc l'expérience sans égale de la marque de Stuttgart. L'aérodynamique a été tout particulièrement soignée: un aileron arrière se lève à partir de 120 km/h et la forme du plancher, qui débouche sur un diffuseur

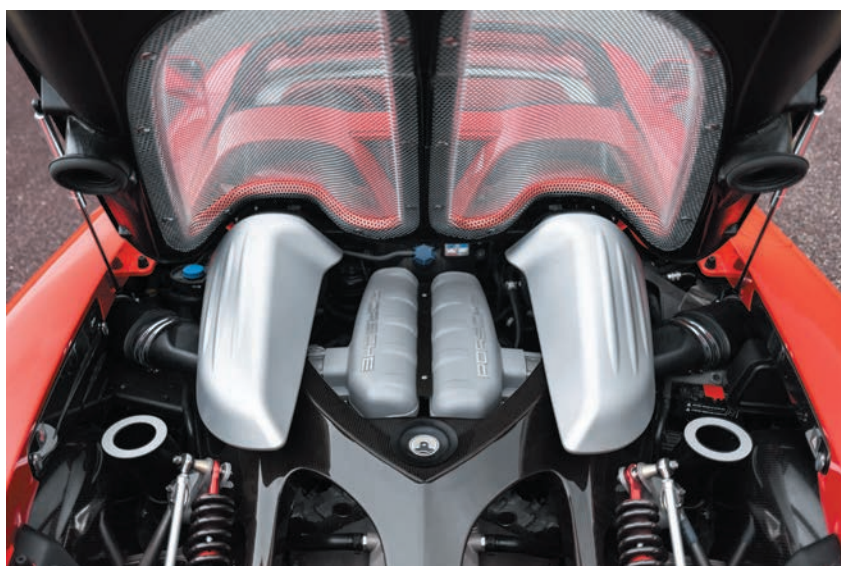
arrière, génère une force d'appui qui augmente évidemment avec la vitesse. Une attention particulière a été donnée à la légèreté et la voiture ne dépasse pas 1 380 kg, grâce à l'utilisation extensive de matériaux composites comme le carbone ou, pour le châssis extrêmement rigide, le CFP mis au point par Porsche. La céramique est utilisée pour l'embrayage et les freins, permettant un gain de poids, d'efficacité et de résistance.

Véritable voiture de course adaptée à la route, la Carrera GT ne néglige pourtant pas les équipements de confort. Dans un habitacle fait de carbone, de cuir et de magnésium galvanisé, les occupants bénéficient de la climatisation, d'un système audio sophistiqué et d'un GPS, alors que le toit en deux parties en carbone est escamotable, permettant une conduite ouverte agréable par beau temps. La direction assistée facilite la conduite et le conducteur bénéficie de systèmes>>>

>>> *the car followed the 959, and received a body that was elegant, yet aggressively sporty. The four covered headlights, side air intake and streamlined profile reference earlier machines such as the Spider 550 and 917 that played a key role in the marque's racing history. The double bubble roof that extends over the engine cover is also inspired by competition cars. Beneath this cover is a 5.7 litre 40-valve V10 engine producing 612 bhp at 8,000 rpm. The car employs technical solutions tried and tested in endurance racing, a distillation of the Stuttgart marque's unrivalled experience. The aerodynamics are highly sophisticated: a rear wing raises at 120 km/h, and the floor shape generates downforce that increases with the speed. Attention was paid to keeping the weight down to no more than 1,380 kg, by extensive use of composite materials like carbon fibre, and,*

for the extremely rigid chassis, a carbon fibre reinforced plastic (CFRP) developed by Porsche. The lightweight ceramic clutch and brakes offer efficiency and resistance.

The Carrera GT, a race car adapted for road use, also offers comfort and equipment. In a cabin containing carbon fibre, leather and galvanised magnesium, passengers benefit from air conditioning, a sophisticated audio system and GPS. The two-part carbon fibre roof is retractable, offering an open drive in good weather. Power steering makes driving more comfortable, and there are various electronic assistance systems: ABS for the brakes, traction control and anti-skid. For those wanting an added thrill, or for track use, these systems can be switched off. Our Carrera GT comes with a transparent history, being a three-owner car that has been used carefully, judging from>>>





>>> d'aide contrôlés électroniquement: ABS pour les freins, contrôle de traction et anti patinage. Pour l'amateur de sensations fortes ou lors d'une utilisation sur circuit, ces dispositifs peuvent bien entendu être désactivés.

Notre Carrera GT dispose d'un historique assez limpide, il s'agit aujourd'hui d'une 3ème main toujours utilisée avec soins si l'on en juge par son état de présentation actuel. Elle fut achetée neuve en 2006 par B. Riepl résidant à Miesbach en Allemagne. Il conserva la voiture jusqu'en 2012, avant de la céder au second propriétaire dénommé V. Berk toujours en Allemagne mais résidant cette fois-ci à Berlin. Son carnet nous indique une révision en 2008 chez Porsche Munich à un peu plus de 4 000 km. Notre Carrera GT de couleur « Guards Red » est sélectionnée puis acquise par M. Eric Coicaud en septembre 2014 auprès du Centre Porsche Imsa Rouen. La voiture totalisait alors moins de 9 000 km et provenait d'Allemagne bénéficiant d'un certificat « Porsche Approved ». Un très gros entretien fut réalisé par le Centre Porsche de Aachen juste avant l'achat, ce dernier étant notamment habilité à intervenir sur l'embrayage, talon

d'Achille de cette GT d'exception. Avec une facture produite au dossier de près de 25 000 €, la voiture a alors bénéficié d'un contrôle poussé, très important pour la préservation de cette mécanique de précision. La voiture fut ensuite révisée par le Centre Porsche Imsa Rouen en décembre 2016 lorsque la voiture totalisait 11 054 km. Elle sera de nouveau révisée pour la vente, maintenance toujours réalisée par les équipes du renommé Raymond Narac. Son intérieur mêlant cuir « Terracotta » et carbone est sublime, bien entendu doté de sa radio / GPS Becker Online Pro d'origine. Chaussée de pneus Michelin Pilot Sport, elle sera livrée munie de ses carnets et factures. L'occasion nous a été donnée de voir rouler cette merveille de la production automobile et nous avons été envoutés par les montées en régime de son V10 à la sonorité d'un moteur de formule 1. Membre du club très fermé des Supercars d'exception, elle sera produite à moins de 1 300 exemplaires. Avec seulement 12 000 km au compteur et une livrée la rendant encore plus exclusive, notre Carrera GT en superbe état est hautement collectionnable et n'a pas fini de faire rêver des générations d'amateurs de belles mécaniques.

>>> *its current presentation. It was bought new in 2006 by Mr B. Riepl from Miesbach in Germany. He kept the car until 2012, selling it to a second owner, V. Berk from Berlin. The log book shows that it was serviced in 2008 by Porsche Munich, at just over 4 000 km. Mr Eric Coicaud sought out our "Guards Red" Carrera GT, acquiring it in September 2014 from the Centre Porsche Imsa Rouen, where it had come from Germany with a "Porsche Approved" certificate and under 9 000 km on the clock. Major maintenance work was carried out by the Porsche Centre in Aachen prior to purchase, which included work to the clutch, the achilles heel of this special GT car. With a bill on file for almost 25 000 €, it is clear the car was extensively checked over; an important task in preserving the sophisticated mechanics of this extraordinary machine. The car was then serviced by the Centre Porsche Imsa Rouen in December 2016 at 11,054 km. It will be serviced again before the sale, with the work carried out by the reputable team of Raymond Narac. It has a sublime "Terracotta" leather and carbon interior; with the original Online*

Pro Becker radio/GPS. Fitted with Michelin Pilot Sport tyres, the car comes with its books and invoices. We had the opportunity to see this amazing machine in action and were blown away by the acceleration of the V10 engine with a sound like a Formula 1 car. Belonging to the exclusive club for exceptional supercars, less than 1 300 examples were built of this model. With just 12,000 km on the clock and presented in a livery that makes it even more exclusive, our Carrera GT, in superb condition, is highly collectable and will excite anyone passionate about exceptional engineering.



2016 PORSCHE 911 R N°359/991

Carte grise française
French title

Châssis n° WPOZZZ99ZGS194152
Moteur n° G9190

280.000 - 320.000 €

• Version R moderne et
authentique

• Série spéciale très
recherchée

• Rare voiture d'origine
française, 2^{ème} main, 4 000 km

• *Modern and genuine
R version*

• *Highly sought after
special series*

• *Rare French provenance,
two owners, 4,000 km*



Alternative de Porsche à ses clients puristes qui souhaitaient disposer d'une 911 GT3 RS type 991, dotée d'une transmission manuelle classique, la 911 R est dévoilée au Salon de Genève 2016. Véhicule à

la radicalité prononcée mais non exagérée, cette déclinaison de la mythique sportive allemande est aussi un hommage à l'iconique 911 R. Avec une telle genèse le succès de la 911 R type 991 est fulgurant. >>>

Alternative of Porsche to its purist customers, who wanted to have a 911 GT3 RS type 991 with a conventional manual transmission, the 911 R was therefore revealed at the 2016

Geneva Motorshow. As a vehicle with such profound nature but not exaggerated, the design of the legendary German sports car is also a tribute to the iconic 911 R. With such genesis, the success >>>





>>>En effet, tous les exemplaires de cette série limitée à seulement 991 exemplaires sont écoulés en un temps record à d'heureux élus triés sur le volet. Il faut dire qu'elle a de quoi séduire les conducteurs avides de sensations: moteur six-cylindres à plat atmosphérique de 4.0L de cylindrée, développant 500 ch, accouplé à une boîte de vitesses mécanique à 6 rapports, associés à un châssis aux 4 roues directrices et au différentiel à glissement limité, qui reçoit la puissance sur les seules roues arrière; et freinage assuré par 4 freins à disque en carbone céramique de grand diamètre. Par rapport à la GT3 RS, dont elle reprend le moteur et le châssis, avec des réglages différents visant une plus grande agilité, la 911 R pèse 50 kg de moins. Ce gain de poids, en partie réalisé grâce à l'adoption de la boîte manuelle, participe de la philosophie de cette 911 R : le plaisir de conduire, quitte à délaisser un peu les chronos à la GT3 RS. D'ailleurs, l'aile arrière fixe de celle-ci est remplacé par le traditionnel becquet rétractable et le double échappement central est en titane. La lèvre de spoiler a également été redessinée par

rapport à la GT3 et le diffuseur conçu en particulier pour cette nouvelle version. Extérieurement, montée sur des jantes forgées en alliage léger de 20 pouces avec écrou central en aluminium mat, elle arbore des monogrammes Porsche sur les flancs et des bandes rouges ou vertes, au choix, qui courent sur tout le dessus de la caisse, en référence à sa prestigieuse aînée de 1967. À l'intérieur, les sièges-baquets en carbone à bande centrale en tissu pied-de-poule, caractéristique des 911 de l'ère génération, ainsi que le volant sport GT et le levier de vitesses court, propres à ce modèle R, mettent eux aussi l'accent sur la sportivité et l'exclusivité. Tout comme les multiples inserts en carbone, dont celui côté passager qui est paré d'une plaque d'aluminium indiquant que la 911 R est une édition limitée et le numéro d'exemplaire.

La voiture proposée, blanche à bandes vertes et étriers de freins jaunes, porte le n°359. Elle est dotée de la climatisation et du système audio, équipements gratuits mais optionnels sur ce modèle afin de diminuer le poids. Elle dispose également du système

>>>*of the 911 R Type 991 is dazzling. Limited to only 991 units which were sold in record time to happy collectors carefully chosen from the selection list. It certainly has all the right ingredients to seduce drivers who are eager for sensations: flat six-cylinder engine with aspirated 4.0 liters capacity, developing 500 hp, linked with a 6-speed manual gearbox, connected to a chassis with 4 guide wheels and limited slip differential, which transfers the power onto the rear wheels only. The braking system is also provided by carbon ceramic disc brakes with large diameters.*

Using the same engine and chassis, but with different settings for great driving agility, the 911 R weighs 50 kg less than the GT3 RS. This weight gain, partly achieved thanks to the introduction of the manual gearbox, is actually part of this 911 R philosophy: the pleasure of driving, even if it means being slightly slower than the GT3 RS on lap time. In fact, the fixed rear spoiler of the latter is replaced by the traditional retractable spoiler and the central double exhaust

is in titanium. The spoiler's edge has also been redesigned in comparison to the GT3 and the diffuser made specifically for this new version. Externally mounted on forged 20-inch lightweight alloy wheels with matt aluminium central nut, it bears Porsche badges on each side, as well as optional red or green stripes that goes through the top of the entire bodywork (in reference to its prestigious elder of 1967). As for the interior, carbon bucket seats with central stripe made out of houndstooth fabric (characteristic of the 911's 1st generation), as well as the GT sports steering wheel and the short-shift gearbox specific to this R model, these elements also emphasize its sportiness and exclusivity. Not to forget the multiple carbon highlights, including the aluminium plate which indicates the vehicle's number and the fact that the 911 R is a limited edition.

White with green stripes and yellow brake calipers, this car is number 359. It is equipped with air conditioning and audio system, free to include but as an option on this model, in order to



« lift » permettant d'augmenter la hauteur de caisse. Délivrée neuve en France le 10 juillet 2016, par le centre Porsche d'Antibes à son 1er propriétaire, avant que l'actuel en fasse l'acquisition début 2018, cette 911 R totalise à peine 4000 km. Entretien exclusivement chez Porsche elle est dans un état proche du neuf. Elle est livrée avec l'ensemble de ses carnets et son dossier, ainsi que sa housse siglée. Il s'agit donc d'une opportunité exceptionnelle d'acquiescer un parfait exemplaire de l'une des 911 les plus désirables.

reduce the weight. It also has a "lift" system which enables the driver to increase the car's height. Delivered new in France to its first owner on 10th July 2016 by the Porsche centre in Antibes, before being acquired by its current owner in early 2018, this 911 R has now a total mileage of only 4,000 km. Serviced exclusively at Porsche, it is in almost-new condition and comes with its manuals and folder. This is an exceptional opportunity to acquire one of the most desirable 911s in excellent condition



1900 DE DION BOUTON VIS-À-VIS TYPE E

A immatriculer en collection
Unregistered

Châssis n° 30
Moteur n° 5190

50.000 - 100.000 €
Sans réserve / **No reserve**

• Depuis plus de 80 ans dans la même famille !

• Exceptionnel état d'origine
• Eligible au Londres-Brighton

• *In same family ownership for more than 80 years !*

• *Exceptional original condition*

• *Eligible for the London-Brighton Run*



C'est en 1899 que les Comtes Albert De Dion et Georges Bouton présentent la première voiturette de la marque. Conçue pour transporter quatre personnes, innovante et équipée d'un moteur monocylindre maison réputé fiable, elle connaîtra un réel succès et plusieurs évolutions jusqu'en 1902. Les premiers exemplaires, baptisés type D, laissent rapidement place au type E qui ne fut produit que durant l'année 1900. Il se démarque notamment de la version précédente par la présence de freins sur les roues arrière.

L'exemplaire présenté, un des premiers exemplaires du type E produits, est exceptionnel à plus d'un titre. Il a été acquis

dans une propriété de la région de Châtelleraut par le père des actuelles propriétaires. L'une de ses deux filles nous a confirmé que son père avait acheté cette automobile à l'âge de 20 ans. Né en 1918, il est facile de donner l'année d'acquisition... 1938 ! Nous l'avons découverte remise sous un appentis, protégée d'une simple bâche, dans l'arrière-cour d'une maison des plus modestes bordant une départementale très empruntée du côté de Châtelleraut. Nous avons eu l'émotion de la découvrir alors qu'elle dormait dans ce lieu si singulier depuis 1974 ! Lors de cette sortie de grange exceptionnelle, nous avons eu la chance de recueillir le témoignage d'un voisin qui se

In 1899 Marquis Albert de Dion and Georges Bouton presented the company's first small car. Built to carry four people, innovative in design and fitted with the firm's own reliable single-cylinder engine, it was very successful and underwent several changes until 1902. The first models, known as the Type D, soon made way for the Type E, which was only produced in 1900. It stood out from the previous version notably on account of the brakes fitted to the rear wheels.

The example we are presenting for sale, one of the first Type E models to be built, is exceptional in a number of ways. It was acquired from a property in the

Châtelleraut area by the father of the current owners. One of his two daughters confirmed that he bought this car at the age of 20. Born in 1918, it is easy to give the year of acquisition... 1938! We discovered it stored in a lean-to, protected only by a tarpaulin, in the backyard of a modest house bordering a busy road near Châtelleraut. What an emotion to discover it after having been sleeping in this special place since 1974! When we recovered this extraordinary barn-find, we had the good fortune to hear from a neighbour who could remember seeing the car being driven when he was an apprentice in the garage of our pioneering



souvenait avoir vu rouler la voiture, alors qu'il était apprentis dans le garage de notre collectionneur d'avant-garde... c'était en 1959 ! En strict état d'origine, complète à l'exception des lanternes et dans un état de conservation exceptionnel, cette automobile constitue un témoignage rare. Le moteur monocylindre De Dion Bouton 3HP dont le cylindre devra faire l'objet d'une réparation suite au gel, n'est pas bloqué. Il porte le numéro 5190, ce qui le date de 1901. Méritant une remise en état qui prendra soin de préserver au maximum son état d'origine, cette automobile fiable et facile d'utilisation se verra réserver le meilleur accueil dans les rallyes d'ancêtres les plus sélectifs.

collector ... back in 1959! In strictly original condition, complete – with the exception of its lights – and in exceptionally well-preserved condition, this car is a rare witness to its period. The single-cylinder De Dion Bouton 3HP engine will turn over, but the cylinder will need to be repaired following frost damage. It is numbered 5190, dating it from 1901. Reliable and easy to drive, it deserves a restoration which will preserve its original condition as much as possible and will be warmly welcomed in the most selective events for veteran cars.

1933 BUGATTI TYPE 49 CABRIOLET 4 PLACES

Carte grise française
French title

Châssis n° 49558
Moteur n° 445

300.000 - 400.0000 €

- Historique exceptionnel
- Bon état de fonctionnement
- Ligne superbe

- *Exceptional history*
- *Good working condition*
- *Beautifully styled*



Le châssis type 49 moteur 445 est assemblé à l'usine Bugatti en janvier 1933 avec 5 autres châssis du même modèle.

Le Faux Cabriolet Gangloff 749G, voiture de démonstration Usine en 1933

Le châssis 49558 est acheminé à la carrosserie Gangloff de Colmar vers juin 1933 pour recevoir une caisse décrite comme « Faux cabriolet modèle 749 G, pavillon luxe et peinture gris foncé métallisé. »

Le modèle 749G correspond à une référence datant de 1931, pour décrire le « Faux Cabriolet 2 portes, 4 places avec malle sur châssis type 49 Long » d'un empattement de 3,22 m.

La caisse est facturée à Bugatti pour la somme de 18.000 ff plus 1600 ff de suppléments. Le prix client au catalogue était de 23.000 ff.

Elle est livrée le 25 juillet 1933 à Molsheim.

Une lettre de l'usine, datée du 4 août 1933 à l'« inspecteur des automobiles Bugatti » pour l'Ouest, M. André Bouchard, indique :

« Je vous confirme que le faux-cabriolet 749G Spécial (49558) du Concours de La Baule, est parti ce jour, par fer, P.V., sur même wagon qu'un châssis 3L300 destiné à la carrosserie Vanvooren. Il sera donc à votre disposition à Montaigne à partir de mardi prochain. J'ai fait approvisionner par les soins de Levallois, des housses métalliques chromées, pour les roues de secours, que vous emporterez avec vous. »

Le même jour l'usine écrit au concessionnaire de Nantes, Henri Matile :

« Monsieur, Notre représentant Mr Bouchard prendra la voiture à Paris et vous l'amènera sous huitaine au plus tard. Pour la présentation de la voiture, j'en ai confié le soin à la fille d'un de mes très bons clients et fournisseurs,

The chassis type 49 with engine 445 was assembled at the Bugatti factory in January 1933 with 5 other chassis of the same model.

The Faux Cabriolet Gangloff 749G, Factory demonstration car in 1933

Chassis 49558 was transported to Gangloff, the coachbuilders in Colmar, around June 1933 to be fitted with a body described as "Faux cabriolet model 749 G, luxury roof and dark grey metallic paint."

Model 749G relates to a reference dating from 1931 describing a "Faux Cabriolet two door, 4-seater with trunk on a type 49 long chassis" with a 3.22m wheelbase. The body was invoiced to Bugatti for the sum of 18,000ff plus extras of 1600ff. It was delivered to Molsheim on 25 July 1933.

A letter from the factory, dated 4 August 1933, to Mr André Bouchard, the "Inspector of Bugatti automobiles" for the west of France, states:

"I can confirm that the faux-cabriolet 749G Spécial (49558) for the Concours at La Baule, left today, by train, on the same carriage as chassis 3L300 destined for Vanvooren. It will therefore be at your disposal in Montaigne from next Tuesday. There are chrome metallic covers for the spare wheels, supplied by Levallois, that you will take with you."

The factory wrote on the same day to the dealer in Nantes, Henri Matile:

"Monsieur, Our representative, Mr Bouchard is collecting the car in Paris and will deliver it to you within a week at latest. For the presentation of the car, I have



St-Jean-de-Monts 1936. Voiture de Mr Paratre. Archives garage Gaillard, Tours © Archives PY Laugier DR



Comtesse de la Chesnaye route d'Ascaïn à Sare près de St Jean de Luz en 1938. © Archives PY Laugier DR



Mme Bouchard, épouse du représentant Bugatti pour le sud ouest, au pays basque devant la Pergola à St Jean de Luz avant livraison. © Archives PY Laugier DR



En camionnette chez Dumontant vers 1960. © Archives PY Laugier DR

Mlle Yvonne Gurtner, qui sera en villégiature à la Baule, à l'époque du concours et qui a bien voulu accepter. Je vous donnerai en temps utile, toutes indications pour vous mettre en rapport avec elle dès que je serai fixé sur le nom de l'hôtel où elle sera descendue avec sa famille. »

À la mi-août 1933, la voiture est présentée au concours d'Élégance de La Baule-les-Pins, puis le 17 août 1933, la voiture revient à Paris.

Une photo extraite des archives de la famille Bouchard montre l'épouse de R. A. Bouchard aux côtés du véhicule devant la Pergola à Saint-Jean-de-Luz. Le coupé 49 est en plaques Usine NV1. Le cliché peut dater de début août 1933, avant livraison à la Baule ou de l'automne 1933 avant livraison définitive à Nantes en octobre.

Roger-André Bouchard (1899-1954) s'était établi garagiste à Périgueux dès 1926, et sera

inspecteur régional pour Bugatti de 1928 à 1939.

Au début du mois d'octobre 1933, l'agent Bugatti de Nantes qui a vu le véhicule lors de sa présentation à la Baule décide de l'acheter pour un de ses clients qui est tombé sous son charme.

Le 18 août 1933, la commande d'Henri Matile, 4, rue Racine, Nantes, est validée et l'auto lui est facturée pour la somme de 52.000 ff., le 26 octobre 1933.

Les Faux Cabriolets type 49 Gangloff de 1933 :

Cette voiture est une réalisation unique du carrossier Gangloff et correspond à une commande de l'usine Bugatti.

Durant l'été 1933, Gangloff semble avoir construit 3 faux-cabriolets type 49 à 4 places, dont les numéros d'ordre sont 484, 485 et 486.

Les numéros de châssis ne sont>>>

entrusted it to the daughter of one of my very good customers and suppliers, who will be on vacation in La Baule, during the concours and was happy to accept. I will pass on contact details in plenty of time as soon as I know the name of the hotel where she will be staying with her family."

In the middle of August 1933, the car was presented at the Concours d'Élégance de La Baule-les-Pins, returning to Paris on 17 August 1933.

A photo from the Bouchard family archives shows R.A. Bouchard's wife standing next to the vehicle in front of the Pergola in Saint-Jean-de-Luz. The coupé 49 was fitted with the factory plates NV1. The photo dates either from the start of August 1933, before it was delivered to La Baule, or during the autumn of 1933 before it was finally

delivered to Nantes in October.

Roger-André Bouchard (1899-1954) set up a garage in Périgueux in 1926, and was the regional inspector for Bugatti from 1928 to 1939.

At the start of October 1933, the Bugatti agent in Nantes who saw the vehicle when it was on show in La Baule, decided to buy it for one of his clients who had fallen under its spell.

There was confirmation on 18 August 1933 of the order placed by Henri Matile, 4, rue Racine, Nantes, and Matile was invoiced for the sum of 52.000ff., on 26 October 1933.

Les Faux Cabriolets type 49 Gangloff de 1933:

This car was a one-off creation, built by the coachbuilder Gangloff, and corresponds to an order that came from the Bugatti factory.>>>

>>> pas indiqués dans le registre, ni les dates exactes de fabrication, et les trois voitures sont livrées à l'usine et non à un client privé.

Si Bugatti avait confié à Gangloff la réalisation d'autres faux cabriolets type 49 dès 1931, il semble que les trois caisses exécutées en été 1933 soient les dernières.

La voiture 49558 est la seule dont le châssis et sa mécanique, aient survécu.

Historique en Pays de Loire 1933-1939

La voiture est immatriculée neuve le 20 octobre 1933, sous le numéro 50 JH 3 au nom de l'entreprise de son premier propriétaire « Les transports Paland » à Basse-Indre, Loire Atlantique.

Henri Paland (1906-1999) a 27 ans lorsqu'il s'offre sa seule Bugatti, l'année de son mariage.

H. Paland avait fondé les « Transports Paland », mais possédait aussi des affaires au Cameroun et était, à l'époque, le Président des Transporteurs de la Loire Atlantique et de l'Aéroclub. Il fonde à la fin des années cinquante, la société Europcar.

Sa Bugatti est revendue d'occasion le 26 juillet 1935 dans le département proche d'Indre et Loire. Elle est immatriculée sous le numéro 553 HD 3, au nom de Pierre Parâtre, rue de l'Alma à Tours. Ce type 49 sera la première Bugatti de cet amateur qui faisait reprendre et entretenir ses autos par le garage Gaillard, concessionnaire Bugatti à Tours, 7 rue George Sand.

Roger Gaillard prend la concession Bugatti en 1933, année de son mariage. Il restera agent de la marque jusqu'en 1950. Le grand garage de 900m² est situé au cœur de la ville de Tours, près de l'Hôtel de Ville.

P. Parâtre était propriétaire d'une société nommée « Représentation Industrielle de l'Ouest » (R.I.O) dont les bureaux se trouvaient au 4 de la rue George Sand, en face du garage Gaillard !

En 1935, P. Parâtre possédait un avion privé, pour rejoindre son épouse en villégiature à Saint-Jean-de-Monts, partie en Bugatti.

Pierre Parâtre était membre du club concurrent « les Ailes de

Touraine » et détenteur du premier brevet de pilote de tourisme d'Indre et Loire début 1932.

Fin novembre 1937, P. Parâtre fait l'acquisition d'un type 57 coach Ventoux d'occasion, modèle 1936, mais le faux-cabriolet type 49 sera conservé jusqu'en fin 1938.

Le 3 novembre 1938, la Bugatti 49558 est acquise par un autre amateur tourangeau du nom de Jean de la Chesnaye, domicilié rue Roger Salengro, Tours.

Jean, Hartford, Martel de la Chesnaye (1905-1992) est né d'une mère américaine dont il hérita la fortune.

La Comtesse de la Chesnaye

>>>During the summer of 1933, it appears that Gangloff built three 4-seater type 49 faux-cabriolets, numbered 484, 485 and 486.

The chassis numbers are not shown in the register, and neither are the exact dates of their construction. The three cars were delivered to the factory and not to a private client. Bugatti had asked Gangloff to build other type 49 faux cabriolets in 1931, but it appears that the three bodies built during the summer of 1933 were the last. The vehicle 49558 is the only one whose chassis and engine has survived.

History in Pays de Loire 1933-1939

The car was registered new on 20 October 1933, with the number 50 JH 3 in the name of the first owner's company "Les transports Paland" in Basse-Indre, Loire Atlantique.

Henri Paland (1906-1999) was 27 years old when he acquired his only Bugatti. He was the founder of "Transports Paland", and also had concerns in Cameroon. He was, also at that time, the President of Transporteurs de la Loire Atlantique and the Aéroclub. At the end of the 1950s he founded Europcar.

His Bugatti was sold on 26 July 1935 in the nearby department of Indre and Loire. It was registered with the number 553 HD 3, in the name the enthusiast Pierre Parâtre, rue de l'Alma in Tours. This type 49 was the first Bugatti he had acquired, and he took his cars to be maintained by the Bugatti dealer in Tours, Gaillard, at 7 rue George Sand.

Roger Gaillard took over the Bugatti dealership in 1933, the year he got married. He remained an agent for the marque until 1950. The spacious 900m² garage was situated in the heart of Tours, near the Hôtel de Ville.

Parâtre was the owner of a business called "Représentation Industrielle de l'Ouest" (R.I.O) whose offices were at 4 de la rue George Sand, opposite the Gaillard garage!

In 1935, Parâtre owned a private plane, which he used to join his wife on holiday in Saint-Jean-de-Mont. She travelled in the Bugatti.

Pierre Parâtre was a member of a rival club "les Ailes de Touraine" who also held the first pilot's licence for tourism in Indre and Loire at the start of 1932.

At the end of November 1937, Parâtre bought a second-hand type 57 coach Ventoux, the 1936 model. He kept the faux-cabriolet type 49 until the end of 1938.

On 3 November 1938, the Bugatti 49558 was acquired by another enthusiast from Tours by the name of Jean de la Chesnaye, who lived at rue Roger Salengro.





figure sur la photo de la Bugatti prise en 1938 à Sare, sur la route d'Ascain, non loin de St-Jean-de-Luz en Pays Basque.

J de la Chesnaye était un habile conducteur mais il terrorisait son épouse lorsqu'il conduisait la Bugatti. La voiture fut revendue au début de la guerre dans le Midi.

En Villégiature sur la Riviera 1939-1959

Nous la retrouvons enregistrée dans les Alpes Maritimes le 18 décembre 1939, sous le numéro 8620 BA 6 au nom de : Fernand Van Velsen, domicilié 12, rue du Maréchal Pétain à Nice.

Le 28 avril 1948, George Lutz, domicilié à Nice, 3 boulevard de la Madeleine, ancien mécanicien alsacien formé à Molsheim, se porte acquéreur du faux-cabriolet 49558.

Dans son garage où il restaurera la Bugatti type 35C d'André Binda, Lutz dispose de plusieurs Bugatti équipées en camionnettes dont le châssis 49277.

Le 13 janvier 1950, la Bugatti est revendue au milliardaire canadien **Duncan Orr-Lewis** en sa propriété « Villa Zéro », 416 chemin de la mosquée au Cap d'Antibes.

Ce grand amateur de Bugatti possède dans son garage sur la Riviera un type 57C Aravis Gangloff acheté neuf en 1938 qu'il conserve auprès de son châssis type 49 ainsi qu'un cabriolet Gangloff châssis 49238 acquis en juillet 1949 auprès du Garage Friderich.

Le type 49 châssis 49558 est, ainsi que l'Aravis, réimmatriculé dans le

nouveau système, le 26 novembre 1954, sous le numéro 850 CM 06.

A la fin des années cinquante, Sir Duncan quitte la Riviera pour acheter un joli manoir, le Grand Courtoiseau, à Triguères, dans le Loiret.

L'Aravis va suivre mais les deux type 49 restent sur la Côte d'Azur.

Le châssis 49558 sera acheté par le négociant de Limoges Jean-Louis Dumontant en 1959 ainsi qu'un document daté du 13 mai 1959 semble en attester.

Celui-ci possède un commerce d'antiquités baptisé « El Porron » au lieu-dit La Brague sur la RN7 à Antibes.

Il semble que Dumontant ait acheté en même temps sur Nice, le châssis 49558, le cabriolet 49555 et le moteur ex-49238. Ces deux dernières pièces se trouvent actuellement au Musée de Mulhouse.

J-L Dumontant est le dernier propriétaire français connu du véhicule avant son achat par le spécialiste et marchand de pièces Bugatti Bart Loyens au Luxembourg. La voiture est exportée en Hollande le 3 mars 1978 lors de son achat par le Dr F.J.P Spuls.

En 1977 lors de sa première visite chez A.F.Loyens, le jeune amateur et négociant Bruno Vendiesse accompagnant son ami Pierre Dellières venu acheter des pièces Bugatti, remarque le châssis type 49 dans le garage.

Il ne pourra pas s'en rendre acquéreur à l'époque, et la voiture partira en Hollande.

Le 20 mai 2001 B.Vendiesse parvient à acheter la Bugatti au >>>

Jean Hartford Martel de la Chesnaye (1905-1992) was born to an American mother and inherited a fortune from her.

The Countess of Chesnaye appears in the photo of the Bugatti taken in 1938 in Sare, on the road to Ascain, not far from St-Jean-de-Luz in Basque country.

J de la Chesnaye was a talented driver but he terrified his wife when he drove the Bugatti. The car was sold at the start of the war in le Midi.

On vacation on the Riviera 1939-1959

We discover the car registered in the Alpes Maritimes on 18 December 1939, with the number 8620 BA 6 in the name of Fernand Van Velsen who lived at 12 rue du Maréchal Pétain in Nice.

On 28 April 1948, George Lutz, who lived at 3 boulevard de la Madeleine in Nice, and a former Alsatian mechanic trained at Molsheim, became the new owner of the faux-cabriolet 49558.

In his garage, where he would later restore the Bugatti type 35C of André Binda, Lutz had several camionnette-bodied Bugatti including chassis 49277.

On 13 January 1950, the Bugatti sold to Canadian billionaire Duncan Orr-Lewis at his property "Villa Zéro", 416 chemin de la mosquée au Cap d'Antibes.

This great Bugatti enthusiast had, in his garage on the Riviera,

a type 57C Aravis Gangloff bought new in 1938 that he kept by his type 49 chassis as well as a Gangloff cabriolet chassis 49238 acquired in July 1949 from the Garage Friderich.

The type 49 chassis 49558 was registered into the new system on 26 November 1954, at the same time as the Aravis, and given the number 850 CM 06.

Sir Duncan Orr Lewis left the Riviera at the end of the 1950s to buy a pretty manor house, le Grand Courtoiseau, in Triguères, Loiret.

The Aravis followed him there but the two type 49s remained on the Côte d'Azur.

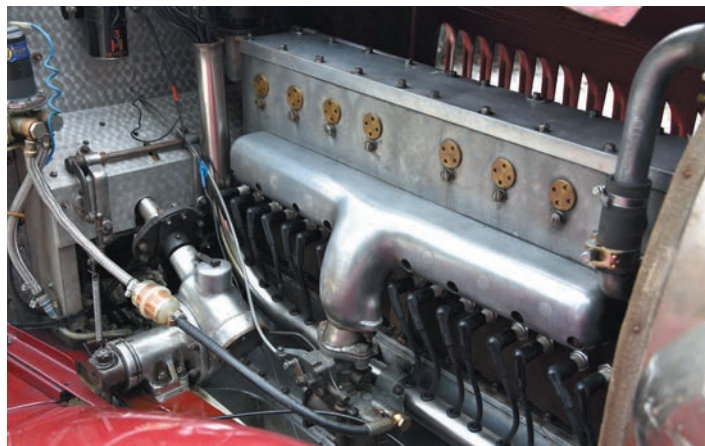
In 1959, chassis 49558 was bought by a dealer in Limoges, Jean-Louis Dumontant, as shown on a document dated 13 May 1959.

He owned an antiques business called "El Porron" situated in La Brague, on the RN7 in Antibes.

It seems that Dumontant also bought chassis 49558, the cabriolet 49555 and the engine ex-49238, at the same time in Nice. These last two pieces are currently in the museum in Mulhouse.

J-L Dumontant was the last known French owner before this car was bought by the Bugatti specialist and dealer Bart Loyens in Luxembourg. It was exported to Holland on 3 March 1978, acquired by Dr F.J.P Spuls.

In 1977, during his first visit to A.F.Loyens, the young >>>



>>>Dr Spuls, et la propose au propriétaire actuel qui entreprend une restauration complète.

Le véhicule est encore en version châssis roulant, mais équipé d'un tablier avec pare-brise rabattable, d'un capot et d'ailes avant qui doivent dater de la période Orr-Lewis.

La restauration du véhicule 2002-2003

Après avoir décidé de la réalisation d'un cabriolet 4 places sur le châssis, la boiserie sera confiée aux Etablissements Marcadier en Charente et la tôlerie à la maison Cornubert à Peujard en Gironde qui réalise une caisse en tôle avec portes en aluminium.

La réalisation de la capote en Alpage beige et des sièges en cuir blanc fut confiée aux bons soins de Philippe Oncins de Bègles.

Les photos archives de la carrosserie Marcadier montrent bien que le véhicule fut livré avec ses ailes avant d'origine, et son capot mais également la planche de bord complète et originale.

La partie centrale de la caisse, les portes et la malle furent réalisés en frêne.

Le propriétaire actuel s'occupa de réparer le tablier et des premiers

travaux de mécanique.

Didier Pacic de Bray en Val dans le Loiret, se chargea de la remise en état du moteur, fournissant bielles, pistons, soupapes et guides.

Une boîte Cotal fut installée, en place de la boîte d'origine Bugatti, numéro 445, qui sera fournie avec le véhicule.

Les travaux de restauration furent échelonnés sur deux ans en 2002 et 2003.

Une peinture en deux tons de rouge est choisie pour ce cabriolet quatre places.

La plaque de carrossier Gangloff qui figurait encore au bas du tablier, et sans doute provenant du cabriolet 49238, est toujours en place.

Le véhicule présenté :

L'analyse des composantes mécaniques actuelles du véhicule confirment l'originalité du moteur gravé aux numéros 49558/445.

La boîte de vitesse porte également le numéro 445 sur le corps et le couvercle.

Le pont est numéroté 359 avec un rapport correct de 12:50.

Il peut provenir d'une voiture au numéro de série proche de 49478.

Le cadre de châssis est d'origine,

>>>enthusiast and dealer Bruno Vendiesse, accompanied by his friend Pierre Dellières, had come to buy spare parts and noticed the chassis type 49 in the garage. He was not in a position to buy it at the time and the car left for Holland.

On 20 May 2001 B. Vendiesse finally succeeded in acquiring the Bugatti from Dr Spuls, and offered it to the current owner, who launched into a full restoration of the car.

The vehicle was still in driving chassis form, equipped with a bulkhead with fold-down windscreen, a bonnet and front wings that appear to date from the Orr-Lewis period.

Restoration of the vehicle 2002-2003

Once the decision was made to create a 4-seater cabriolet on the chassis, the Etablissements Marcadier in Charente were given the job of building the wooden frame and the metal work was given to Cornubert in Peujard, Gironde, who built a sheet metal body with aluminium doors.

The job of making the beige alpaca hood and white leather

seats was entrusted to Philippe Oncins in Bègles.

Archive photos of the Marcadier coachwork show clearly that the vehicle was delivered with its original front wings, and its bonnet, as well as the complete dashboard.

The central part of the frame, the doors and trunk were made of ash.

The current owner repaired the bulkhead and made a start on the mechanical work.

Didier Pacic from Bray en Val in the Loiret, was responsible for rebuilding the engine, supplying the rods, pistons, valves and guides

A Cotal gearbox was installed, replacing the original Bugatti box, number 445, that will be supplied with the vehicle.

The restoration work took place over a period of two years from 2002 to 2003. A two-tone red livery was chosen for this four-seater cabriolet.

The Gangloff coachbuilder's plaque, at the bottom of the bulkhead, is likely to be from the cabriolet 49238, and remains on the car.

numéroté dans la série des 500 mais difficilement lisible.

Le capot est ancien est porte le numéro 132.

Il s'agit du capot d'origine de la seconde type 49 Gangloff de Sir Duncan Orr-Lewis, châssis 49238.

Les ailes avant possédaient à l'origine lorsque le véhicule fut trouvé en Hollande, une découpe pour la pose de deux roues de secours. Elles furent fermées lors de la restauration.

La plaque Gangloff d'origine doit provenir de 49238.

Lorsque nous regardons les photos anciennes du faux cabriolet 49558, nous remarquons que les ailes avant de l'auto ont une découpe différente des ailes qui équipaient le châssis lors de sa découverte en 2001.

Notre opinion est que capot, tablier et ailes avant proviennent de 49238, qui était un cabriolet Gangloff, modèle 349 G vendu à Marseille en avril 1931 dont le dessin ressemble beaucoup à la carrosserie actuelle de 49558.

Il est fort possible que le pare-brise rabattable provienne également de cette voiture, et qu'ainsi Duncan Orr-Lewis soit le responsable de la provenance des pièces hors 49558 qui composent aujourd'hui le véhicule.

La voiture présentée à la vente est à l'origine un rare Faux-Cabriolet Gangloff, équipé aujourd'hui de nombreuses pièces de la carrosserie du cabriolet Gangloff 49238, et sans doute restauré dans une configuration proche de celle du cabriolet d'origine.

Pierre-Yves LAUGIER
Pour ARTCURIAL mai 2019

Ce cabriolet à l'historique fourni porte l'élégance des plus belles réalisations de la première partie des années 30. L'essai que nous avons réalisé nous a apporté toute satisfaction et le maniement de la boîte Cotal en agrément grandement la conduite. La mécanique est bien réglée et démarre à la première sollicitation. Cette automobile, prête à prendre la route, est une véritable invitation au grand tourisme, tel qu'il s'envisageait au siècle précédent.

The vehicle presented :

Analysis of the current mechanical components on the vehicle confirm the originality of the engine stamped with the numbers 49558/445.

The gearbox also has the number 445 on the body and the cover.

The axle is numbered 359 with the correct ratio of 12/50.

It could come from a car with a serial number close to 49478.

The chassis frame is original, numbered in the 500s but is difficult to read.

The bonnet is old and has the number 132. It is the original bonnet from the second Gangloff type 49 belonging to Sir Duncan Orr-Lewis, chassis 49238.

When the vehicle was found in Holland, the front wings had a section cut out for the two spare wheels. The cut-away sections were removed as part of the restoration.

The original Gangloff plaque

must come from 49238.

Looking at old photos of faux cabriolet 49558, we can see that the front wings had a different cut-out to the wings it had when discovered in 2001.

Our opinion is that the bonnet, bulkhead and front wings come from 49238, which was a Gangloff cabriolet model 349 G sold in Marseille in April 1931, whose design is very similar to the current body of 49558.

It is highly likely that the fold-down windscreen also came from this car and that Duncan Orr-Lewis was the source of the spare parts from 49558 that are fitted to the car today.

The car presented in the sale is originally a rare Faux-Cabriolet Gangloff. It is equipped today with numerous parts from the coachwork of the Gangloff cabriolet 49238, and it is likely that it was restored in a configuration close to the original car.

Pierre-Yves LAUGIER
For ARTCURIAL May 2019

This cabriolet, complete with history, has the elegance of the very best creations of the first half of the 1930s. We enjoyed a highly satisfying test-drive and the handling of the Cotal gearbox improves the drive greatly. The engine has been very well set up and started first time. This automobile is ready to take to the road, and offers a wonderful invitation to grand touring as it was intended in the last century.



1967 CITROËN DS 19A PALLAS

Carte grise française
French title

Châssis n° 4318285
Moteur n° DY0357003419

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

- Même famille depuis l'origine !
- Intéressante version Pallas
- Etat de conservation exceptionnel

• *In hands of same family from new !*

- *Interesting Pallas version*
- *Exceptionally well conserved*



La DS 19 Pallas, dans son millésime 1967, compte parmi les versions les plus désirables, puisque, outre sa finition plus luxueuse, elle bénéficie, pour la dernière année de la ligne originelle à simples phares tout en offrant quantité d'avancées techniques majeures. En effet, elle est équipée du nouveau moteur DY à 5 paliers qui développe 90cv, dispose de trains roulants modifiés et du système hydraulique LHM.

L'exemplaire présenté est sorti d'usine le 20 janvier 1967, dans sa livrée gris palladium (AC108B) réservée aux versions Pallas, mariée à un intérieur tissu rouge. Acheté neuf dans les Côtes d'Armor par le père de l'actuel propriétaire, il est depuis resté dans la même famille, avec son

immatriculation d'origine. Toujours scrupuleusement conservée et garée au sec, la voiture est en état d'origine, ayant simplement bénéficié d'une peinture neuve en 1992. L'habitacle, quant à lui, est resté dans un état d'origine exceptionnel et c'est avec un plaisir non dissimulé que nous nous sommes glissés à son bord pour constater le bon fonctionnement de l'ensemble. Avec sa mécanique d'origine, ainsi que nous l'a confirmé le Conservatoire Citroën, cette DS, outre l'intérêt de la version Pallas et du millésime, offre un état de conservation et un historique exceptionnels.

The 1967 version of the DS 19 Pallas is amongst the most highly sought after, and not only for its more luxurious finish. It was the last year that the car kept its original styling with standard headlights, while benefitting from major technical advances. It was equipped with the new five-bearing DY engine offering 90 bhp, modified running gear and an LHM hydraulic system.

Our example left the factory on 20 January 1967, in the palladium grey livery (AC108B) reserved for Pallas versions, with red fabric interior. Acquired new in the Côtes d'Armor by the father of the current owner, this DS has remained in the family ever

since, and still has its original registration. The car has always been looked after meticulously and parked in the dry, and is presented in original condition, having simply benefitted from new paintwork in 1992.

The interior is in amazingly original condition, and it was with undisguised pleasure that we climbed inside to check it was all in good running order. Retaining its original engine, as confirmed by the Conservatoire Citroën, this DS, being an interesting Pallas version of the right year, also boasts an exceptional history and is presented in incredibly well conserved condition.

1955 PEUGEOT 203 CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis n° 1734004

65.000 - 85.000 €

- État d'origine rare
- Trois propriétaires seulement
- Voiture soigneusement mise au point

- *In very original state*
- *Only three owners*
- *Carefully maintained*



Le rêve américain : c'est cette influence qui transparaît à travers la forme de la 203 qui, au lendemain de la guerre, annonce le renouveau de la marque de Sochaux. La production totale de coupés et cabriolets se limitera à 3 500 exemplaires, dont 70% de cabriolets. Avec moins de 2 600 exemplaires c'est une version très nettement plus rare que la berline.

Ce cabriolet 203 a été livré neuf aux Pays-Bas, au distributeur Peugeot Nefkens, qui l'a conservé pendant presque 50 ans. Il n'a connu ensuite qu'un seul autre propriétaire au Pays-Bas avant d'être vendue lors d'une vente Artcurial en 2013 à son propriétaire actuel, un important collectionneur français, ce qui en fait une troisième main. La voiture est dans un superbe état d'origine et comporte encore son thème de

couleurs d'origine, carrosserie noire et intérieur rouge, la sellerie ayant été refaite au cours de la vie de la voiture. Elle est équipée de ses outils d'origine ainsi que d'un très joli jeu de bagages se logeant parfaitement dans le coffre, et tout est attractif dans sa présentation : la carrosserie, la peinture, l'habitacle, les accessoires, les enjoliveurs additionnels, la capote et sa housse.

Récemment, le mécanicien personnel de notre collectionneur a entièrement révisée cette 203, apportant un grand soin à sa mise au point ce qui a été grandement confirmé par un essai de la voiture. Son fonctionnement est très agréable, la voiture étant confortable tout en étant précise et vive.

Il est rare de trouver un tel historique et une authenticité aussi indiscutable.

The American dream: it is this influence that shines through the design of the 203, which, after the war, announced the renewal of the Peugeot brand. The total production of coupes and convertibles were limited to just 3500, of which 70 percent were convertibles. With less than 2,600 examples produced, the convertibles are very much rarer than the saloon.

This 203 convertible was delivered new in the Netherlands by Peugeot distributor Nefkens and it stayed with the first owner for almost 50 years. The car has known one other Dutch owner before being purchased by its current French owner in an Artcurial auction in 2013, making it third hand. It still has its original colour scheme – a

black body with red interior; though the upholstery has been redone over the life of the car. It is equipped with its original tools and a lovely luggage set fitting perfectly in the trunk. Everything is attractive in its presentation: the body, paint, interior; accessories, additional trims, as well as the hood and cover.

This 203 has been recently overhauled with great care by the personal mechanic of our collector, which was greatly confirmed by a test drive of the car. The handling is very pleasant, the car being comfortable while precise and lively. It is indeed rare to find such a car with impeccable history and an authenticity that is indisputable.

1966 CITROËN DS 21 CABRIOLET PAR BOSSAERT

Carte grise française
French title

Châssis n° 4363433
Moteur n° 0315007889

90.000 - 120.000 €

- Unique exemplaire recensé !
- Cabriolet à vocation sportive
- Nombreux accessoires

- *Only listed example !*
- *Sporty cabriolet*
- *Numerous accessories*



Hector Bossaert, préparateur du nord de la France, s'est intéressé à la DS dès le début des années 60 en construisant un coupé de sa conception. La « GT19 », produite à 13 exemplaires, était un élégant coupé dessiné par Frua sur une base de DS nettement raccourcie. Une version cabriolet fut également réalisée, puis, l'apparition de la DS 21 rendant les modifications de coques plus délicates, la production fut arrêtée.

L'exemplaire présenté est l'unique cabriolet DS21 Bossaert recensé. Parti d'une berline sortie d'usine le 3 février 1966 et livrée sans peinture, Bossaert réduit l'empattement de

la plateforme de près de 50 cm et l'habille en un cabriolet 4 places. La voiture est ensuite présentée aux Mines, ainsi que le confirme la mention « DS21 Mod. » portée sur la carte grise. A vocation sportive, la voiture est équipée d'un tableau de bord Jaeger, d'un volant Moto-Lita et de phares anti-brouillard carénés brevetés par le constructeur.

Son propriétaire en a fait l'acquisition à Paris en 1993, alors qu'elle avait bénéficié d'une restauration et troqué sa couleur grise d'origine au profit d'une belle robe noire. Depuis, il a effectué de nombreux travaux d'entretien dont témoigne un dossier de factures.

Hector Bossaert, a preparer from the north of France, became interested in the DS in the early 1960s when he was responsible for building a coupé version. The "GT19" was an elegant coupé designed by Frua on a shortened DS base, and 13 examples were built. A cabriolet version was also constructed but the appearance of the DS 21 made modifications to the shell more complex and production was stopped.

The example presented is the only cabriolet listed of the DS21 Bossaert. Using a saloon that had left the factory on 3 February 1966 and was delivered

unpainted, Bossaert reduced the wheelbase by almost 50 cm and built a four-seater cabriolet body. The car was then presented to the French vehicle homologation authority, as recorded on the registration document with the mention "DS21 Mod." Designed as a sporty car, it was equipped with a Jaeger dashboard, Moto-Lita steering wheel and faired fog lamps that were patented by the constructor.

The current owner bought the car in Paris in 1993. It had been restored and had traded its original grey livery in favour of lovely black paintwork. Since



La capote a été refaite en 2014 et les sièges avant viennent d'être regarnis de cuir noir. La voiture est en outre équipée de 5 jantes Robergel. Bien connu dans le milieu des DS à carrosserie spéciale, cet exemplaire est également référencé dans l'ouvrage d'Olivier Desserre consacré à la DS. Ce modèle unique, dont la conduite est nettement plus ludique que la version de base, constitue donc une occasion à ne pas manquer pour les connaisseurs.

then, the owner has carried out various maintenance jobs as recorded in the file of invoices. The hood was renewed in 2014 and the front seats have recently been re-upholstered in black leather. The car is equipped with 5 Robergel wheels. Well-known amongst aficionados of special-bodied DS models, this example is also referenced in the book by Olivier Desserre dedicated to the DS. A unique car, more fun to drive than the standard version, it offers connoisseurs a once-in-a-lifetime opportunity.



1937 TALBOT-LAGO TII CABRIOLET USINE

Carte grise française
French title

Châssis n° 87169

130.000 - 180.000 €

• Restauration de haut niveau

• Élégance exceptionnelle

• Marque prestigieuse

• *High standard restoration*

• *Exceptional elegance*

• *Prestigious brand*



Lorsqu'il rachète Talbot en 1934, le polytechnicien Anthony Lago entreprend de rationaliser la gamme de la marque qui devient Talbot-Lago. Ainsi, trois nouveaux châssis d'empattement différents voient le jour tandis que les motorisations TII, T15, T17 et T23 sont proposées. Le modèle TII est mu par un 6 cylindres culbuté de 2 litres de cylindrée, monté sur le châssis le plus court et figure au catalogue jusqu'à l'année modèle 1937. Malgré cette rationalisation, Talbot Lago demeure davantage un faiseur qu'un constructeur de grande série, ce dont témoigne la grande diversité de carrosseries qui sont proposées au catalogue.

L'exemplaire présenté est un des derniers châssis TII produits et

est habillé d'une élégante et racée carrosserie cabriolet usine que l'on voit apparaître à partir de l'année modèle 1938. Les archives de la marque ayant été détruites pour les productions d'avant-guerre, nous n'avons pas pu établir les raisons de cet assemblage à l'époque, mais il est possible qu'il ait été réalisé à la demande d'un client auprès de l'usine, soit dès sa sortie, soit ultérieurement. C'est sous cette forme que la voiture a été acquise au début des années 90 auprès de Monsieur Duverne par le père de l'actuelle propriétaire, qui dirigeait à l'époque les ateliers CZMIL, spécialisés dans l'équipement et la mécanique aéronautique. Ce dernier nous a confirmé que la carrosserie du cabriolet était dans

When he bought Talbot in 1934, the polytechnician Anthony Lago decided to streamline the brand's portfolio which then became Talbot-Lago. Three new chassis with different wheelbases would be emerging, with TII, T15, T17 and T23 engines. Powered by a 6-cylinder 2 litre engine, the TII model is fitted onto the smallest chassis and features in the catalogue until the 1937 model. Despite this rationalisation, Talbot Lago remains more of a coachbuilder rather than a large manufacturer producing model series, as evidenced by the great diversity of bodywork offered in the catalog.

This particular car is one of the last TII chassis to be produced

and is dressed in an elegant and stylish factory convertible body which will be appearing onto the 1938 model. Since the company's archives were destroyed due to pre-war car production, we haven't been able to establish the reasons behind this design and type of assembly used at that time, but it is possible that it was a bespoke request made by a customer to the factory, either when it just came out or later on. It is in this form that the car was acquired from Mr Duverne in the early 1990s by the father of the current owner, who then managed the CZMIL workshops, specialized in aeronautical equipment and mechanics. The latter confirmed that the bodywork of this cabriolet



un état de délabrement tel qu'il s'est alors lancé dans une reconstruction totale à l'identique. La voiture a bénéficié d'une remise en état complète de grande qualité que l'on ne peut qu'admirer encore aujourd'hui. Elle n'a parcouru que 800 km depuis lors, et vient de bénéficier d'une remise en route dans les règles après une longue immobilisation. Il reviendra donc à son futur propriétaire de terminer sa période de rodage, ainsi que nous avons pu le constater avec bonheur à son volant. D'une élégance ainsi que d'un raffinement à couper le souffle, tout en ayant bénéficié d'une restauration selon les meilleurs standards, ce superbe cabriolet ne laissera aucun amateur indifférent.

was in a very poor condition, hence why he took the initiative to carry out a total rebuild identical to the original. The car has had a complete high quality restoration that can still be admired today. It has travelled only 800 km since then and has just benefited from a proper service following a long period of immobilisation. It will consequently be up to the future owner to finish the running-in period, which we gladly appreciated after driving it. Refined along with a breathtaking elegance, and not to forget a high level restoration, this superb convertible will leave no enthusiasts indifferent.



1959 FACEL VEGA HK 500

Carte grise française
French title

Châssis n° HKR7 / 44

120.000 - 160.000 €

- Bon état de présentation
- Modèle rare, seulement 490 exemplaires
- Une des plus belles GT françaises

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



L'amicale Facel nous apprend que notre exemplaire, mis en circulation en 1959, devait être livré aux Etablissements Beherman-Demoen, concessionnaire pour la Belgique à M. Duphenieux avec les spécifications suivantes : Couleur Métallique, intérieur noir, boîte auto, pont 23.31, direction assistée, roues Borrani, freins à disques. Le numéro de moteur étant TY7-20.732, qu'elle a conservé. Il séjourna dans le département du Rhône au début des années 90 puis fut notamment la propriété de M. Vitrolles qui la conserva près de 11 ans dans la région stéphanoise. Acquis en 2010 auprès des Etablissements « Le Palais de l'automobile » à la Rochefoucauld, dans les Charentes,

cette HK500 intégra alors une importante collection française au sein de laquelle elle est demeurée jusqu'à aujourd'hui. Repeinte il y a une dizaine d'années, elle arbore une élégante robe champagne rehaussée de pneus à petits flancs blancs qui lui confèrent un supplément de sportivité. Dans l'habitacle cossu, on retrouve sur le beau tableau de bord peint, les commandes de la boîte de vitesses automatique et intégré, un autoradio de marque « His Masters Voice ». La sellerie de cuir noir fut partiellement refaite et les moquettes, assorties à la sellerie, ont été, elles aussi, reprises, l'ensemble présentant assez bien. Elle a fait une apparition il y a deux ans au circuit des

L'amicale Facel informs us that our car, registered in 1959, was supposed to be delivered to Etablissements Beherman-Demoen, dealer for Belgium to M. Duphenieux. Specification, at the period, should be as following: Metallic color; black interior. Automatic transmission. rear axle 23.31. Power steering. Borrani wheels. Disc brakes. Engine number: TY7-20.732 still fitted. It remained in the Rhone department in the early 1990s and was in particular, in the ownership of Mr Vitrolles who kept it for nearly 11 years in the Etienne region. Acquired in 2010, from the "Le Palais de l'Automobile" establishment in

La Rochefoucauld in Charentes, this HK500 became a part of an important French collection, in which it remained until now. Repainted about ten years ago, it is in a nice champagne colour with whitewall tyres that gives it an extra sportiness. Inside, the controls of the automatic gearbox are fitted on a beautiful painted dashboard, as is the car "His Masters Voice" radio. The black leather upholstery has been partially redone and the carpets, matching the upholstery, was also redone, and all are in good condition.

This car made an appearance two years ago at the circuit on the ramparts of Angoulême, proof that



remparts d'Angoulême, preuve que sa mécanique tourne de manière satisfaisante. Ayant néanmoins très peu roulé ces dernières années, elle devra bénéficier d'une révision avant de pouvoir profiter de manière optimale de ses grandes qualités routières. Le numéro de châssis frappé à froid est HKR7 mais à la suite d'une erreur administrative ancienne, la carte grise indique le numéro de série 44. En bon et homogène état de présentation, c'est un exemplaire bien préservé d'une des plus belles GT françaises, et aussi une des plus rares puisque la production n'a pas dépassé 490 exemplaires

it is mechanically fine. However it has hardly been driven in the last few years and therefore it will need a thorough service before taking the road again. The chassis number stamped is HKR7 but following an old administrative error, the title indicates 44

In a good condition, this is a well-preserved example of one of the most beautiful French GTs, and is also one of the rarest since the production was limited to just 490 examples.



1953 PANHARD X86 BERLINETTE ALLEMANO

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 481 813

100.000 - 150.000 €

- Dessin fantastique de Michelotti
- La voiture idéale pour participer aux Mille Miglia !
- Charmante restauration ancienne

- *Fantastic Michelotti design*
- *Ideal car to compete at the Mille Miglia!*
- *Charming past restoration*



En Italie, l'importation des Panhard est assurée à partir de 1951 par le milanais Gaston Crepaldi. Crepaldi est aussi connu pour l'écurie Italfrance Milano qu'il dirige. Crepaldi se procure un certain nombre de châssis nus motorisés auprès de Panhard. Ces châssis sont habillés chez le grand carrossier Allemano à Turin, soit sous forme de barquette, soit sous forme de Berlinettes. 25 châssis Panhard ont-ils été livrés à Crepaldi de septembre 1951 à avril 1953 (23 châssis de type X86 et deux châssis de type X87). Dessinée par Giovanni Michelotti et carrossée en tôle d'aluminium par Allemano, la Berlinette qui vous est proposée aujourd'hui semble avoir été produite à au moins quatre exemplaires.

L'une d'entre-elles a été exposée au Salon de Genève en mars 1954. L'exemplaire présenté châssis

481813 fait partie d'une série de dix châssis Dyna X86 qui ont été livrés à Crepaldi le 28 avril 1953. L'auto a été terminée et livrée le 30 septembre 1953 et immatriculée le 1^{er} Octobre 1953. La Scuderia Crepaldi la cède à cette date à Carlo Bonini, de Milan. En octobre 1954, elle passe dans les mains de Gino Paladini. Deux Berlinettes ainsi carrossées ont disputé les Mille Miglia 1954. La première (N° de course 2301 Equipage Ferruccio Musitelli / Z. Rini) se classe 6^{ème} des Sport 750 cm³. Toujours survivante à ce jour, cette auto est aujourd'hui restaurée. Menée par Lumir Velely et Antonio Cetenari, la seconde d'entre-elles, arborant une livrée bicolore a pris le départ sous le N°2308. Son numéro de châssis ne nous est pas connu à ce jour. Cette même voiture bicolore participe également au Tour de Sicile 1953

Panhard's import to Italy was secured from 1951 by Milanese Gaston Crepaldi. Crepaldi was also known for managing the Italfrance Milano team and bought a number of motorised bare chassis from Panhard. These chassis are dressed at the great coachbuilder Allemano based in Turin, either in barchetta or berlinetta. 25 Panhard chassis were delivered to Crepaldi from September 1951 to April 1953 (23 chassis type X86 and two chassis X87. Designed by Giovanni Michelotti and put together with aluminium sheet by Allemano, the Berlinetta we are offering today seems to be one of four examples produced.

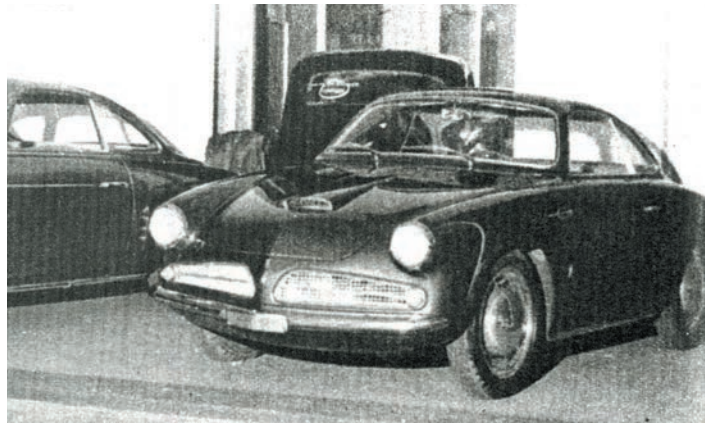
One of them was displayed at the Geneva Motorshow in March 1954. This specific car chassis 481813 is included in a series of

ten Dyna X86 chassis that were delivered to Crepaldi on 28 April 1953. The car was completed and delivered on 30 September 1953 and registered 1st October 1953. The Scuderia Crepaldi sold it on that date to Carlo Bonini, in Milan. In October 1954, it goes into the hands of Gino Paladini. Two berlinettas with the same type of bodywork have competed in the 1954 Mille Miglia,

The first one (race number 2301 Team Ferruccio Musitelli / Z. Rini) ranks 6th in the 750cc Sport category. Still in existence today, this car is now restored. Managed by Lumir Velely and Antonio Cetenari, the second one bears a two-tone livery and started the race under number 2308. To date, we are unable to find its chassis number. This same two-tone car also participated in the 1953



Une X86 Allemano, numéro de châssis inconnu, lors des Mille Miglia 1954, © Archives Roland Roy



Salon de Genève 1954, une X86 Allemano, numéro de châssis inconnu, © Archives Guillaume Waegemacker



sous le n°123 où elle effectue une figure de style spectaculaire sur deux roues et se classe 3^{ème} des 750 cm³.

Cette élégante Berlinette est sortie d'un long sommeil en 1979, date à laquelle elle a été retrouvée en épave dans une casse milanaise. Elle est achetée par un collectionneur qui décède l'année suivante. Elle passe ensuite entre les mains d'Oswaldo Avalor qui va entreprendre une restauration soignée. Elle reçoit au cours de cette remise en état un moteur de type M5 5cv de 851 cm³ de facture plus récente. Le moteur a été débarrassé de sa turbine afin qu'il puisse s'approcher d'un point de vue esthétique du S3 4cv 750 cm³ qui équipait la voiture à l'époque. Les trains roulants originels ont été conservés. Elle est repeinte dans une livrée bleu métal qui souligne la pureté de ses lignes. La sellerie

est refaite en simili cuir gris. Elle est enregistrée par l'ASI en 1987. Cette rarissime Berlinette dont il ne semble subsister que deux exemplaires à ce jour a participé à de nombreuses épreuves historiques au cours des années 80 et notamment aux Mille Miglia. Elle marque également sa présence lors du 3^{ème} rassemblement Michelotti les 6 et 7 octobre 2001, présidé par Edgardo Michelotti. La restauration dont la voiture a bénéficié au cours des années 1980 étant de bonne qualité, cette dernière a parfaitement traversé l'épreuve du temps et offre à l'auto une belle patine. N'ayant pas roulé depuis plusieurs années, cette perle rare nécessite une révision.

Guillaume Waegemacker, avec la contribution d'Alain Gaillard et Bernard Vermeylen

Tour of Sicily with the number 123, where it achieves a stellar performance on two wheels and ranks 3rd in the 750cc category.

This elegant berlinetta came out of a long sleep in 1979 when it was found in wreckage in a Milanese scrap dealer. It is bought by a collector who died the following year. The car is then handed over to Oswaldo Avalor who will carry out a careful restoration. During this process, the car gets a more recent 851cc type M5 5cv engine. The engine's turbines were removed in order to get as close as possible to the esthetical structure of the 750cc S3 4cv which was fitted in the car at the time. The original drive axles have been preserved.

It is repainted in a blue metallic colour that highlights the purity of its design lines. The upholstery

is redone in grey leather and the car is registered by the ASI in 1987. With the probability of having only two examples in existence today, this extremely rare berlinetta has participated in many historic racing events during the 1980s including the Mille Miglia. It also attend the 3rd Michelotti gathering on the 6th and 7th October 2001 chaired by Edgardo Michelotti. A high quality restoration has been carried out on this car during the 1980s, it has therefore weathered the test of time and developed into a beautiful patina. As the car has not been driven for many years, this rare pearl does require a service.

Guillaume Waegemacker, With the contribution of Alain Gaillard and Bernard Vermeylen.

1975 MORGAN 4/4 1600 ROADSTER

Carte grise française
French title

Châssis n° B3436

20.000 - 30.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Le charme de la tradition
- Même famille depuis 30 ans
- Vendue neuve en France

- *A charming tradition*
- *Same family for the past 30 years*
- *Sold new in France*



Morgan est sans doute le seul constructeur automobile resté intégralement entre les mains de la même famille depuis l'origine. Les modèles reflètent cette tradition et la Morgan 4/4 a conservé la ligne dessinée dans les années 1930. La fabrication est restée elle aussi traditionnelle, avec sa carrosserie montée sur structure bois, tandis que la technique a évolué progressivement au fil des ans pour accompagner l'augmentation des performances.

L'exemplaire présenté a été vendu neuf en France par les Ets Jacques Savoye, et immatriculé le 3 mars 1975. C'est en 1989 que l'artiste Jean Cortot, fils du célèbre pianiste

Alfred Cortot en a fait l'acquisition sur les conseils de son épouse, afin de profiter des jolies routes du Lot. Equipé du moteur Ford Kent 1600 GT fiable et facile d'entretien, ce roadster est en état d'origine. Bien que nous l'ayons redémarré et circulé à son bord après trois ans d'inactivité, il devra bénéficier d'une révision complète et de quelques soins cosmétiques. Il est par conséquent vendu sans contrôle technique. Toujours équipée de son lot de bord, de ses side-screens et de son couvre capote, cette automobile présente le charme désuet des Morgan traditionnelles et apportera le plaisir très actuel d'une conduite sans artifice.

Morgan is probably the only car manufacturer that has fully remained in the hands of the same family right from the outset. Its models reflect this tradition and the Morgan 4/4 has retained the design of the 1930s. Its build has also remained traditional with the bodywork mounted into a wooden frame, while the technical part has gradually evolved in order to increase performance.

The vehicle on offer was sold new in France by Ets Jacques Savoye and registered on 3 March 1975. In 1989 the artist Jean Cortot, son of the famous pianist Alfred Cortot, acquired it on the advice of his wife in order to enjoy

the beautiful roads of the Lot region. It is in original condition and is fitted with a reliable and easy-to-maintain Ford Kent 1600 GT engine. Even though we have restarted it and driven it after being inactive for three years, the car will nonetheless require a complete service and some cosmetic care. It is consequently sold without technical inspection (MOT). Still equipped with its tools, side screens and the tonneau cover, this roadster features the old-fashioned charm of traditional Morgan cars and will provide a real feeling of no-nonsense driving pleasure.

1967 ALFA ROMEO QUATTORRUOTE GRAN SPORT ZAGATO

Carte grise française
French title

Châssis n° 393045
Moteur n° 16495

70.000 - 90.000 €

- Seulement 92 exemplaires
- Très bel état de présentation
- Mécanique noble, carrossier de renom !

- *Just 92 examples*
- *Preserved in superb condition*
- *Great engine, renowned coachbuilder!*



A l'initiative du magazine italien Quattroruote, Alfa Romeo accepte au début des années 1960 de produire une évocation de la fameuse 6C-1750 « Gran Sport » à carrosserie Zagato. Sur la base de la Giulia dont elle reprend également le moteur 1600 double arbre, cette voiture originale est produite à 92 exemplaires. La carrosserie, assemblée à la main chez Zagato, est en aluminium sur une structure tubulaire et favorise une vivacité étonnante.

L'exemplaire présenté a été vendu neuf en Allemagne et immatriculé le 26 février 1968. Le titre de circulation original nous renseigne sur la totalité des propriétaires jusqu'en 2000, et c'est en 2006 que son actuel propriétaire en a fait

l'acquisition chez Artcurial. D'une élégante livrée jaune pâle et ailes noires, combinée à une sellerie en skaï noir, elle dispose d'une capote en bon état, ainsi que des side-screens et du couvre-tonneau. Un essai en compagnie du propriétaire a permis de constater un bon fonctionnement général, la mécanique, alimentée par deux Weber 40 DCOE offrant de franches accélérations accompagnées de la mélodie propre au double arbre, le tout avec la sensation de rouler en avant-guerre ! Cette voiture rare offre le charme d'une interprétation « rétro » officielle, avec sa belle mécanique et sa carrosserie signée d'un grand nom, elle est aussi agréable à utiliser qu'originale à contempler.

On the initiative of the Italian magazine Quattroruote, Alfa Romeo agreed to produce, at the start of the 1960s, an evocation of the famous Zagato-bodied 6C-1750 "Gran Sport". Using the Giulia as a base, including its twin-cam 1600 engine, 92 examples of this original car were built. The body was hand-built by Zagato in aluminium on a tubular framework, making it surprisingly quick.

The example on offer was sold new in Germany and registered on 26 February 1968. The original registration document records all the owners up to 2000, and the current owner acquired the car in 2006 from

Artcurial. Livered elegantly in pale yellow with black wings and black leatherette upholstery, the car has a hood in good condition, as well as side-screens and tonneau cover. A test drive with the vendor demonstrated that the car is in good running condition. Fed by a pair of Weber 40 DCOE carburettors, it has powerful acceleration, producing the signature twin cam sound, while offering the driving sensations of a pre-war car! This rare Alfa has the charm of an official "retro" interpretation, combining superb engineering with a body built by a master coachbuilder, and is as lovely to drive as it is original to look at.

1988 FERRARI TESTAROSSA

Carte grise française
French title
 Châssis n° ZFFSA17S000078992
 70.000 - 90.000 €

- 45 000 km d'origine
- Tous carnets et manuels d'origine
- Entretien Tissier

- 45,000 km since new
- All original logbooks and manuals
- Serviced by Tissier



La Testarossa fut présentée au public au Salon de Paris et sur la scène du Lido en octobre 1984 et fut un véritable succès commercial pour Ferrari. Elle est devenue au fil du temps un incontournable en collection.

L'exemplaire présenté a été vendu neuf par le concessionnaire Autodino de Zurich le 15 novembre 1988 à un Monsieur Urs Schweizer qui la fera entretenir par le garage Foitek. En 1993, elle est acquise par son deuxième propriétaire, toujours en Suisse, un Monsieur Pasinnelli. Le précédent propriétaire était un parisien, membre de l'Automobile Club de France et plus particulièrement de l'ASA (Association Sportive Automobile), qui en a fait l'acquisition en 2014,

alors qu'elle n'avait que 28 000 km. Il confiera l'entretien de son bolide à l'excellent spécialiste français Gilbert Tissier. La mécanique fonctionne de manière optimale, la dernière révision avec changement des courroies ayant été réalisée en décembre 2016. La voiture a aujourd'hui 45 000 km d'origine. Son intérieur en cuir rouge foncé est superbe, ainsi que l'état général intérieur. Elle sera livrée à son futur propriétaire avec ses carnets et autres manuels d'origine ainsi qu'une housse d'origine. Cet exemplaire, mis en vente par Artcurial, a le mérite d'avoir roulé régulièrement, toujours entretenu et n'a connu que trois propriétaires précédents. Une belle opportunité donc, prête à avaler les kilomètres !

The Testarossa was unveiled to the public at the Salon de Paris and on the stage of the Lido in October 1984 and was a real commercial success for Ferrari. It has become over time a must for any serious collection.

The car on offer was sold new by the dealer Autodino in Zurich on 15 November 1988 to a Mr Urs Schweizer who used to have the car serviced by the Foitek garage. In 1993, it was acquired by its second owner, still in Switzerland, a Mr. Pasinnelli. The previous Parisian owner, a member of the Automobile Club de France, and more particularly, of the ASA (Automobile Sports Association), acquired the car in 2014, when it had covered only 28,000 km.

He entrusted the maintenance of his car to the excellent French specialist Gilbert Tissier. The mechanicals work perfectly well, and during the last service in December, the belts were changed. Today, the car has covered 45,000 km. Its dark red leather interior is in a superb state, as well as the general interior condition. It will be delivered to its future owner with its logbooks and other original manuals, as well as an original cover. This car is sold today by Artcurial has been used and maintained regularly and has known only three owners. A great opportunity, a car all ready to swallow the miles!



1956 MASERATI 125 CM³ « REGOLARITÀ »

Sans titre de circulation
Unregistered

Cadre n° A5747

11.000 - 15.000 €
Sans réserve / *No reserve*

• Moto rarissime dans cette configuration

• Marque prestigieuse

• Finition soignée

• *Very rare motorcycle in this configuration*

• *Prestigious brand*

• *Meticulous finish*



Comme vous le savez, Maserati s'est rendue célèbre par la production de voitures de sport et de course faisant partie des plus brillantes et des plus prestigieuses de l'histoire de l'automobile. Ce que l'on sait moins, c'est que le constructeur a commencé son activité en produisant des batteries, des bougies d'allumage, des petits utilitaires et même... des motos. En effet, Maserati a fait en 1953 l'acquisition d'Italmoto, petit constructeur de motos de qualité basé à Bologne. La production a été transférée à Modène, chez Maserati qui a apposé son nom sur les deux-roues commercialisés.

C'est une de ces machines que

nous proposons ici, à moteur 125 cm³ deux-temps, dans une rarissime configuration tout-terrain probablement faite à l'époque. La copie de l'extrait d'immatriculation d'époque montre que la moto est enregistrée dans cette configuration, dénommée en italien « Regolarità », qui était très en vogue dans les années 1950. Cette rarissime machine, dont les carters et le joli réservoir affichent la marque et le trident a été restaurée il y a deux ans. Sa finition soignée, avec sa potence Tomasselli, comporte même une fixation pour une bougie de rechange et sa clé de démontage.

Maserati has made itself famous for producing some of the most brilliant and prestigious sports and racing cars in the automobile history. What is less known is that the manufacturer started its activity by producing batteries, spark plugs and even... motorcycles. In 1953, Maserati acquired Italmoto, a small manufacturer of quality motorcycles based in Bologna. The production was transferred to Maserati in Modena and the name Maserati was put on the motorcycles.

It is one of these machines that we offer, with a 125cc two-stroke

engine, in an extremely rare off-road configuration probably made at the time. The copy of the original Italian registration certificate (Cronologico) shows that the motorcycle is registered in this configuration, known in Italian as "Regolarità", which was very popular in the 1950s. This extremely rare machine, whose housings and pretty tank display the brand and the trident, was restored two years ago. Its meticulous finish, with its Tomasselli stem, even includes a fixing for a spare spark plug and its disassembly key.

1969 MASERATI GHIBLI 4.7L

Carte grise française
French title

Châssis n° AM115 950
Moteur n° AM115 950

70.000 - 100.000 €

- Fantastique projet de restauration
- Dans la même famille depuis presque 30 ans
- Voiture française avec moteur d'origine

- *Fantastic restoration project*
- *In the same family ownership since almost 30 years*
- *French car with original engine*



Cette Maserati Ghibli constitue un rare et excitant projet de restauration. Française d'origine, notre exemplaire fut livré neuf à M. Lauvergnat par Thepenier, le distributeur de la marque dans l'hexagone. Produite en février 1969, elle fut mise en circulation le 13 du mois suivant dans une livrée qu'elle arbore encore aujourd'hui, « Celeste Chiaro » avec intérieur en cuir noir et en motorisation 4.7L. Dans la même famille depuis plus de 28 ans, cette voiture fut arrêtée il y a désormais de nombreuses années. Des travaux mécaniques dont on trouve trace au dossier avaient été effectués au début des années 2000 et une restauration carrosserie, qui n'a pas été faite dans les règles de l'art, a très

certainement été réalisée dans les années 80. Saine et complète dans l'ensemble, notre Ghibli nécessitera cependant aujourd'hui une complète restauration pour retrouver sa beauté d'antan. Seule la sellerie d'origine pourra probablement être conservée car sa patine d'usage est agréable à l'œil et confère à la voiture une âme incontestable. Précisons enfin qu'elle conserve son numéro de moteur d'origine. La Ghibli est une voiture particulièrement désirable dont il est très rare de trouver des exemplaires à restaurer. Elle représente une fantastique occasion de redonner vie à ce mythe de l'automobile, concurrent à son époque des Daytona ou autres Miura.

This Maserati Ghibli is a rare and exciting restoration project. Our example was sold new in France, delivered to Mr Lauvergnat by the French marque distributor, Thepenier. Built in February 1969, the 4.7-litre car was registered on the 13th of the following month, presented in "Celeste Chiaro" with black leather interior, the livery it retains today. In the same family ownership for the last 28 years, this Maserati has not run for many years. There is a record in the file of some mechanical work carried out at the start of the 2000s and a bodywork restoration, which was not carried out in accordance with the rules of the art, was probably

undertaken during the 1980s. Offered in sound and complete condition overall, our Ghibli now requires a thorough restoration to return it to its former glory. It may be possible to conserve the original upholstery, its appealing patina offering a glimpse into the soul of the car. It is important to note that it retains its original engine number. The Ghibli is a particularly desirable car and it is very rare to come across such an example suitable for restoration. Here is a fantastic opportunity to revive a legendary automobile that in its day was a rival to the Daytona and the Miura.

1972 DINO 246 GTS

Titre de circulation US
Dédouané en EU
US title / EU customs cleared

Châssis n° 03792
Moteur n° 0009472

280.000 - 320.000 €

- Dans la même famille jusqu'en 2016
- État d'origine exceptionnel, avec accessoires et documents
- Tous numéros concordants, mécanique entièrement d'origine

- *With the same family until 2016*
- *Exceptional original condition, with its documents and accessories*
- *Matching numbers, completely original engine*



Tout l'intérêt de cette voiture, par rapport à celles qui sont proposées sur le marché, est qu'elle est dans un état d'origine quasi-unique. Elle est restée dans la même famille de 1972 à 2016 et n'affiche que 13 600 miles

(21 890 km) depuis sa sortie d'usine. Après avoir commandé cette Dino 246 GTS auprès de Hollywood Sports Cars, à Los Angeles, John A. Kenny est venu en prendre livraison en 1972, avec son fils et, >>>

What makes this car so interesting, compared with others on sale, is that it is in virtually unique original condition. It remained with the same family from 1972 to 2016 and has

covered only 13,600 miles (21,890 km) since it left the factory. After ordering this Dino 246 GTS from Hollywood Sports Cars in Los Angeles, John A. Kenny took delivery of it in >>>





>>>ensemble, ils ont parcouru les quelques centaines de kilomètres qui les séparaient de Green Bay, dans le Wisconsin, où M. Kenny pratiquait son activité de dermatologue. Un beau voyage, qui a marqué le début d'une relation particulière entre le propriétaire et sa voiture. Selon son frère James Kenny, il soignait la voiture et ne l'utilisait qu'en de rares occasions. Il a arrêté de l'utiliser en 1984 et, à la fin des années 1990, sa santé déclinant, il a confié sa Dino à son frère James, qui résidait en Californie. Elle a été ensuite entreposée dans un garage, tout en étant régulièrement confiée à Bobileff Motor Co, pour un entretien suivi.

Son histoire permet à cette voiture d'être dans un état d'origine exceptionnel. Elle a remporté plusieurs prix, comme la prestigieuse National Preservation Award du Ferrari Club of America en 2016, ainsi qu'une Platinum Award du même club, lors du Ferrari National Meet 2016. Elle a été inspectée par les meilleurs experts : Marcel Massini a confirmé ses spécifications et les informations concernant sa livraison neuve ; et Mathias Barth, auteur de "Dino Compendium", a reconnu la voiture comme étant "correcte et à numéros concordants", avec tous ses composants mécaniques d'origine. Lors d'une révision de mai 2016, les compressions ont été vérifiées : un cylindre affiche 150 psi et les cinq autres 155 psi, d'excellentes valeurs.

En plus d'une patine inimitable, cette Dino 246 GTS est vendue avec toute sa documentation et ses accessoires rares : catalogue de Hollywood Sports Cars, manuels d'utilisation, housse de protection pour la partie avant de carrosserie, protection en plastique située derrière la console, nécessaire à outils, cric...

Il est rarissime de trouver une voiture dans un tel état de préservation d'origine, avec tous ses accessoires et documents, et a fortiori une Dino, voiture de sport souvent utilisée intensément. Sa patine est exceptionnelle, sa peinture écaillée par le soleil et le temps. L'intérieur est resté quasiment intact. Bref, beaucoup d'émotion de trouver une telle Dino aujourd'hui. Notre recommandation est évidemment de la laisser comme telle et de rouler. Vous aurez une 246 GTS unique, contrairement à toutes celles passées par une restauration totale et ayant perdu au passage leur personnalité, leur histoire et leur âme...

Celle-ci représente donc une occasion exceptionnelle de profiter du charme d'une voiture non restaurée, pratiquement telle qu'elle était quand son propriétaire est venu en prendre livraison pour effectuer le voyage de retour à son domicile...

>>>1972 with his son, and together they drove back the few hundred miles to Green Bay in Wisconsin, where Kenny worked as a dermatologist. A great trip, which marked the start of the special relationship between the owner and his car. According to his brother, James Kenny, he took great care of the car and only used it sparingly. He stopped driving it in 1984, and at the end of the 1990s, when his health was declining, he entrusted the Dino to his brother James, who lived in California. It was then put into storage in a garage, but was regularly maintained during this time by the Bobileff Motor Co.

Its history has allowed this car to remain in exceptional original condition. It has won several prizes, including the prestigious National Preservation Award from the Ferrari Club of America in 2016, as well as a Platinum Award from the same club at the 2016 Ferrari National Meet. It has been inspected by leading experts: Marcel Massini confirmed its specification and the details of its delivery when new, while Mathias Barth, author of the book *Dino Compendium*, has acknowledged the car as being "correct and matching numbers", with its original mechanical components throughout. When it was serviced in May 2016, the compressions were checked: for one cylinder, 150psi was recorded, and for the five others 155psi,

which are excellent figures.

As well as having an incomparable patina, this Dino 246 GTS will be sold with all its documentation and some rare accessories, including a catalogue from Hollywood Sports Cars, the owner's manuals, a protective cover for the front of the body, plastic protection behind the console, tools and jack ... It is exceedingly rare to find a car which has been so well preserved since new, complete with all its accessories and documentation, especially in the case of a Dino, a sports car which is often used intensively. It has an exceptional patina, its paintwork peeling due to the sun and the passage of time. The interior has remained virtually intact. In short, finding a Dino like this today is a source of great emotion. Our recommendation is obviously to leave it as it is and drive it. You will have a unique 246 GTS, quite unlike all those which have been fully restored and have lost their character, their history and their soul along the way...

This is therefore an exceptional opportunity to experience the charm of a car which has not been restored, almost as it was when its owner came to take delivery of it and drive it home...



1965 FERRARI 275 GTB

Carte grise française
French title

Châssis n° 7555
Moteur n° 7555

1.900.000 - 2.300.000 €

• Certifiée par Ferrari
Classiche

• Livrée neuve à Paris par la
Franco Britannic

• Restauration totale par
Bonini, état exceptionnel

• *Certified by Ferrari
Classiche*

• *Delivered new to Paris by
Franco Britannic*

• *Fully restored by Bonini,
exceptional condition*



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.

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.





En 1960, la cause était entendue. Le laboratoire, c'est-à-dire la Formule 1, avait démontré en compétition l'efficacité du moteur central arrière dans l'exploitation optimale des grandes puissances. Après bien des hésitations, Enzo Ferrari s'y rallia d'abord pour ses monoplaces, puis pour ses prototypes sport en 1961. Pour les types routiers il n'en était pas encore question malgré la pression de la concurrence. En compétition catégorie GT, les sublimes GTO étaient les descendantes des glorieuses 250 au moteur Colombo sans cesse raffiné dont le brio faisait oublier ses 15 ans d'âge et un châssis pour le moins traditionnel. Puis survint la Jaguar Type E. Enfin en 1964, la nouvelle berlinette de route de Maranello, la 275 GTB, accompagnée de sa version décapotable, la GTS, introduisit au salon de Paris et sous une spectaculaire livrée jaune d'or quelques innovations bienvenues dont les moindres n'étaient pas, outre de nouvelles roues en alliage léger, les quatre roues indépendantes et la boîte-pont à cinq rapports synchronisés. Le moteur était toujours le bloc Colombo V12 à 60 degrés porté à

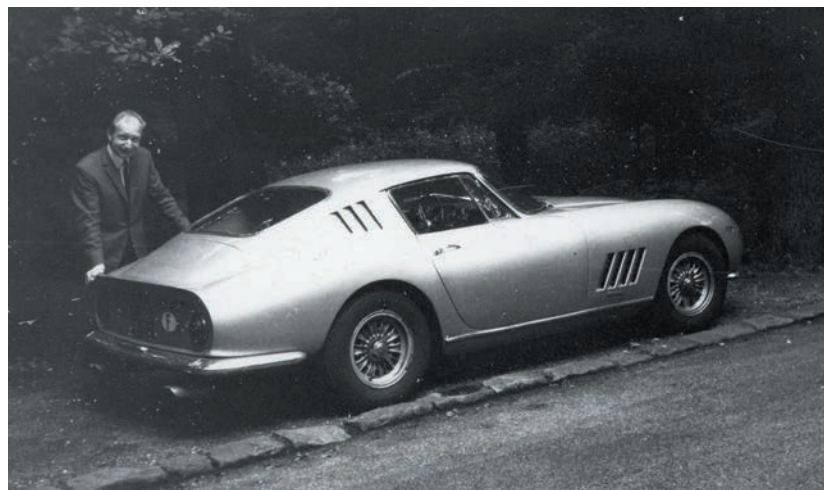
près de 3,3 litres, du type « simple arbre », bien développé en fonction des enseignements recueillis en course avec les 250 LM et 275 P à moteur arrière. Alimenté par trois carburateurs Weber double corps, il développait en toute sécurité 280 ch à 7 600 tr/min tout en restant assez souple pour la route. Le report de la boîte sur l'essieu arrière avait permis d'obtenir une meilleure répartition des masses et une meilleure efficacité du train moteur à défaut d'une prépondérance du poids. Toutefois, les suspensions indépendantes amélioraient nettement la motricité en limitant les pertes d'adhérence. Avec une direction précise et peu démultipliée, la 275 GTB était une voiture de pilote qui exigeait concentration et anticipation (elle dépassait 240 km/h) et réagissait instantanément à toutes les sollicitations. Strict coupé deux places au coffre symbolique sur 2,40 m d'empattement, d'une esthétique qui annonçait la couleur - lignes fuyantes et viriles, plus tendues que celles des 250 GT antérieures, nez plongeant, projecteurs carénés, ceinture de caisse haute et pavillon surbaissé, custodes aveugles, ses détails

By 1960, the die had been cast. Formula 1 had demonstrated that in competition, the mid-engine format was the most effective way to handle large amounts of power. After much hesitation, Enzo Ferrari came on board, first with his single-seaters, and then in 1961, with his sports-prototypes. There was no question of doing the same with the road cars, however. In the GT competition category, the sublime GTO, descended from the wonderful Colombo-engined 250 had performances that defied its age and traditional chassis. And then, there was the Jaguar E-Type... Finally in 1964, Maranello's new road-going saloon, the 275 GTB, with its convertible version, the GTS, was unveiled at the Paris Motor Show. Underneath a stunning golden-yellow livery, the car displayed innovations such as lightweight alloy wheels, four-wheel independent suspension and a five-speed synchromesh gearbox. The engine was still the Colombo V12 set at 60 degrees. A 3.3-litre engine, developed from information gathered while racing the rear-engined 250 LM and 275 P. Fed by three twin-bodied

Weber carburetors, it safely produced 280 bhp at 7,600 rpm, while remaining versatile enough for road use. Transfer of the gearbox onto the rear axle improved the weight distribution and made more efficient use of the engine. The independent suspension improved stability and gave the car more grip. With precise, high ratio steering, the 275 GTB was a driver's car that demanded concentration and anticipation (it could reach speeds of more than 240 km/h), while responding to the slightest touch. A strict 2-seater coupé on a 2.40m wheelbase, in colours enhancing its aesthetic qualities. The car had flowing, muscular styling, tighter than on the previous 250 GT, with a sloping nose, covered headlights, high waistline and low roof with blind rear quarter panels. Much of the styling was inspired by the GTO, the engineers' car. The 275 GTB, built by Carrozzeria Scaglietti, was the last Pininfarina creation supervised by Pinin himself. If it appeared rather austere in its day, its classical, elegant styling and dynamic handling quickly silenced the critics, in particular



Paul Bouvot, Directeur du Style chez Peugeot, en 1968, auprès de sa Ferrari 275 GTB #7555
 Paul Bouvot, Head of Design at Peugeot, in 1968, next to his Ferrari 275 GTB #7555 © DR



stylistiques empruntaient beaucoup à la GTO, voiture d'ingénieurs. La 275 GTB fabriquée par Carrozzeria Scaglietti fut la dernière création de Pininfarina supervisée par Pinin lui-même et, si elle a pu paraître austère en son temps, son classicisme, son élégance sévère et sa « réponse » dynamique ont vite fait taire les critiques, d'autant plus qu'aux mains de gentlemen drivers qualifiés et parfois même avec peu de préparation, elle s'alignera avec succès en compétition.

Cette Ferrari 275, #7555, est exceptionnelle à plus d'un titre :

- Son historique : elle fut livrée neuve en France et y est restée immatriculée jusqu'à l'achat par son propriétaire actuel. Elle fut également la propriété de Paul Bouvot, directeur du style chez Peugeot.

- Sa provenance : elle fait partie de la Collection de Jean-Pierre Slavic, dont on ne compte plus le nombre de Ferrari exposées dans son musée privé

- Son état : Jean-Pierre Slavic confia sa 275 à l'Autofficina Carlo Bonini à côté de Modène pour une restauration totale, mécanique, intérieur et carrosserie.

- Son authenticité : elle est livrée avec sa certification Ferrari Classiche qui approuve tous les numéros comme étant originaux et correspondant à sa sortie d'usine.

La Ferrari 275 #7555 sort de l'usine de Maranello en juillet 1965. Elle est livrée à l'importateur français, Franco-Britannic, à Levallois-Perret pour être vendue le 16 août 1965 à son premier propriétaire, Robert Cuny, >>>

the experienced gentleman drivers, who used it successfully in competition, often with little preparation.

This Ferrari 275 #7555 is exceptional for several reasons:

- *History: the car was delivered new in France and remained registered there until acquired by the current owner. Its also belonged to Paul Bouvot, head of the Design department of Peugeot.*

- *Provenance: it comes from the Jean-Pierre Slavic Collection, comprising a number of important Ferraris on display in his private underground museum*

- *Condition: Jean-Pierre Slavic appointed Autofficina Carlo Bonini near Modena to carry out a full restoration of his 275, including all mechanical*

elements, the bodywork and interior.

- *Authenticity: the car has Ferrari Classiche certification confirming that the numbers are original and correspond to when it left the factory.*

This car, #7555, left the Maranello factory in July 1965, and was delivered to the French importer, Franco-Britannic, in Levallois-Perret. On 16 August 1965 it sold to its first owner, Robert Cuny, a gentleman from Vosges who had made his fortune in paper manufacture. For the anecdote, Cuny had spent the 1950s driving around in a Mercedes 300 SL Gullwing, registered 1 BQ 88, that he bought from the importer Delcroix in May 1955. He kept the 275 until January 1968 when he traded>>>

>>>personnalité vosgienne qui a fait fortune dans la fabrication de papier. Pour l'anecdote, dans les années 50, il parcourait les routes au volant de sa Mercedes 300SL 'Papillon', immatriculée 1 BQ 88, achetée neuve en mai 55 chez l'importateur Delecroix. En janvier 68, il fait reprendre à la Franco Britannic la 275 pour faire l'acquisition de la toute nouvelle 365 GT 2+2. Son deuxième propriétaire n'est autre que l'artiste et styliste automobile Paul Bouvot. Il en fera l'acquisition auprès de la Franco Britannic le 8 février 1968. Paul Bouvot a possédé les plus belles automobiles italiennes des années 60/70. Alors responsable du design chez Peugeot, il se rendra régulièrement chez Pininfarina, par qui il fut très influencé dans son travail. Entre 1965 et 1966, il possède la Ferrari 250 California Spider SWB #2935GT qu'il acheta à Alain Delon. C'est bien cette dernière voiture qui appartiendra à Roger Baillon quelques années après et qui sera vendue par Artcurial Motorcars en 2015 au prix toujours record de 16,4M€ ! Entre 1966 et février 1968, il possède une deuxième California SWB #2175GT celle de Roger Vadim. C'est donc pour acquérir la rutilante Ferrari 275 #7555 qu'il fait reprendre cette dernière à la Franco Britannic. Le document original signé par Jess Pourret, alors Chef des Ventes Occasion chez l'importateur, sera fourni à l'acheteur. Bouvot conserve la 275 pendant un an avant de la revendre le 2 avril 1969 à Jean Plisson qui lui, la gardera jusqu'en 1972. Durant ces trois années, il subira différents problèmes mécaniques réglés en son temps par l'atelier de la Franco Britannic. Les copies des factures et ordres de réparation figurent dans le dossier de la voiture. Le quatrième propriétaire est Raymond Goiffon. Il fera également beaucoup de frais d'entretien sur la 275 chez François Berson, ancien mécanicien de la Franco et en profitera jusqu'en 1984. Elle reste entre les mains d'un amateur corse pendant six mois avant d'être acquise par François Lacarelle, grand amateur de Ferrari. Une rampe de six carburateurs est alors montée à la place des



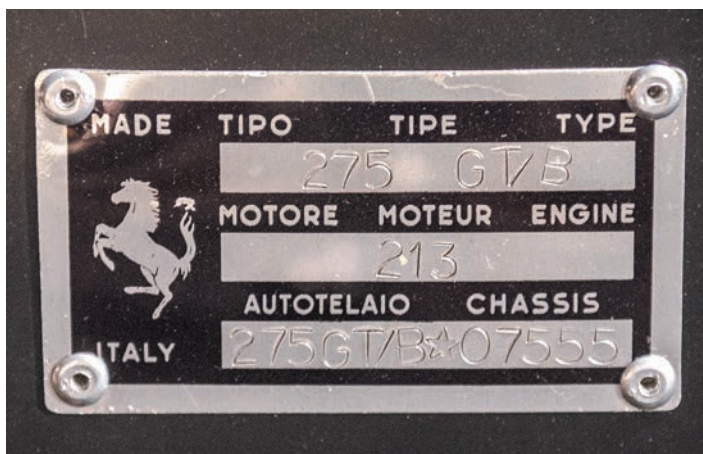
trois carburateurs d'origine, qui seront néanmoins conservés. De septembre 1987 à septembre 1992, elle est conservée par Pascal Motte, membre du Club Ferrari qui participe régulièrement aux sorties du Club. En 1992, elle est acquise par Jean Becquet, collectionneur de la première heure et passionné de Ferrari établi dans le nord de la France, avant de rester entre les mains de Jean Guikas pendant trois ans. Elle continue sa vie en France et participe au Challenge Ferrari dans sa robe, alors de couleur jaune. En 2003 et entre les mains du collectionneur belge Jean Biekens, elle bénéficie d'une restauration dans les excellents ateliers Sauro de Bologne avant de revenir en France en 2008 et devenir la propriété de Noël Dewavrin. Jean-Pierre Slavic fait l'acquisition de la 275 en 2013 et l'envoie directement à l'Autofficina Carlo Bonini pour une restauration totale, sans limite de coût. Tout sera refait avec démontage complet, mécanique, intérieur avec sièges en velours gris et cuir, carrosserie avec un retour à sa teinte d'origine Grigio Argento.

Ce sublime exemplaire est présenté aujourd'hui dans sa livrée d'origine, complètement restauré, certifié par Ferrari Classiche, doté d'un dossier complet de factures (dont copies), photographies d'époque, de son passeport FIA avec lequel elle courait dans les années 90. Fin connaisseur de la marque, Jean-Pierre Slavic a su redonner toute sa splendeur à cette grande Ferrari, un des modèles les plus mythiques de la marque au Cavallino Rampante.

>>> it in for a new new 365 GT 2+2. Franco Britannic then sold the 275 on 8 February 1968 to its second owner, none other than automotive artist and designer Paul Bouvot, famous for owning some of the most stunning Italian cars of the 1960s and 70s. At the time, he was head of the design department at Peugeot, and regularly visited Pininfarina, who had a huge influence on his work. In 1966 Bouvot sold the Ferrari 250 California Spider SWB #2935GT that he had bought from Alain Delon in 1965. This was the car that Roger Baillon acquired a few years later, and that Artcurial Motorcars sold in 2015 for what is still a record price of 16.4M€! He also owned a second California SWB, the ex-Roger Vadim car #2175GT, between 1966 and February 1968. This was the car he gave to Franco Britannic in order to buy the stunning Ferrari 275 #7555. The original document, signed by the head of used car sales at Franco Britannic, Jess Pourret, will be passed on to the new owner. Bouvot kept the 275 for a year before selling it on 2 April 1969 to Jean Plisson, who owned it until 1972. Plisson experienced one or two mechanical problems that he had sorted in the workshop at Franco Britannic. There are copies of invoices and notes on the repairs included in the file with the car. The fourth owner, Raymond Goiffon, kept the 275 until 1984, and spent a large sum having it maintained by the former Franco mechanic, François

Berson. The car then spent six months in the hands of a Corsican enthusiast before being acquired by the great Ferrari enthusiast, François Lacarelle. A full compliment of six carburetors was fitted in place of the original three, which were conserved. The next owner, between September 1987 and September 1992, was Pascal Motte, a Ferrari Club member who was a regular participant in club events. He sold it to another marque enthusiast and early collector, Jean Becquet, who was based in the north of France. Becquet, in turn, sold the car to Jean Guikas, who kept it for three years. Continuing its French life, and at this time painted yellow, the 275 took part in the Ferrari Challenge. In 2003, in the hands of the Belgian collector Jean Biekens, the car benefitted from restoration work carried out in renowned workshop Sauro in Bologna, before returning to France in 2008, acquired by Noël Dewavrin. It was in 2013 that Jean-Pierre Slavic bought the 275. He sent it directly to the Autofficina Carlo Bonini for a thorough, no-expense-spared restoration. The car was dismantled and thoroughly restored, both mechanically and cosmetically. The interior was fitted with seats in grey leather and velours, and the body was repainted its original colour, Grigio Argento.

This stunning example is presented today in its original livery, completely restored, certified by Ferrari Classiche, with a file of invoices (copies), period photographs and its FIA passport from the 1990s. A true connaisseur of the marque, Jean-Pierre Slavic has restored all the splendour to this wonderful Ferrari, one of the most iconic models of the Cavallino Rampante.







1974 FIAT 130 COUPÉ

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 3729

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

• Le Grand Tourisme vu par Fiat et Pininfarina

• Un exemplaire tout récemment restauré

• Relativement rare sur nos routes

• *A Grand Tourer by Fiat and Pininfarina*

• *A recently restored example*

• *Relatively rare on our roads*



L'élégant dessin de la Fiat 130 signé Pininfarina en fait un coupé élancé et cossu, mu par un V6 3.2L de 165ch, accouplé à une boîte automatique à 3 rapports ou en option à une boîte manuelle à cinq rapports. Italienne d'origine, notre 130 fut vendue neuve le 4 septembre 1974 et son actuel propriétaire en fit lui l'acquisition en 2013. Il procéda depuis, à une importante réfection de près de 15 000 € avec l'aide d'un deuxième exemplaire servant de banque de pièces notamment pour la partie mécanique. Il a ainsi pu procéder au remplacement du moteur qui était grippé et installer une avantageuse boîte de vitesses mécanique à la place de la boîte automatique d'origine, l'ensemble du groupe motopropulseur ayant

été contrôlé précédemment au remontage. La carrosserie a été reprise avant de recevoir une peinture neuve dans ce gris léger que son propriétaire nous confirme être d'origine. Les sièges sont drapés d'un tissu bleu d'origine assez bien conservé et l'habitacle est rehaussé de boiseries claires. 4 pneus neufs de la marque Pirelli ont aussi été installés. La présentation de la voiture est particulièrement séduisante et elle est accompagnée d'un dossier de photos et de factures détaillant les travaux. Sa ligne statuaire et son V6 en font une GT particulièrement intéressante d'autant qu'elle est peu courante sur nos routes et rarement dans un tel état.

The sleek design of the Pininfarina Fiat 130 makes it a slender, plush coupe, powered by a 3.2-litre 165hp V6, mated to a 3-speed automatic or optional five-speed manual gearbox. Of Italian provenance, this 130 was sold new on September 4, 1974. Its current owner acquired it in 2013. He then proceeded to repair and restore the car, spending nearly 15 000 €, using a second car as a parts car, specifically for the mechanicals. Thus the engine, which had seized, was replaced. He took this opportunity to install a manual gearbox to replace the original automatic, with the entire powertrain was reassembled. The body was refurbished, before receiving a new paint in this

light grey which is its original color according to its owner. The seats are draped in its original well-preserved blue fabric, and the interior is enhanced with light woodwork. Four new Pirelli tyres have also been fitted. The car is in good condition and it will be delivered with a folder full of photos and invoices detailing the work. Its striking lines and its V6 makes this a particularly interesting GT, especially as it is unusual on our roads and rarely seen in such a state.

1968 FIAT DINO SPIDER 2L

Carte grise française
French title

Châssis n° 1104
Moteur n° 3650

80.000 - 100.000 €

• Ex-collection Michel Seydoux

• 1163 exemplaires produits

• Motorisée par une pièce
d'orfèvrerie !

• *Ex Michel Seydoux collection*

• *1,163 examples made*

• *Motorised by a goldsmithing
piece!*



Fruit d'un accord entre Fiat et Ferrari, la Fiat Dino fut originellement équipée d'une mécanique V6 2L à quatre arbres à cames en tête entièrement en aluminium, dérivé du moteur Dino 196 de course élaboré par Ferrari. Le cabriolet, dessiné par Pininfarina, fut présenté au public en novembre 1967 et seuls 1 163 spiders 2000 furent construits entre 1967 et 1969.

Vendu neuf en France ainsi qu'en témoigne sa plaque importateur, puis immatriculé le 19 novembre 1968, l'exemplaire présenté a été vendu par Michel Seydoux lors d'une vente aux enchères Poulain-Lefur en 1996. Il avait alors été fait mention d'une restauration par Vergotini et la voiture affichait 22 000 km. Régulièrement entretenue par son propriétaire, elle a parcouru depuis environ 6 000 km.

L'élégante carrosserie est saine et porte une belle livrée jaune. La sellerie en simili noir est en bon état de conservation à l'exception d'une couture qui sera à reprendre sur le siège conducteur. La mécanique fonctionne de manière satisfaisante, et on ne se lasse pas de jouer des rapports pour profiter de ses montées en régime symphoniques. En 2008, les rotules de train avant et le support de boîte ont été remplacés. Accompagné de sa trousse contenant le cric et de la boîte à outils d'origine, ce bel exemplaire compte parmi les rares vendus neufs en France et offre une mécanique étroitement issue de la compétition: l'essayer, c'est immédiatement l'adopter !

As a result of an agreement between Fiat and Ferrari, the Fiat Dino was initially equipped with a 2L V6 engine with four full aluminium camshafts, derived from the Dino 196 engine developed by Ferrari. Designed by Pininfarina, the convertible was revealed to the public in November 1967 and only 1,163 spiders 2000 were built between 1967 and 1969.

Sold new in France, as shown by its import plaque and registered on 19 November 1968, this particular vehicle was sold by Michel Seydoux during a Poulain-Lefur auction sale in 1996. A restoration by Vergotini was mentioned at that time and the car had 22,000 km on the clock. It has since been driven

for 6,000 km and has been regularly serviced. The elegant bodywork is sound and is in a beautiful yellow colour. The black leatherette upholstery is in good order, except a seam which will need repair on the driver's seat. The mechanical part is in satisfactory working condition and gear shifts remain highly enjoyable, especially when going into highly symphonic revs. The front axle hinges and the gearbox support were replaced in 2008. Coming with its kit containing the jack and the original toolbox, this beautiful example is one of very few sold new in France and offers a mechanical performance closely linked to competition: Try it, and you will love it!

1979 ALPINE RENAULT A310 V6

Carte grise française
French title

Châssis n° 45475
Moteur n° 39036

35.000 - 45.0000 €
Sans réserve / **No reserve**

- 38 000 € de factures
- Restauration de qualité
- Boîte 5 vitesses

- € 38,000 worth of invoices
- High quality restoration
- 5-speed gearbox



Immatriculé pour la première fois le 11 janvier 1979, cet exemplaire bénéficie des premières évolutions que va connaître la version A310 V6 : l'adoption d'une boîte à 5 rapports et l'augmentation de la capacité du réservoir sont les plus notables. Son actuel propriétaire lui a fait bénéficier d'une remise en état poussée chez RC Sport à Venelles entre 2017 et 2018 pour un montant de 38 000€ et dont témoigne un dossier photos. La carrosserie a bénéficié d'une peinture de qualité dans la teinte blanc gardénia et les soubassements ont été traités. Les trains roulants et les freins ont été entièrement remis en état. La sellerie en tissu est en état d'origine et bien conservée. Le moteur a

quant à lui été refait comprenant le remplacement des chemises, pistons, coussinets, pompe à eau, joints et dont le détail précis figure au dossier. Cette mécanique est dotée d'un kit d'admission permettant le montage de deux carburateurs Weber triple corps de 40. Les cornets de carburateurs associés au silencieux Autobleu rendent sa sonorité rauque et rageuse. Un radiateur d'huile, un coupe-circuit et des projecteurs longue portée Cibié complètent l'ensemble. N'ayant parcouru que quelques dizaines de kilomètres depuis sa remise en état poussée, cette A310 à la présentation soignée et au fonctionnement satisfaisant est prête à prendre la route.

Registered for the first time on January 11, 1979, this example benefits from the first evolutions of the A310 V6: the adoption of a gearbox with 5 speeds, and the increase in the capacity of the fuel tank. The car's current owner gave car a significant overhaul at RC Sport in Venelles, between 2017 and 2018, spending € 38,000, which can be seen in a folder full of photos. The car received a good quality paint in a gardenia white shade and underbody was treated. The running gear and brakes were fully refurbished. The fabric upholstery is in original condition and well preserved. The engine has been re-done, including the replacement of

pistons, bearings, water pump, joints and other parts, which are all on record. The engine was equipped with an intake kit allowing the mounting of two Weber triple-choke carburetors. The carburetor cones matched to the silencer Autobleu gives the car a deep growl of a sound. An oil cooler, a circuit breaker and long range Cibié projector lamps complete the package. Having covered only a few kilometers since its refurbishment, this A310 is in a very nice condition, and drives well, and is ready to hit the road immediately.

1987 ALPINE GTA V6 TURBO

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° VFAD5010500020912
Moteur n° F 004061

25.000 - 30.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Très bel état de présentation
- Mécanique tout récemment révisée
- Marque mythique récemment relancée

- **Nice condition**
- **Mechanics freshly serviced**
- **Mythical brand recently re-launched**



Notre GTA fut vendue neuve en Hollande le 9 mars 1987 par le distributeur ACM Maarsen à M. Jhamans. Le carnet d'entretien de la voiture nous apprend qu'elle fut révisée en 1991 avec 9 102 km puis régulièrement entretenue par la concession ACM Maarsen avant d'être arrêtée. Achetée en Hollande 2015, cette GTA qui avait 63.000 km rejoint la collection d'un amateur italien. Après avoir utilisé quelque temps la voiture, c'est ce dernier qui réalisa une restauration mécanique avec démontage complet du berceau arrière, des trains et du groupe motopropulseur afin qu'ils soient révisés. A cette occasion, les signes de corrosion ont été éliminés, la transmission et le système de freinage révisés, et les joints

d'étanchéité ont été remplacés. Un dossier photo détaille les différents travaux.

Elle est équipée d'une rare sellerie en cuir gris très pâle, d'un système audio avec égaliseur et des célèbres jantes Alpine à ailettes. Sa carrosserie de couleur gris Vulcano présente bien et lui sied parfaitement. Enregistrée à l'ASI, cette GTA affichant aujourd'hui seulement 72.000 km au compteur sera livrée avec ses livrets de bord et son carnet d'entretien. La marque dieppoise, plus que jamais vivante aujourd'hui, propose des voitures attachantes offrant d'unique sensations et notre exemplaire garantit un rapport prix/plaisir des plus compétitifs.

Our GTA was sold new in Holland to Mr Jhamans on 9 March 1987 by distributor ACM Maarsen. The service logbook states that the car was serviced with 9,102 km on the clock in 1991, then regularly maintained by the ACM Maarsen before being discontinued.

This GTA was purchased in Holland in 2015 by an Italian collector when it had 63,000 km on the odometer. After driving it for a little while, the latter undertook a mechanical restoration; including full disassembly of the rear subframe, axles and powertrain in order to get them serviced. During the process, all signs of corrosion have been eliminated, the transmission

and braking system serviced and the gaskets have been replaced. A file of pictures details the various works carried out.

It fitted with a rare very light grey leather upholstery, audio system with equalizer and well-known Alpine alloy wheels with fins. Its bodywork in Vulcano grey is in good condition. Registered at the ASI and with only 72,000 km on the clock, this GTA will be delivered with its booklets and the service logbook. Very much alive today, the brand offers endearing cars which are providing unique sensations and this example, guarantees a very competitive price/pleasure ratio.

1964 LOTUS ELAN 26R SÉRIE 2

Titre de circulation autrichien
Austrian title

Châssis n° 26-S2-4

80.000 - 100.0000 €

- Rare version 26R
- Historique connu
- Belle remise en état

- Rare 26R version
- Known history
- Beautiful restoration



Présentée en octobre 1962, la Lotus Elan (code 26) s'avéra être une des voitures les plus efficaces de sa catégorie. En parallèle, Lotus produisit une version allégée pour la compétition (code 26R), équipée d'un châssis renforcé et d'un moteur double arbre qui développait près de 150cv, tandis que les freins et liaisons au sol étaient améliorés. Seules 97 unités furent assemblées, séries 1 et 2 confondues.

Le châssis 26-S2-4 fait partie de cette série et a été acheté neuf par Rolf Markl, pilote et importateur Lotus en Autriche, en 1965. D'après une liste que ce dernier avait établie, la voiture, de couleur verte, a ensuite été vendue le 12 avril 1965 à Peter Peter, pilote autrichien qui court la saison 1966 à son volant. Elle est ensuite achetée pour la saison 1967 par Richard Gerin et c'est alors qu'elle est gravement accidentée. Il semblerait que l'acheteur suivant soit un certain S. Kornher, qui

immatricule la voiture le 14 février 1973. Cette 26R change de nouveau de mains en 1980, puis en 1996 elle est acquise par le mari de l'actuelle propriétaire. A l'époque, la voiture ne roule plus et c'est une véritable reconstruction qui est alors menée, avec remplacement du châssis et de la carrosserie, tout en conservant les parties originales qui peuvent l'être. Le bloc moteur a été remplacé tout en conservant la préparation BRM. La voiture a ensuite participé à plusieurs rallyes historiques avec Peter Peter au volant et a été authentifiée par Tony Thomson, de l'Historic Lotus Register. Peu utilisée suite au décès de son propriétaire, la voiture, repeinte dans sa livrée d'origine en 2016, a été remontée il y'a peu par un ami et devra bénéficier des vérifications d'usage.

Introduced in October 1962, the Lotus Elan (code 26) turned out to be one of the most successful cars in its category. During the same period, Lotus also produced a lightweight competition version (code 26R), fitted with a reinforced chassis and dual-shift engine which developed close to 150 hp, while the brakes and running gear were improved. Only 97 units were made, series 1 and 2 combined.

The 26-S2-4 chassis is part of this series and was bought new in 1965 by the Lotus importer and racing driver Rolf Markl from Austria. According to a list that he put together, this green car was then sold on 12 April 1965 to Peter Peter, Austrian driver who was racing it in the 1966 season. The car was then acquired by Richard Gerin for the 1967 season and it got severely damaged. It seems that the next

buyer was known as S. Kornher, who registered the car on 14 February 1973. This 26R will again change hands in 1980, and in 1996 it is acquired by the current owner's husband. The car was not driveable at that point and a major rebuild initiative would then be put in place, like the replacement of the chassis and bodywork while retaining the original parts within. The engine block has been replaced while keeping the BRM preparation. Driven by Peter Peter, this car was then entered into various historic rallies and is authenticated by Tony Thomson from the Historic Lotus Register. Barely used following the death of its owner, the car was repainted in its original colour in 2016 and recently rebuilt by a friend, but it will have to undertake some roadworthiness testing.

1973 CG 1300

Carte grise française
French title

Châssis n° 03049
Moteur n° 0007444576

50.000 - 80.000 €

- La CG la plus aboutie !
- Seulement 95 exemplaires
- Eligible au Tour Auto

- *The most accomplished CG!*
- *Just 95 examples*
- *Eligible for Tour Auto*



Jean Ragnotti, dans un essai pour Echappement en 1972, décrivait la CG 1300 selon ces termes : « Je crois sincèrement que la nouvelle CG 1300, surtout dans sa version 95cv, est une petite voiture de sport remarquable, gagnant à être connue (...) ». Ultime évolution du coupé CG, la 1300 recevait le moteur de la Simca Rallye 2 qui pouvait bénéficier en option d'une tubulure spéciale et d'une paire de Weber 40 DCOE permettant d'obtenir 95cv. Elle bénéficiait en outre de nombreuses modifications la portant à maturité et lui permettant de soutenir aisément la comparaison avec sa concurrente, l'Alpine.

Entre 2012 et 2014, l'exemplaire présenté a bénéficié d'une remise en état du châssis, des trains

roulants et de la mécanique, tout en préservant la patine de l'habitacle et de la carrosserie. Il est équipé du fameux kit d'admission optionnel, et une culasse à grosses soupapes a été montée (l'élément d'origine sera fourni). Lors de la remise en état et afin d'obtenir un PTH, la voiture a notamment été équipée d'un arceau 6 points et d'étriers de freins ATE à l'avant d'un diamètre de 48 cm. Le détail des travaux effectués est disponible et toutes les modifications sont réversibles. Rare, puisque produite à seulement 95 exemplaires, cette CG 1300 est une voiture équilibrée et aboutie, dont la remise en état effectuée avec discernement a permis de conserver la configuration d'origine.

Jean Ragnotti, testing the CG 1300 for a magazine in 1972, described it thus: "I really believe that the new CG 1300, particularly in its 95 bhp version, is a remarkable little sports car, deserving of recognition (...)". The ultimate evolution of the CG coupé, the 1300 had the Simca Rallye 2 engine that could produce 95 bhp when fitted with optional twin Weber 40 DCOE carburetors and special manifold. The car also benefitted from numerous enhancements that allowed it to be compared favourably with its rival, the Alpine.

Between 2012 and 2014, the chassis, running gear and engine of our example were restored,

while the original patina of the coachwork and interior was preserved. The car has the well-known optional intake kit, and a large valve cylinder head has been fitted (the original part will be supplied with the car). While being restored, the car was fitted with a six-point roll-cage and ATE front brake calipers of 48 cm diameter in order to obtain a PTH (historic technical passport). All the modifications carried out are reversible and details of the work are available. One of just 95 examples built, this rare CG 1300 is a highly developed and well-balanced car that has been carefully restored in order to conserve the original configuration.

1999 HOMMELL VAILLANTE « GRAND DÉFI »

Carte grise française
French title

Châssis n° VF9BERLHD6A519038

80.000 - 100.000 €

• Seulement 15 exemplaires
survivants !

• Exemplaire immatriculé

• Voiture de course originale
et ludique

• Only 15 examples still in
existence

• Road legal model

• Authentic and fun racing car



Inspirée par l'œuvre magistrale du dessinateur Jean Graton, la Vaillante « Grand défi » fut présentée au Salon de Paris 1999. Basée sur l'ingénieuse barquette Hommell, elle fut imaginée par Philippe-Charles Toussaint et ses associés pour courir le Stars Challenge, compétition réservée aux célébrités. Un total de 16 exemplaires furent construits et coururent la saison 2000. En 2001, la formule fut arrêtée alors qu'il ne subsistait plus que 15 exemplaires qui furent partagées entre les différents associés.

Construite selon la volonté d'un grand pilote et amateur de course automobile, dirigeant visionnaire et charismatique, la berlinette Hommell est équipée du moteur de Peugeot 306 S16 de 170cv en position centrale arrière, accouplé à une boîte courte. Elle pèse moins d'une tonne et s'avère être une voiture de course très efficace tout en restant extrêmement ludique. Lorsque les qualités reconnues des barquettes

Hommell sont conjuguées à un dessin tout droit sorti des planches de Michel Vaillant et additionnées à une production confidentielle, nous ne pouvons qu'être en présence d'un collector.

Achetée par son propriétaire actuel, un grand amateur de voitures de sport françaises, en 2012, elle possède sa carte grise qui lui permettra de se rendre directement par la route vers les plus beaux circuits. Elle fut l'une des Vaillantes les plus en vue du Stars Challenge, sponsorisée par le magazine « OLLA ». Elle fut pilotée par Marie Fugain, Alexandre Debanne, J M Bigard, Caroline Barclay ainsi que Stéphane Collaro. Elle a été révisée par le mécanicien du propriétaire en 2017 et n'a que très peu roulé depuis. Voiture bien pensée, originale et ludique, elle incarne l'idéal de la sportive à la française.

Inspired by the marvellous work of cartoonist Jean Graton, the Vaillante "Grand défi" was revealed at the 1999 Paris Motorshow. Based on the brilliant Hommell roadster, the car was designed by Philippe-Charles Toussaint and his associates to race in the Stars Challenge, a competition dedicated only to celebrities. 16 cars in total were built and raced during the 2000 season. However, this series was terminated in 2001 and only 15 cars remained at the end, with their ownership shared between the partners.

Built according to the will of a great driver and racing enthusiast, certainly known as a visionary and charismatic leader, the Hommell berlinetta was fitted with the mid-mounted Peugeot 306's S16 170bhp rear engine and connected to a short-shift gearbox. This car weighs less than a ton and turns out to

be quite an efficient racing car, without losing sight of its playful appeal. When the proven abilities of the Hommell barchettas are combined with a design straight out of Michel Vaillant's drawing sketches, as well as a discreet production run, the result can only be seen as highly collectible.

Purchased in 2012 by its current owner, a major enthusiast of French sports cars, the car holds the right papers to be driven directly on the road and towards the most beautiful race tracks. It was one of the most prominent Vaillantes of the Stars Challenge, sponsored by "OLLA" magazine and driven by Marie Fugain, Alexandre Debanne, JM Bigard, Caroline Barclay and Stéphane Collaro. Serviced by the owner's mechanic in 2017 it hasn't been driven much since. Well-thought, original and fun, it is indeed a true representation of the ideal "French" sports car.

1996 BENTLEY AZURE

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° SCBZK15C1VCX61008

70.000 - 90.000 €

Sans réserve / **No reserve**

- Modèle de très grand luxe
- Carnets, outils d'origine
- État superbe, entretien suivi

- *A very luxurious model*
- *Manuals, original toolkit*
- *In super condition, well-maintained*



Sortie d'usine en juillet 1996, la voiture que nous présentons est un modèle 1997 qui a été vendu neuf en avril 1998 par Bentley Munich à une automobiliste allemande. Ces informations sont confirmées par le certificat de conformité de Rolls-Royce Motor Cars et par le certificat de garantie délivré à la première propriétaire. En 2000, alors qu'elle affichait moins de 15 000 km, cette Bentley Azure a été cédée à un amateur hollandais qui s'en servait dans sa villa de Cannes et qui l'a fait immatriculer à cette adresse. Depuis deux ans, elle est entre les mains d'un collectionneur européen qui s'en sépare car il considère ne pas l'utiliser suffisamment.

Le dossier de la voiture comporte un ensemble de factures d'entretien, par Bentley Cannes et par Silver Hill, un spécialiste hollandais. Elles font apparaître divers travaux, dont le remplacement du compteur kilométrique par un neuf, à 36 000 km, le compteur affichant aujourd'hui un peu plus de 660 km. De très grand luxe, cette très belle voiture était à son époque une des plus chères du marché. Dans son élégante teinte vert métallisé avec sellerie magnolia et capote verte, elle offrira à son futur propriétaire le plaisir d'un cabriolet de très haut de gamme capable d'emmener quatre personnes dans un confort sans égal.

Launched in July 1996, the car we are offering is a 1997 model, which was sold in April 1998 by Bentley Munich to a German motorist. This information has been confirmed by the Rolls-Royce Motor Cars certificate of conformity and the first owner's warranty certificate. In 2000, when the car had covered less than 15,000 km, it was sold to a Dutch enthusiast who used it in his villa in Cannes and who registered it at this address. For the last two years, it has been in the hands of a European collector who now wishes to sell as he is not using it enough.

The car's folder includes a set of

service invoices, by Bentley Cannes and Silver Hill, a Dutch specialist. They show various works done, including the replacement of the odometer by a new one, at 36,000 km. The meter today shows a little more than 660 km. Very luxurious, this very beautiful car was in its time one of the most expensive in the market. In its elegant green metallic shade with magnolia upholstery and green hood, it will offer its future owner the pleasure of a very high-end convertible capable of taking four people in unmatched comfort.

1982 ROLLS-ROYCE CORNICHE CABRIOLET

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° SCAYD42A4CCX04491

35.000 - 45.000 €

- État superbe
- Trois propriétaires seulement
- Modèle de très grand luxe

- *Beautiful condition*
- *Only three owners since new*
- *A very luxurious model*



Acheté neuf à Hollywood par M. R. Thompson chez l'agent Rolls-Royce local, ce cabriolet Corniche est resté entre ses mains jusqu'en 1992. M. Thompson a fait régulièrement entretenir la voiture et, en dix ans, a parcouru 26 000 miles, avant de la vendre à M. John Collins, dans le Michigan. Celui-ci l'a conservée jusqu'en 2018, date à laquelle il l'a cédée à un négociant européen, après n'avoir couvert que quelque 15 000 miles. En 2018, le kilométrage total parcouru par la voiture était donc de 41 000 miles. A noter qu'il ne correspond pas

aux indications du compteur kilométrique, qui a été remplacé en 1994, à 27 000 miles.

Cette voiture est de toute beauté, sans corrosion ni choc, et fonctionne impeccablement, une révision complète ayant été effectuée en 2018. L'intérieur, la sellerie, la capote et les moquettes présentent un état d'origine sans défaut. Ainsi, le nouveau propriétaire va pouvoir profiter sans souci du confort, du luxe et de l'exclusivité de cette voiture qui, à son époque, faisait partie des plus chères du marché et s'adressait à une clientèle triée sur le volet.

Purchased new in Hollywood by Mr R. Thompson at the local Rolls-Royce agent, this Corniche cabriolet remained in his ownership until 1992. Mr. Thompson regularly serviced the car and, in ten years, covered 26,000 miles, before selling it to Mr John Collins of Michigan. The latter kept it until 2018, when it was sold to a European dealer, after it had covered only about 15,000 miles. In 2018, the total mileage was just 41,000 miles. Please note that it does not correspond to the indications of

the odometer, which was replaced in 1994, at 27,000 miles.

This car is in a beautiful condition, without any corrosion or accident damage, and drives perfectly. A comprehensive overhaul was done in 2018. The interior, the upholstery, the hood and carpets are in flawless original condition. Thus, the new owner will be able to enjoy the comfort, the luxury and the exclusivity of this car which, in the 1980s, was among the most expensive in the marketplace, a car for a very selective clientele.

1973 JAGUAR TYPE E V12 SÉRIE 3

Titre de circulation anglais
British title

Châssis n° UE1S24458

70.000 - 100.000 €

- Désirable version à boîte manuelle
- Important dossier de factures
- La plus polyvalente des Types E roadster

- Sought-after manual gearbox version
- Substantial bill file
- The best all-round E-Type roadster



Cette élégante Jaguar Type E est une intéressante version V12 série 3. Elle dispose à ce titre des dernières évolutions adaptées sur le modèle, améliorant grandement son comportement dynamique. L'exemplaire présenté, un des tout derniers produits puisque seuls 18 suivront sur la chaîne, a été vendu neuf à New York en 1974 et dispose d'époque de la boîte manuelle à 4 rapports. Exporté en Europe en 1985, il a depuis connu de nombreux travaux justifiés par un dossier de factures. En 2006, elle a bénéficié d'une peinture neuve et d'une réfection du moteur complète chez Classic Garage. A cette occasion, capote, jantes, amortisseurs, rotules et freins avant seront remplacés. En 2007, elle est devenue la propriété

du président du club Delahaye de l'époque, qui a parcouru près de 40 000 km à son volant. En 2014, la voiture était confiée aux Ateliers Harper pour d'importants travaux de réglages mécaniques, la réfection des freins et la remise en état du train avant, puis, en 2015, la boîte de vitesses bénéficia d'une réfection. Son actuel propriétaire en a fait l'acquisition en 2016, avant de la confier à Jag shop à Londres, en 2017 pour une remise en état du compartiment moteur et une restauration mécanique importante. Performante, ayant bénéficié de nombreux travaux et offrant une belle combinaison de couleurs, cette Type E V12 est prête à prendre la route des vacances.

This elegant E-Type Jaguar is an interesting V12 Series 3 version. It features the final changes developed for the model, significantly improving its handling. The model we are presenting was one of the very last built, as only 18 cars followed it off the assembly line. It was sold new in New York in 1974 and features the 4-speed manual gearbox. Exported to Europe in 1985, it has since undergone a good deal of work, as the bill file confirms. In 2006, it was repainted and the engine was completely overhauled by Classic Garage. The hood, wheels, shock absorbers, bushings and front brakes were replaced. In 2007, ownership passed to the then president of

the Delahaye club, who covered nearly 40,000km with it. In 2014, the car was entrusted to the Ateliers Harper workshop for significant mechanical work including overhauling the brakes and refurbishing the front suspension; then, in 2015, the gearbox was overhauled. Its current owner acquired it in 2016, before handing it over to Jag Shop in London in 2017 for the engine bay to be refurbished and a substantial mechanical restoration. Offering excellent performance and in an attractive colour combination, with substantial work having been carried out, this V12 E-Type is ready to set off on holiday.

1958 EDSSEL PACER CABRIOLET

Carte grise française de collection
French title

Châssis n° W8ER702232

70.000 - 110.000 €

- Modèle rarissime avec nombreuses options
- État exceptionnel, allure magistrale
- Capote électrique et coloris parfaits

- A very rare model with many options
- In exceptional condition, masterful appearance
- Electric hood and perfect colours



Collectionneur français très sélectif, l'actuel propriétaire a été séduit par l'originalité de cette voiture. En effet, elle avait été restaurée avec le plus grand soin par le propriétaire précédent, un important collectionneur de Pennsylvanie possédant plusieurs concessions automobiles, et plus d'une dizaine d'américaines rares. Cette Edsel est encore somptueuse aujourd'hui et affiche toute la démesure américaine de cette époque, avec ses sièges et sa capote électrique, ses commandes de boîte automatique dans le moyeu du volant (système dénommé à l'époque « Teletouch Electric Push Button Transmission Selector »), son compteur de vitesses pivotant, ses phares de poursuite commandés, son V8 de 6 litres et 300 ch... Sans parler de sa couleur Sunset Corral,

conforme à la teinte d'époque.

Portant le nom du fils défunt de Henry Ford, la marque Edsel avait été lancée pour mettre en avant la modernité du groupe. Malheureusement, cette opération s'est soldée par un échec retentissant dont une des causes a été attribuée au dessin particulier de calandre, dont la grille verticale évoquait selon certains un attribut féminin très intime... L'échec des Edsel en fait aujourd'hui la rareté (la Pacer n'a été produite qu'à 1 876 exemplaires en 1958) et, à cause de leur exotisme, elles sont aujourd'hui très recherchées.

Il est rare de trouver en France une telle voiture, parfait reflet du rêve américain et machine idéale pour se balader en toute décontraction, dans l'habitacle spacieux baigné de soleil.

The current owner of this car, a very selective French collector, was attracted by the originality of this machine. Indeed, it had been restored with great care by the previous owner, an important collector from Pennsylvania with several car dealerships, and more than a dozen rare American cars. This Edsel is still sumptuous today and displays all the American excess of the period: its electric seats and its electric convertible top, its automatic gearbox controls in the hub of the steering wheel (system called at the time "Teletouch Electric Push Button Transmission Selector"), its swiveling speedometer, its tracking lights, its V8 of 6-litres and 300bhp, not to mention its Sunset Corral colour.

Bearing the name of the late

son of Henry Ford, the Edsel brand was launched to highlight the modernity of the group. Unfortunately, this operation ended in a resounding failure, of which one of the causes was attributed to the particular grille design, whose vertical grid evoked according to some, a very intimate feminine attribute... The failure of the Edsel has resulted in a scarcity, with just 1,876 units of the Pacer produced in 1958. Because of their exoticism and rarity, they are now much sought after. It is even rarer to find such a car in France, a perfect reflection of the American dream and an ideal machine to drive around in a relaxed atmosphere, in a spacious cabin, bathed in sunshine.



1972 EXCALIBUR PHAËTON SÉRIE II

Carte grise française de collection
French title

Châssis n° 726163

40.000 - 60.000 €

Sans réserve / **No reserve**

- Mécanique des plus nobles
- Élégance et fiabilité du modèle
- Vrai collector et look sensationnel

- *Engine of highest pedigree*
- *Elegance and reliability of the model*
- *Highly collectable and sensational appearance*



En 1964, le designer Brook Stevens s'inspira de la fabuleuse Mercedes SSK roadster pour concevoir sa première réplique sur le châssis d'une Studebaker Lark cabriolet. En 1966, la série I est remplacée par un autre roadster moins spartiate, et en 1968 il se vit lui-même épaulé par un torpédo (phaëton), offrant quatre vraies places.

L'Excalibur que nous présentons fait partie de l'importante Collection d'André Trigano et se trouvait dans son musée de Pamiers depuis son achat en 2013. Il n'a jamais eu l'occasion de s'en servir excepté pour le mariage d'un ami et quelques rares sorties. Ce Phaëton a régulièrement été entretenu par Siu, le mécanicien

en charge de la collection. Elle sera présentée avec son contrôle technique à jour. Elle se trouve dans un bon état d'usage, avec une belle présentation et une mécanique en bonne condition de fonctionnement. L'intérieur en cuir se trouve dans un très joli état d'origine, ainsi que ses moquettes épaisses. Excalibur est aujourd'hui considéré comme une véritable marque à part entière dans l'esprit des collectionneurs et, avec son V8 Corvette à la sonorité si envoûtante et son allure si magistrale, elle amènera ses quatre occupants dans un confort absolu que ce soit pour la célébration de cérémonies ou les balades sur les routes ensoleillées. Celle-ci est une des rares à être immatriculée en France.

In 1964, the designer Brook Stevens took inspiration from the fabulous Mercedes SSK roadster to design his first interpretation of the model, built on the chassis of a Studebaker Lark cabriolet. The series I model gave way to the series II version, a rather less spartan roadster in 1966 and in 1968, this was replaced by a proper four-seater phaëton.

The Excalibur on offer comes from the important André Trigano Collection and has been in the museum in Pamiers since acquired in 2013. He has never had the opportunity to use the car apart from for a friend's wedding and the occasional trip out. Regularly maintained by

Siu, the mechanic in charge of the collection, it will be sold with up-to-date contrôle technique (MOT). It is presented in lovely, used condition, with an engine that runs well. The leather interior and thick carpets are in charming, original condition. With the captivating sound of the V8 Corvette engine and a magisterial appearance, this car is capable of carrying four passengers in absolute comfort, whether for a special occasion or simply a ride in the sunshine. This is one of the rare examples to be registered in France.

1949 INVICTA BLACK PRINCE CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis n° 112

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

- 6 exemplaires construits
- Qualité de conception exceptionnelle
- Véhicule avant-gardiste

- Only 6 examples manufactured
- Exceptional design quality
- Highly innovative vehicle



« The world's most advanced car » : voilà ce que clamait la publicité d'époque d'Invicta à l'endroit de son dernier modèle, la Black Prince. Elle était en effet le fruit de recherches techniques poussées se traduisant par un avant-gardisme qui prenait de multiples formes : moteur Meadows 6 cylindres 3L, à double ACT et double allumage, boîte de vitesse automatique à convertisseur de couple, 4 suspensions indépendantes, carrosserie en aluminium, châssis à caissons latéraux renforcés par un croisillon en X, inspiré de l'aéronautique, freins hydrauliques Girling, vérins hydrauliques de levage intégrés... Proposée à un tarif prohibitif, seuls 16 exemplaires auraient été produits dont 6 cabriolets. Achetée par un collectionneur belge en état d'origine,

cet exemplaire a ensuite bénéficié d'une remise en état de la carrosserie, de la sellerie, de l'électricité et de la mécanique, tandis qu'une boîte de vitesses manuelle a été avantageusement remplacée, comme sur d'autres exemplaires, l'élément d'origine étant réputé problématique. Il dispose d'une carrosserie qui diffère d'autres versions recensées, avec ses ailes intégrées et la roue de secours dans l'aile avant gauche. Acheté en 1999 par son actuel propriétaire, ce cabriolet vient d'être remis en route après 4 ans d'immobilisation et devra bénéficier d'une révision générale tandis que la peinture méritera quelques reprises. Rare, raffinée et techniquement digne d'intérêt, il s'agit d'une pièce de collection exceptionnelle.

"The world's most advanced car" is what Invicta's initial advert was portraying at the time about its latest model: the Black Prince. It was indeed the result of highly technical research which resulted in various forms: 6 cyl 3L Meadows engine with double ACT and double ignition, automatic gearbox with torque converter, 4 independent suspensions, aluminium bodywork, chassis with side casings reinforced by a X-shaped brace design inspired by the aeronautics, Girling hydraulic brakes, integrated hydraulic lifting cylinders... Offered at a highly excessive price, only 16 examples were produced including 6 convertibles. Purchased by a Belgian collector in its original condition, this specific car then

benefited from a bodywork, upholstery, electronics and engine restoration. However, and as per other cars for this model, the gearbox was favorably replaced due to the fact that it had a reputation of being unreliable. The car has a bodywork that differs from other listed versions, with its integrated wings and the spare wheel located in the front left fender. Bought by its current owner in 1999, it got back on the road after 4 years of inactivity and will therefore require a complete service, while the paint work would deserve a bit of retouching. Rare, refined and mechanically worthy of interest, this car represents an exceptional collector item.

1961 JAGUAR TYPE E 3,8L ROADSTER « PLANCHER PLAT »

Titre de circulation anglais
British title

Châssis n° 876134
Moteur n° R2720-9

150.000 - 200.000 €

• Rare version « plancher plat »

• Restauration très soignée

• Améliorations effectuées par un spécialiste reconnu

• Moteur d'origine

• Rare 'flat-floor' version

• Meticulous restoration

• Improvements made by a renowned specialist

• Original engine



Superbe et restaurée avec grand soin, cette Type E « plancher plat » mérite l'attention des amateurs. Livrée neuve à New York, elle était à l'origine de teinte bleue, avec intérieur et capote de cette même couleur, une rare combinaison ! On la retrouve en Angleterre dans les années 1980 et, dans les années 1990, après une immobilisation, elle fait l'objet d'une restauration effectuée par Sherwood Restoration et dont les travaux sont détaillés dans le dossier qui l'accompagne. Elle participe ensuite à de nombreuses rencontres historiques et décroche même en 2006 la deuxième place de sa catégorie lors du Concours d'Élégance du Jaguar Drivers' Club !

En 2010, elle est achetée par l'actuel propriétaire qui la confie à Auto Storica, à Barcelone, pour une réfection complète de la mécanique. Moteur, trains roulant et suspensions sont alors révisés, les factures permettant de constater les travaux réalisés. Le propriétaire en profite pour demander quelques améliorations : pose de carburateurs Weber, remplacement de la boîte Moss d'origine, qui sera livrée avec la voiture, par une Tremec cinq rapports, étriers avant Coopercraft... De plus, le capot avant est remplacé par un élément en aluminium, le gain de poids permettant une amélioration sensible du comportement routier. L'intérieur a été refait avec le même soin et les

Magnificent in appearance and restored with the utmost care, this 'flat-floor' E-Type is worthy of enthusiasts' attention. Delivered new in New York, it was originally finished in blue, with a matching interior and hood, a rare combination! It turned up again in England during the 1980s, and in the 1990s, after being laid up, it underwent a restoration by Sherwood Restorations, with the work carried out itemised in the file with the car. It then took part in numerous classic car meetings and even achieved second place in its category in the Jaguar Drivers' Club concours d'élégance in 2006!

In 2010, it was purchased by

its current owner, who entrusted it to Auto Storica in Barcelona for a complete mechanical overhaul. The engine, running gear and suspension were refurbished and the invoices show the jobs carried out. The owner requested some improvements to the car: the fitment of Weber carburettors, the replacement of the original Moss gearbox (supplied with the car) by a five-speed Tremec box, and Coopercraft front brake callipers... In addition, the front bonnet has been replaced by an aluminium panel, the weight saved making for a significant improvement in the car's handling. The interior was refurbished with the same care, while the wheels are genuine



jantes sont de véritables Borrani.

Depuis cette restauration, cette voiture n'a parcouru que 7 000 km. En plus d'un important dossier de factures et d'archives concernant les concours d'élégance auxquels elle a pris part, elle est livrée avec un certificat du Jaguar Heritage Trust. Modèle rare et recherché car correspondant aux premières versions du roadster Type E, cet exemplaire présente l'avantage d'une belle restauration, avec de subtiles améliorations effectuées par un spécialiste et qui le rendent plus facile et plaisant à utiliser dans la circulation moderne. Une promesse de plaisir esthétique et de joies au volant !

Borrani.

Since this restoration, it has covered only 7,000 km. As well as a substantial file of bills and archives relating to the concours d'élégance in which it took part, it will be delivered with a certificate from the Jaguar Heritage Trust. A rare and sought-after model from the first versions of the E-Type roadster, this example has the advantage of having undergone a fine restoration, with discreet improvements carried out by a specialist which make it easier and more agreeable to use in modern traffic. It promises a feast for the eyes and much pleasure behind the wheel!



1953 ASTON MARTIN DB2 VANTAGE DROPHEAD COUPÉ LHD

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° LML/50/275
Moteur n° VB6B/50/1111

400.000 - 500.000 €

- 19 exemplaires produits
- Matching numbers and colors
- Restauration complète de qualité

- *19 examples built*
- *Matching numbers and colours*
- *Full restoration to a high standard*



La DB2 est la première Aston Martin de la génération des DB (pour David Brown, propriétaire de la marque depuis 1947). La marque renouera avec le succès

grâce à ce modèle qui sera décliné en version « saloon » (coupé) et « drophead coupé » (cabriolet). Ce modèle participera en outre à de nombreuses courses à l'époque, >>>

The DB2 was the first Aston Martin in the DB generation (DB for David Brown, who had owned the marque since 1947). The company rediscovered success

with this model that was available in "saloon" and "drophead coupé" versions. It competed extensively in period, including taking part in the Le Mans 24 Hours and the>>>



>>>telles que les 24 Heures du Mans ou les Mille Miglia.

L'exemplaire présenté est un superbe cabriolet conduite à gauche, rarissime, puisque produit à seulement 19 exemplaires dans la version Vantage. Cette dernière se caractérisait par sa mécanique plus puissante, notamment grâce à une culasse retravaillée et l'adoption de plus gros carburateurs.

Vendue neuve en 1953 à Hawaï, ainsi que nous le confirme sa fiche de sortie d'usine, cette automobile portait une élégante livrée vert sombre avec intérieur beige et capote assortie. Le même document indique qu'elle a appartenu à un collectionneur du Michigan entre 1993 et 1994 avant d'être exportée en Italie en 1995 pour rejoindre une importante collection. Le dossier comporte des photos de la voiture avant sa restauration, alors qu'elle est encore aux USA. C'est en 2014, que son actuel propriétaire en a fait l'acquisition. La voiture avait d'ores et déjà bénéficié d'une restauration

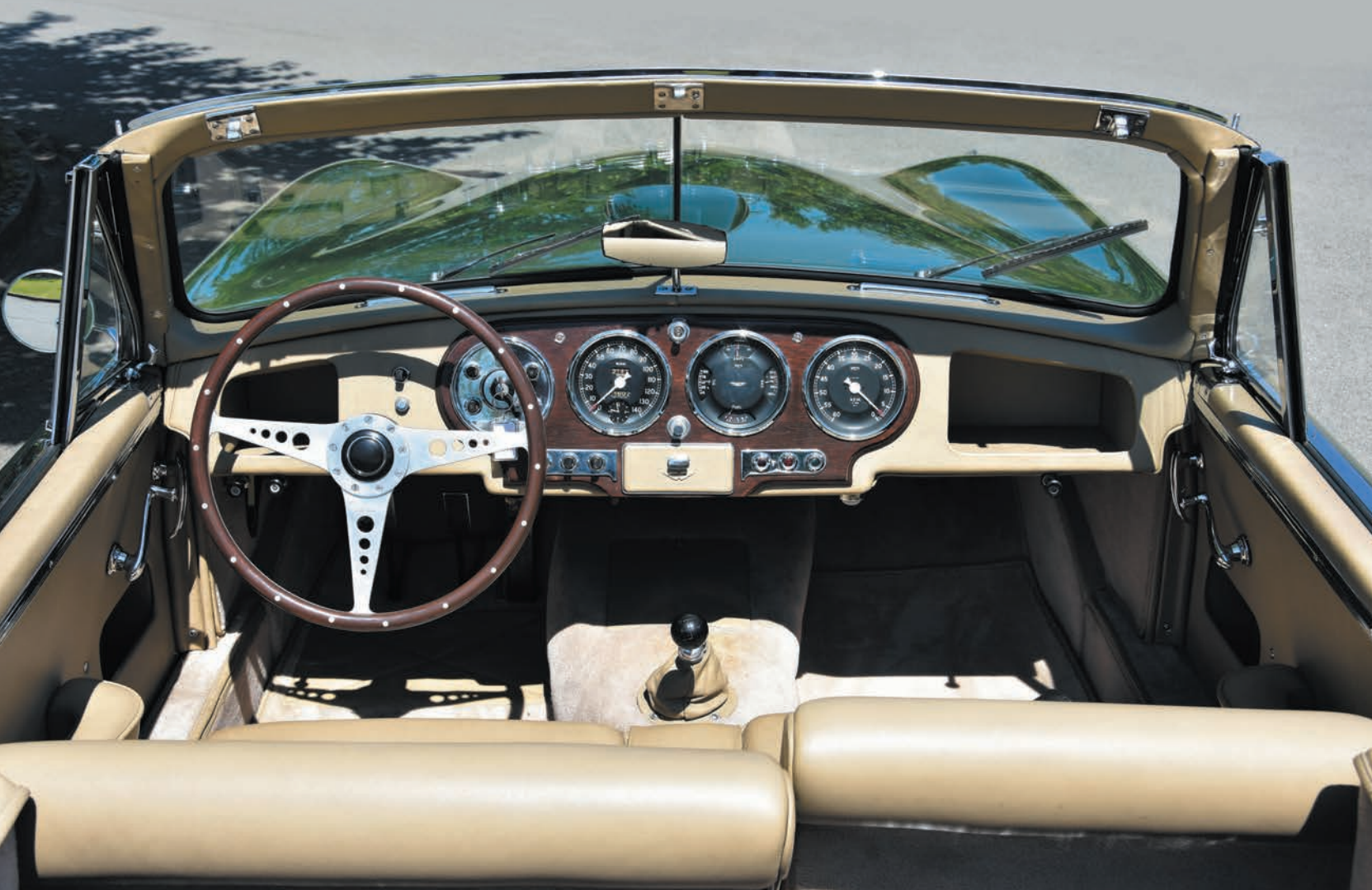
complète, dans le respect de ses coloris d'origine, tout en conservant son moteur d'origine. Lors de notre examen, nous avons pu constater le soin qui avait été porté à cette remise en état dans les moindres détails, et l'observation des soubassements et du compartiment moteur prouve que la voiture n'a que peu roulé depuis. La mécanique démarre à la première sollicitation, l'embrayage est doux et progressif et le freinage satisfaisant. Rarissime, élégant, superbement restauré et offrant la meilleure combinaison pour une DB2, ce cabriolet a sa place au sein des collections les plus sélectives.

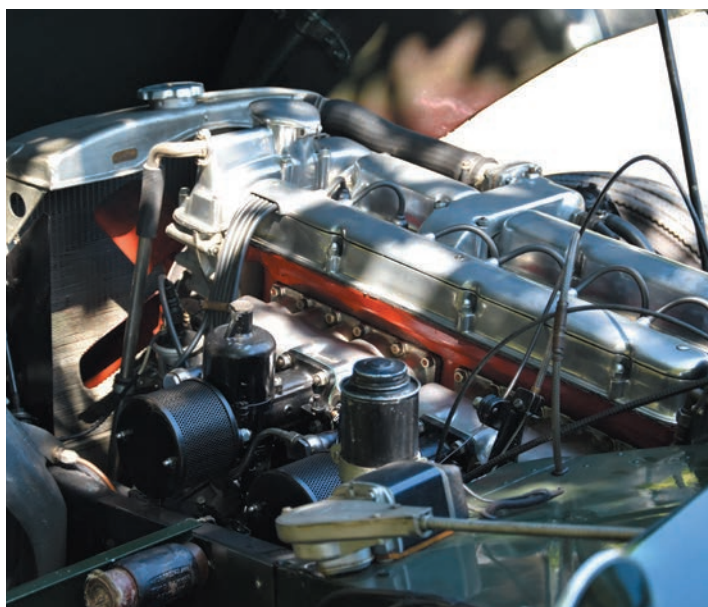
>>> *Mille Miglia.*

The example on offer is a superb and left-hand drive cabriolet. It is extremely rare, being one of just 19 examples of the Vantage version that had a more powerful engine with a reworked cylinder head and bigger carburettors.

Sold new in Hawaii, as confirmed by the factory sheet, the car was liveried in an elegant dark green with beige interior and matching hood. The same document tells us that it belonged to a collector from Michigan between 1993 and 1994 before being exported to Italy in 1995 to join an important collection. The file includes photos of the car before its restoration, when it was still in the US. The current owner acquired the car in 2014, when it had already undergone a full restoration, keeping the original colours and the original engine. We had the opportunity when we inspected the car to see the level of

care and attention to detail that had gone into this restoration. It is clear from observation of the underbody and the engine compartment, that the car has been driven little since this work was carried out. The car starts at the first attempt, the clutch is smooth and progressive and the brakes are good. Rare, elegant, superbly restored and offering the best combination for a DB2, this cabriolet deserves a place in the most discriminating collections.





1968 CITROËN DS 21 CABRIOLET USINE

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 4609601
Coque n° 0032000600

165.000 - 200.000 €

• Un seul propriétaire de 1987 à 2019

• Châssis et mécanique d'origine

• État de préservation superbe, attestation Chapron

• Only one owner from 1987 - 2019

• Original chassis and engine

• Superbly preserved, certificate from Chapron



Ce cabriolet DS 21 de série (également appelé « cabriolet usine ») est sorti des ateliers Chapron de Levallois le 17 mai 1968, après que la coque ait été livrée par Citroën le 3 avril de la même année. Il s'agit du 493^e cabriolet fabriqué par Chapron sur base DS 21, et du 1 246^e depuis le début de la collaboration entre Chapron et Citroën le 10 octobre 1960. Chez Chapron, il portait le numéro de travaux 9245 et ses spécifications précisaient un siège conducteur réglable en hauteur. De teinte gris métallisé avec sellerie en

cuir noir, il a été livré par Citroën au concessionnaire qui avait reçu la commande du client final, dans le sud de la France. L'ensemble de ces informations sont confirmées par une attestation de Noëlle-Éléonore Chapron datant du 6 janvier 2018, et par divers documents.

La voiture est restée dans le sud de la France jusqu'en 1987, date à laquelle elle a été achetée par un amateur italien, M. Massimo di Giampaolo, d'Ancône, qui l'a gardée jusqu'en 2019. Il a précisé au propriétaire actuel que, quand il a acheté cette DS 21 cabriolet,

This production (or 'factory') cabriolet left Chapron's workshops in Levallois on 17 May 1968, after the bodyshell had been delivered by Citroën on 3 April that year. It was the 493rd cabriolet built by Chapron based on the DS 21 and the 1246th since Chapron and Citroën had begun working on 10 October 1960. At Chapron, it was assigned the work number 9245 and specified a height-adjustable driver's seat. Finished in metallic grey with black leather upholstery, it was delivered by Citroën to the dealer who had taken the

order from the end-customer in the south of France. All these particulars are confirmed in a certificate from Noëlle-Éléonore Chapron dated 6 January 2018 and various other documents.

The car remained in the south of France until 1987, when it was bought by an Italian enthusiast, Massimo di Giampaolo, from Ancona, who kept it until 2019. He explained to the current owner that the DS 21 cabriolet was in excellent overall condition when he purchased it. He took great care to look after it, with regular



elle était en excellent état général. Il l'a soigneusement préservée par un entretien suivi, réalisé par le représentant Citroën d'Ancône. Grâce à son histoire sans surprise, cette voiture est encore équipée de son châssis et son moteur d'origine, ainsi que sa transmission semi-automatique hydraulique. La carrosserie est en très bon état et ne présente pas de corrosion, grâce sans doute au climat chaud dans lequel elle a vécu toute son existence. Il en va de même à l'intérieur, avec un cuir d'origine en superbe état. Sur le plan

mécanique, une révision récente totalisant 6 500 € a permis d'en assurer le parfait fonctionnement. Cette voiture est vendue avec sa documentation ainsi que ses outils. Avec un seul propriétaire de 1987 à 2019 et un entretien régulier, cette DS 21 cabriolet Chapron présente une histoire et un état qui en font une pièce rare, et une occasion particulièrement intéressante pour tout amateur de ce modèle élégant, exclusif et capable d'emmener quatre personnes dans un confort sans égal.

maintenance carried out by the Citroën agent in Ancona. Thanks to its straightforward history, the car is still fitted with its original chassis, engine and its semi-automatic hydraulic transmission. The body is in very good condition, with no signs of corrosion, thanks no doubt to the warm climes in which it has spent its entire existence. The same goes for the interior, with its original leather in splendid condition. A recent mechanical service amounting to 6500 € has ensured that the car runs perfectly. The car will be sold

with its documents and tools. With a single owner from 1987 to 2019 and regular maintenance, the history and condition of this DS 21 Chapron convertible make it a rare item and a particularly worthwhile opportunity for all lovers of this elegant and exclusive model, which is capable of transporting four passengers in unrivalled comfort.

1939 CITROËN TRACTION II B CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis n° 149701
Moteur n° AP09906

130.000 - 180.000 €

• Version rare et extrêmement séduisante

• Histoire exceptionnelle

• Superbe présentation

• Rare and very attractive version

• Exceptional history

• Stunning presentation

D'abord présentée en mars 1934 sous forme de berline devant les principaux concessionnaires Citroën, la « 7 série A » voit rapidement sa gamme s'élargir avec deux autres versions, dénommées par Citroën faux-cabriolet et roadster. Avec le temps, le second sera qualifié de « cabriolet » car il répond au confort de ce type de carrosserie plutôt qu'au caractère spartiate d'un vrai roadster. Équipée à l'arrière d'un spider accueillant deux personnes supplémentaires, c'est une voiture extrêmement séduisante car elle combine toutes les qualités routières de la Traction à une ligne très pure et un agrément d'utilisation très supérieur à la berline, grâce à son habitacle découvrable. La version II B, qui bénéficie de la carrosserie large, est particulièrement attrayante car spacieuse et pouvant accueillir trois personnes à l'avant. L'attrait du cabriolet Traction s'est traduit par la réalisation de répliques, ce qui rend

les versions authentiques rares et recherchées.

Ce magnifique cabriolet II B a été acheté par un important collectionneur français lors de la dispersion de la célèbre collection de Citroën d'André Trigano en 2016, à Rétromobile. Cette voiture occupait une place très particulière dans le cœur d'André Trigano, car c'est ce modèle qui avait déclenché sa passion pour la marque Citroën. Ce déclin s'est fait pendant la seconde Guerre Mondiale. Alors âgé de 14 ans et après l'exode de sa famille vers le sud de la France dans un torpédo C4, André Trigano s'est engagé dans les partisans. A la fin du conflit, il est tombé en arrêt devant un cabriolet Citroën Traction II CV : « Il était immatriculé en Belgique et avait été abandonné dans un garage d'hôtel où il était resté. C'était une voiture magnifique, que les FTP ont utilisé à la Libération ; il était conduit par les plus gradés, et moi je me contentais d'une

First presented to major Citroën dealers in March 1934 as a saloon model, the '7 series A' range soon expanded to include two other versions, named "faux-cabriolet" and "roadster" by Citroën. In time, the latter would be called a "cabriolet" as it offered a level of comfort more in keeping with this type of body, rather than the more spartan character of a genuine roadster. With a spider body at the rear accommodating two extra passengers, this was a highly attractive vehicle, presenting all the road-going qualities of the Traction in a beautifully styled car that, being convertible, offered a superior driving experience to that of the saloon. The version IIB, with a wide body, had the added benefit of extra space with room for three in the front. The appeal of the Traction cabriolet has resulted in the creation of replicas, making genuine examples rare and highly desirable.

The current owner, an important French collector, purchased this beautiful Traction Cabriolet during Artcurial's sale of André Trigano's Collection at Rétromobile 2016. This car held a very special place in André Trigano's heart, as it was this model that triggered his passion for the Citroën marque, during the Second World War. After his family fled to the South of France in a C4 torpedo, when he was fourteen years old, André Trigano joined the Resistance. At the end of the conflict, he found himself in the presence of a Citroën Traction II CV cabriolet: "It was registered in Belgium and had been abandoned in a hotel garage, where it remained. It was a magnificent car, used by the FTP during the Liberation; it had been driven by the highest ranking officials, while I contented myself with a 402 that didn't move..." The sight of this cabriolet had a lasting





402, qui n'avancait pas... » La vue de ce cabriolet l'impressionne durablement et l'attire vers la marque au double chevron.

Ainsi, quelques années plus tard, il repère un cabriolet Traction II B comme celui dont il rêve. Il part à la recherche du propriétaire et découvre qu'il s'agit d'un pharmacien de Foix, du nom de Magnol, qui a acheté neuf ce beau cabriolet. Caché pendant la guerre, il a pu échapper aux réquisitions des occupants et des libérateurs, et a même été sauvé d'un vol. Magnol se prend d'affection pour André Trigano à tel point qu'il le désigne comme bénéficiaire du cabriolet après son décès. C'est ainsi que la voiture rejoint en 1978 la collection Trigano.

Lors de la vente en 2016 le compteur affichait 23 264 km, ce qui est, selon son propriétaire, son kilométrage d'origine car M. Magnol ne roulait qu'occasionnellement avec son automobile.

Ce cabriolet avait fait l'objet d'une

restauration complète par l'équipe d'André Trigano : les planchers et bas de caisse ont été refaits et la mécanique a été remise en état. La voiture est de teinte noire, complétée par les roues Pilote à rayons plats et dont la teinte rouge vient rehausser l'ensemble. La sellerie a été refaite en cuir rouge, la même couleur que le tableau de bord, ce qui rend l'habitacle original et accueillant. Un volant accessoire apporte sa touche de fantaisie. Notre collectionneur français, particulièrement exigeant, n'a fait que peu de kilomètres depuis 2016. Pour parfaire la présentation de la voiture il a fait refaire une capote sur mesure. Pour André Trigano, le cabriolet Traction II large correspondait à la « plus réussie de toutes les Citroën produites. » De la part d'un passionné de la marque, ce n'est pas un mince compliment. A cette réussite esthétique, le présent cabriolet ajoute une superbe histoire, une grande rareté et une très belle présentation.

effect on him, attracting him to the double chevron marque.

And so, some years later, he spotted a Traction II B cabriolet like the one he had fallen in love with. He set off in search of the owner and discovered him to be pharmacist from Foix, by the name of Magnol, who had acquired this beautiful cabriolet new. Hidden away during the war, the car had avoided the requisition notes of both occupiers and liberators, as well as an attempted theft. Magnol warmed to Trigano and designated him the beneficiary of the convertible on his death, which is how the car came to be in the Trigano Collection in 1978. In 2016 the odometer read 23 264 km that, according to its owner, is correct, as Mr Magnol only drove his car very occasionally.

Since that time, the cabriolet had been completely restored by André Trigano's team. The floors and sills have been renewed

and the mechanical elements restored. The car is painted black, complemented by Pilote flat-spoked wheels in red. It has been re-upholstered in red leather, the same colour as the dashboard, giving the interior an original and welcoming appeal. A different steering wheel adds a touch of embellishment.

The current owner, a demanding collector, has hardly driven it since its purchase in 2016. To improve the condition this Traction, he had a new custom-made hood redone.

For André Trigano, the Traction II cabriolet was the "most successful Citroën ever produced." From someone so passionate about the marque, this is no small compliment. Adding to its aesthetic success, this particular cabriolet offers a wonderful history, great rarity and superb presentation, making it one of the most desirable Citroëns, either for regular use or to complete a collection.



1973 MERCEDES-BENZ 450 SL HARD-TOP

Titre de circulation US
Dédouané en UE
US title
Customs cleared in the EU
Châssis n° 10704412007257
20.000 - 30.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Belle présentation
- Travaux récents
- Combinaison de couleurs très élégante

- *In beautiful condition*
- *Recent work done on the car*
- *Very elegant colour combination*



Cette Mercedes 450 SL correspond au tout premier modèle W107. Son propriétaire recherchait une voiture à petits pare-chocs pour circuler aux beaux jours dans la région de Barcelone. Avant d'être importé en 2009 en Hollande, ce cabriolet avait passé son existence aux États-Unis. Il y a moins de 5 000 miles, cet exemplaire fut confié à un spécialiste pour une révision complète. Totalisant 7 000 €, celle-ci a inclus divers travaux dont : reféction et recharge de la climatisation, pose d'un échappement neuf, vidange

moteur, remplacement des bougies, vérification de l'étanchéité de la rampe d'injection, remplacement des courroies et filtres. Aujourd'hui, cette voiture affiche 48 000 miles (77 250 km) et se présente dans un très bel état. L'intérieur en cuir rouge, qui avait été refait avant son achat par le propriétaire actuel, est superbe et ne présente pas de défaut notable.

Equippée d'un autoradio Blaupunkt, cette voiture confortable et sûre présente toutes les qualités propres à la marque : confort, luxe, qualité et performances. Un sommet à son époque.

This Mercedes 450 SL is the very early W107. Its owner was looking for a car with small bumpers to drive on sunny days in the Barcelona region. Before being imported in 2009 into Holland, this convertible had passed most of its life in the United States. Less than 5,000 miles ago, this copy was given to a specialist for a complete overhaul. Totaling 7,000 €, this included the refurbishment and recharging of the air-conditioning system, installation of a new exhaust, emptying the engine of all oils and

refilling, replacement of spark plugs, verification of the sealing of the injection system, belt and filters replacement. Today it has 48,000 miles on the clock, and is in very good condition. The red leather interior, which had been redone before purchase by the current owner, is superb and has no noticeable defect.

Equipped with a Blaupunkt car radio, this comfortable and safe car has all the qualities of the brand: comfort, luxury, quality and performance.

1968 MERCEDES-BENZ 280 SE

Carte grise française
French title

Châssis n° 10801810007260
Moteur n° 13098010002955

12.000 - 18.000 €
Sans réserve / *No reserve*

• Pendant 50 ans dans la même famille

• Intéressante version 280, boîte manuelle

• Une familiale fiable et performante

• *For 50 years in the same family*

• *Interesting version, manual gearbox*

• *A reliable and efficient car*



Acheté neuf en région parisienne, cet exemplaire est resté dans la même famille pendant près de 50 ans avant d'être acquis par son propriétaire actuel. Visiblement conservée avec soin, la voiture est saine et n'a bénéficié que d'un voile de peinture dans sa teinte rouge sombre d'origine. L'habitacle mêle élégamment tissus et skaï rouge en parfait état, avec des moquettes assorties.

En 2017, après un stockage prolongé, la voiture a bénéficié d'une importante révision avec remplacement des injecteurs, remise en état de la pompe à injection, vidange des fluides, remplacement des étriers de freins avant, de la pompe à carburant et réfection de l'étanchéité du pont.

L'année suivante, la pompe à eau a été changée et l'allumage refait, puis récemment, le boîtier de direction a été resserré et la bague de la commande de levier de vitesses remplacée. Les pneumatiques sont récents et peu usés. Un essai nous a permis de constater un fonctionnement satisfaisant, les accélérations étant franches et le confort de conduite digne de la marque à l'étoile. La 280 SE propose aujourd'hui une intéressante synthèse: véritable voiture de collection à la fois fiable, performante et confortable, elle permet d'envisager de longues distances. Ce bel exemplaire est prêt à prendre la route, en famille ou entre amis, sachez en profiter pour les vacances!

Purchased new in the Paris region, the car on offer remained in the same family for nearly 50 years before being acquired by its current owner. Well preserved, the car is sound and was only resprayed in its original dark red hue. The interior mixes elegantly fabric and red leatherette in perfect condition, with matching carpets.

In 2017, after prolonged storage, the car underwent a major overhaul with replacement of injectors, refurbishment of the injection pump, fluid draining, replacement of the front brake calipers and fuel pump as well as refurbishment of the rear differential sealing. The following year, the water pump was changed

and the ignition redone, and then recently the steering box was tightened and the gearshift control ring replaced. The tyres are from recent times and have hardly been used. A test drive showed us that the car is in satisfactory condition, with good accelerative ability and driving comfort. The 280 SE offers an interesting synthesis: a true collector car, which is at the same time reliable, powerful and comfortable and which can be driven over long distances. This beautiful example is ready to hit the road, with family or friends, all set to enjoy a delightful car for the forthcoming holidays!

1959 MERCEDES-BENZ 190 SL

Titre de circulation américain
Dédouané en UE / FFVE en cours
**US registered/ EU customs
cleared**

Châssis n° 1210428502568
Moteur n° 1219218502599
Carrosserie n° 1210428501210

130.000 - 180.000 €

- Histoire hors du commun
- Etat et dossier intéressants
- Matching numbers

- *Extraordinary story*
- *Interesting condition and folder*
- *Matching numbers*



La Mercedes 190 SL est présentée au New York Motor Show de février 1954. Sous l'influence de Max Hoffman, importateur officiel de Mercedes-Benz aux Etats-Unis, la marque a développé cette « petite sœur » de la 300 SL, privilégiant le confort sur le sport. La 190 SL reprenait la suspension indépendante à ressorts hélicoïdaux de la berline 180 Ponton. Elle fut équipée d'un sobre et moderne 4 cylindres de 1.897 cm³ développant 105 ch, couplé à une boîte mécanique à 4 rapports. Son élégance combinée à un comportement routier sain et

une finition de qualité ont permis à la 190 SL de connaître un vrai succès.

Le véhicule présenté est exceptionnel à plus d'un titre. D'une part sa combinaison de couleurs, originale ainsi que l'atteste la copie de la Daten Karte, est très rare. En effet, la voiture arbore une teinte vert tilleul (DB218 Lindgrün) et une capote verte associées à une sellerie spéciale en cuir vert (Leder Grün 1082). D'autre part son histoire est hors du commun, puisqu'elle n'a connu qu'une seule et unique propriétaire depuis sa livraison. Achetée neuve à Caracas

The Mercedes 190 SL was unveiled at the New York Motor Show of February 1954. Under the influence of Max Hoffman, the official importer of Mercedes-Benz in the US, the brand developed this "little sister" to the 300 SL, giving comfort greater importance over sportiness. The 190 SL featured the coil spring independent suspension of the 180 ponton saloon. It was powered by a modern 4-cylinders of 1897cc developing 105bhp, mated to a 4-speed manual gearbox. Its elegance, combined with a sound handling and quality finish has

made the 190 SL a real success.

The vehicle on offer is exceptional in more than one way. On the one hand, its colour combination, original as the copy of the Daten Karte attests, is very rare. Indeed, the car features a light green shade (DB218 Lindgrün), a green hood and a special green leather upholstery (Leder Grün 1082). On the other hand its history is special, since it has had only one owner since new. Bought new in Caracas, Venezuela, in March 1959 by a 25-year-old American lady, who kept the car carefully until her



au Venezuela en mars 1959 par une jeune américaine de 25 ans, celle-ci a conservé la voiture précieusement jusqu'à son décès l'été dernier en Californie, où elle résidait avec l'auto depuis 1961. Repeinte dans le passé et entretenue, photos d'époque et factures à l'appui, cette 190 SL totalise 89 320 km et se trouve dans un bel état de préservation. Son dossier incluant tous ses carnets et retraçant son histoire est particulièrement émouvant. Cette 190 SL s'adresse donc aux amateurs les plus exigeants.

death last summer in California, where she had been living since 1961. Repainted in the past and well maintained, with vintage photos and invoices attesting so, this 190 SL has covered 89,320km since new and is in a beautiful state of preservation. It comes with all its manuals, tracing the story perfectly. This 190 SL is meant for the most demanding of enthusiasts.



1957 MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 1980427500152
Moteur n°7500177

980.000 - 1.080.000 €

- Restauration de très haut niveau, état exceptionnel
- Numéros concordants ("matching numbers")
- Un seul propriétaire entre 1968 et 2006

- *High standard of restoration, outstanding condition*
- *Matching numbers*
- *One owner between 1968 and 2006*



Cette Mercedes 300 SL, qui fait partie des premiers roadsters produits, est livrée neuve à Cannes à son premier propriétaire qui en a assuré un entretien soigneux, tout

en ne l'utilisant qu'avec parcimonie. Elle était alors de teinte blanche, avec intérieur en cuir bleu. En 1968, elle est acquise par un collectionneur de Mallemort, >>>

This Mercedes 300 SL, one of the first roadsters built, was delivered new to its first owner in Cannes, liveried in white with a blue leather interior.

He maintained the car meticulously and only drove it occasionally. In 1968, it was bought by Mr Léon Martin, a collector from Mallemort,>>>



>>> dans les Bouches-du-Rhône, M. Léon Martin. Amateur de voitures de sport, il possédait également quelques Ferrari très exclusives et autres machines exotiques. Comme son prédécesseur, il n'a pas fait un usage excessif de ce roadster 300 SL dont l'entretien a fait l'objet de toute son attention, si bien que son état a pu rester aussi bon et sain que lorsqu'il en avait fait l'acquisition. Il conserve cette voiture, qui portait alors l'immatriculation 2994 BY 13, pendant 36 ans et ne s'en sépare qu'en mars 2006, la cédant alors à un collectionneur allemand du nom de Karl Esdar.

Celui-ci étant un des meilleurs spécialistes de 300 SL, il se lance dans une restauration complète de la voiture, qui dure deux ans et dont le total est estimé à près de 200 000 €. Lors du démontage, il constate que la carrosserie est parfaitement bien préservée et que cette voiture constitue donc une base exceptionnellement bonne. Tout est complètement démonté, jusqu'au châssis tubulaire totalement mis à nu. Tous les panneaux de carrosserie sont entièrement repeints avant remontage, pendant que les éléments mécaniques font l'objet d'une vérification et d'une remise en état avant de reprendre leur place dans la structure. La sellerie est, elle aussi, complètement refaite avec pose des garnitures d'habitacle avant remontage complet, et restauration des sièges avec le même cuir brun de grande qualité. Tous les détails de finition sont parfaitement respectés et le résultat est une incomparable réussite qui fait de cette 300 SL roadster une des plus belles parmi les survivantes du modèle. Tous ses

composants mécaniques, y compris moteur et transmission, sont d'origine et présentent des numéros concordants ("matching numbers").

Inutile de dire que cette voiture fonctionne à merveille, comme ont permis de le constater les 7 000 km parcourus depuis cette remise en état exceptionnelle. D'ailleurs, lors de son passage au contrôle technique allemand (« TÜV »), elle a bénéficié d'un rapport vierge de toute remarque négative.

En plus de ses outils, de son cric d'origine et d'un jeu de bagages adaptés au coffre, cette 300 SL est évidemment accompagnée d'une documentation complète comprenant ses manuels d'utilisation, des factures et des photos détaillées de la restauration.

Rappelons que le roadster 300 SL fait partie des voitures les plus fascinantes des années 1950/1960. Si la 300 SL « papillon » offre une allure spectaculaire, elle souffre d'une utilisation moins aisée à cause de son habitacle fermé, difficile à ventiler. Le roadster permet de combiner la sophistication mécanique de cette voiture très en avance sur son époque avec le plaisir d'une conduite décapotée et décontractée. Son six-cylindres à injection issu de la compétition lui procure des performances de premier ordre, ces qualités techniques étant accompagnées d'un luxe et d'un confort dont seules bénéficiaient à l'époque les voitures de haut niveau. Quand l'exemplaire proposé est dans un état proche de la perfection, l'utilisateur est certain de pouvoir profiter de ces qualités telles que les avaient voulues Mercedes. Une opportunité rare, que saura considérer tout collectionneur sérieux.

>>> *Bouches-du-Rhône. A sports car enthusiast, he also owned some exclusive Ferrari and other exotic machines. Like his predecessor, he only used the 300SL sparingly and looked after it so carefully that it remained in as good a condition as when he had bought it. He kept the car, registered 2994 BY 13, for 36 years, selling it in March 2006 to a German collector by the name of Karl Esdar.*

Esdar, one of the best 300 SL specialists, embarked on a full restoration of the 300 SL, that took two years and cost in the region of 200,000 €. On dismantling the car, he found that the body had been preserved perfectly and provided an exceptionally sound base. It was stripped back to the tubular chassis, and every panel of bodywork was repainted prior to reassembly. All mechanical components were then inspected and refurbished before being put back together. The interior was completely renewed and re-trimmed, and the seats were re-upholstered with the same high quality brown leather. Attention was paid to every detail of the finish with stunning results, making this 300 SL roadster one of the best surviving examples of the model. It retains all its original mechanical components with matching numbers, including the engine and transmission. Needless to say, the car runs beautifully, evidenced by the 7,000 kms covered since its restoration. During its German MOT (TÜV), the car received a clean sheet, clear of any negative comments. This 300 SL comes

with its tools, original jack, tailor-made set of luggage, as well as complete documentation including the owner's manuals, invoices and detailed photos of the restoration.

The roadster 300 SL is one of the most extraordinary cars of the 1950s/60s. The Gullwing had a spectacular appearance but was less user-friendly, with a closed cockpit that was difficult to ventilate. The roadster combined the mechanical sophistication of this very advanced car with the pleasure of a relaxed open drive. The six-cylinder injection engine, derived from competition, gave the car a first-class performance, and this was accompanied by a level of luxury only available in the most exclusive cars at that time. The example on offer is in practically perfect condition, allowing the driver to make the most of these qualities, as Mercedes intended. Here is a rare opportunity to tempt all serious collectors.









1982 MERCEDES-BENZ 540 K SPEZIAL ROADSTER SBARRO REPLICA

Carte grise française
French title

Châssis n° 00000003

180.000 - 260.000 €

• Réalisation exceptionnelle et documentée

• Superbe état, fonctionnement magistral

• Trois propriétaires seulement

• *Exceptional, fully documented work*

• *Magnificent condition, runs superbly*

• *Only three owners*



La Mercedes 540 K Spezial Roadster fait partie des chefs-d'œuvre de l'automobile et, en plus d'être extrêmement chère, elle est rare et les exemplaires à vendre n'apparaissent que très épisodiquement sur le marché. C'est ce qui explique le souhait de Franco Sbarro, carrossier suisse imaginaire et talentueux, d'en fabriquer une réplique, ce qu'il a fait dans les années 1980. Ces voitures étaient réalisées avec un soin extrême et le souci de rester le plus fidèle possible à la version originale. Pour le présent exemplaire, construit pour Jacky Setton (qui était à la tête d'une des plus belles collections de

voitures de course et de sport en France, immortalisée par le livre d'Hervé Poulain : Une Collection d'avance), Sbarro a eu l'autorisation de Mercedes d'utiliser l'étoile de la marque, précisant dans un courrier : « La firme Mercedes nous a donné son accord dans la réalisation de ce modèle, ce qui explique son enregistrement administratif en tant que Mercedes ». La copie de la première carte grise de la voiture, au nom de Jack Setton, est présente dans le dossier. C'est une situation exceptionnelle, qui s'explique par la qualité de la voiture et par le fait qu'elle reprend des éléments mécaniques provenant

The Mercedes 540 K Spezial Roadster is an automotive masterpiece; as well as being extremely expensive, it is rare and examples of it only come up for sale very occasionally. This explains the desire of Franco Sbarro, the imaginative and talented Swiss coachbuilder, to produce a replica of it, which he proceeded to do in the 1980s. These cars were built with the utmost care and the concern to remain as faithful as possible to the original version. For this model built for Jacky Setton (who owned one of the finest collections of sports and racing

cars in France, captured for posterity in Hervé Poulain's book, Une Collection d'avance), Sbarro received authorisation from Mercedes to use the firm's three-pointed star, stating in a letter: "Mercedes gave us its consent to produce this model, which explains how it could be officially registered as a Mercedes." A copy of the car's first title, in the name of Jack Setton, is present in the history file. It is an exceptional situation, which can be understood given the quality of the car and the fact that it makes use in particular of mechanical components from a 500 SE such



notamment d'une 500 SE comme la transmission, le moteur V8 5 litres de 240 ch ou les quatre freins à disque. La carrosserie a été réalisée en fibre de verre et sa ligne élancée est conforme à celle de l'originale. Les détails ont été particulièrement soignés, comme les instruments à fond blanc posés sur une platine en aluminium bouchonné, les projecteurs latéraux dotés d'un rétroviseur, l'imposante calandre encadrée de gros phares, la sellerie en cuir rouge...

Avec une production totale de huit exemplaires, ce modèle est particulièrement rare. Celui-ci n'a connu que trois propriétaires :

Jacky Setton, un collectionneur du Vaucluse de 1990 à 2015, puis le propriétaire actuel. Particulièrement exigeant, ce dernier n'a pas compté la dépense pour que ce somptueux roadster soit dans un état irréprochable et fonctionne avec toute la douceur que l'on peut exiger d'une telle machine.

En fait, elle combine les avantages des deux mondes : l'exceptionnelle beauté de la 540 K d'origine et la facilité d'utilisation apportée par la mécanique moderne, pour un prix dix fois moindre. Mais profitez de son passage, car elle n'apparaît pas fréquemment sur le marché, au contraire...

as the transmission, 240bhp 5-litre V8 engine and all-round disc brakes. The body was made from fibreglass and its svelte lines are true to the original. Special care was taken with details such as the instruments with white faces set on a machine-turned aluminium dashboard, the spot lamps to the side surmounted by rear-view mirrors, the imposing radiator grille flanked by huge headlamps or the red leather upholstery ...

With a total of only eight cars built, this model is especially rare. It has had only three owners: Jacky Setton, a collector

in the South of France from 1990 to 2015 and since then the current owner. He has been particularly demanding and has spared no expense to maintain this magnificent roadster in impeccable condition and to keep it running as sweetly as may be expected of such a machine.

In reality, it combines the best of both worlds: the exceptional beauty of the original 540 K and the ease of use conferred by its modern mechanicals, for a tenth of the price. But you should make the most of this occasion, as it is truly a rare sight on the market ...

1972 FIAT 500 L

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 110F3027520

8.000 - 10.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Belle présentation

• Attrayante combinaison de couleurs

• Carter Abarth et échappement sport

• *In beautiful condition*

• *Attractive colour combination*

• *Abarth carburetor and sports exhaust*



Malgré une production de plusieurs centaines de milliers d'exemplaires, la Fiat 500 reste une icône tant en Italie que dans les autres pays d'Europe où elle symbolise une agilité urbaine sans égale, combinée au charme d'une forme attrayante qui lui donne presque l'aspect d'un gros jouet pour adultes. L'on comprend dès lors qu'elle reste un modèle recherché, surtout quand elle est en bon état comme l'exemplaire que nous présentons et qui a été refait en Italie. La carrosserie a été reprise et présente une belle teinte bleu foncé

qui se marie fort bien avec l'intérieur rouge, refait avec grand soin : sièges et moquettes comme neufs, contreportes parfaites. S'agissant d'une version L 1972, elle présente un compteur de vitesses un peu plus évolué que les versions précédentes et qui, ici, affiche 92 315 km. Détails intéressants, cette voiture dispose d'un carter moteur Abarth et d'un échappement sport double sortie. De quoi augmenter encore l'attrait de cette séduisante italienne.

Despite a production run of several hundred thousand units, the Fiat 500 remains an icon both in Italy and in other European countries, symbolizing unequaled urban agility, combined with the charm of an attractive form that gives it almost the appearance of a toy. Thus, it remains a model much sought after, especially when it is in a good condition as the example on offer, which has been re-done in Italy. The body has been refurbished, and features a beautiful dark blue shade that goes well with the red

interior, also re-done with great care. The seats and carpets are like new. This is a 1972 L version, it has a speedometer a little more advanced than previous versions and which, here, displays 92,315 km. Interesting details, this car has an Abarth crankcase and a dual pipe sport exhaust, which further increases the appeal of this seductive Italian.

1969 FIAT 500 LOMBARDI MY CAR

Vendue avec son libretto
Italian libretto

Châssis n° 110F 2166602

10.000 - 15.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Finition exclusive
- Fiat 500 « pas comme les autres »
- Élégante combinaison de couleurs

- *Exclusive finish*
- *Fiat 500 "unlike the others"*
- *Elegant colour combination*



Pour les carrossiers et préparateurs italiens, la Fiat 500 a constitué une base de choix et ils ont été nombreux à exercer leur talent sur la petite italienne. Francis Lombardi faisait partie de ceux qui ont rencontré le plus de succès, et sa version « My Car » a été diffusée à quelques milliers d'exemplaires. Elle bénéficiait d'une finition particulière, chic et exclusive, comportant notamment : panneau avant modifié avec fausse calandre, baguette de bas de caisse, enjoliveurs de roues spéciaux et, à l'intérieur, volant et pommeau de levier de vitesses en

bois, tableau de bord spécial avec instrument spécifique... Mais l'une des particularités les plus originales était son pavillon rehaussé à l'arrière et se terminant sur une sorte de petit spoiler du meilleur effet sportif.

L'exemplaire que nous proposons offre une teinte particulièrement belle, bleu azur. Il a été partiellement restauré il y a une dizaine d'années. Complète, elle a conservé l'ensemble de ses accessoires spécifiques, elle ne manquera pas d'attirer l'attention des amateurs de Fiat 500 ou de petites citadines se distinguant du tout-venant.

For the Italian coachbuilders and preparers, the Fiat 500 was a base of choice and there were many exercising their talent on this little bolide. Francis Lombardi was one of the most successful, and his "My Car" version sold in thousands. It had a special, chic and exclusive finish, and that included a modified front panel with false grille, rocker lug, special wheel trims, steering wooden wheel and gear knob, and special dashboard with specific instruments. One of the most original features was its rear

section, ending on a kind of small spoiler for the best sporting effect.

The car we offer is in a particularly beautiful shade of azure blue. It was partially restored some ten years ago. It is complete and has retained all its specific accessories. It will surely attract the attention of fans of Fiat 500s or small city cars, which are different from the others.

1959 FIAT 600 LUCCIOLA LOMBARDI

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 658339

20.000 - 30.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Transformation originale

• Modèle rare, histoire documentée

• Travaux récents

• *A very original transformation*

• *A rare model, documented history*

• *Recent work done on the car*



Cette voiture originale correspond à une transformation de la Fiat 600 en berline par le carrossier Francis Lombardi. Dénommée « Lucciola », elle coûtait à l'époque une fois et demi le prix d'une 600 standard, ce qui en dit long sur la clientèle à laquelle elle se destinait. Ses quatre portes à ouverture opposée facilitent l'accès à bord, et la finition bénéficie d'enjoliveurs et baguettes spéciaux. Le nombre de survivantes est estimé à cinq ou six exemplaires.

Celui que nous proposons a été retrouvé dans le garage d'un ancien agent Fiat, qui l'avait sauvé de la casse

et conservé une trentaine d'années en l'état. La voiture ne roulait plus depuis 1984, et le dossier comporte des photos telle qu'elle a été découverte, avant sa restauration.

Tout en gardant le comportement amusant de la Fiat 600, cette Lucciola présente l'avantage de l'originalité et de la rareté, tout en affichant un accès facile aux places arrière. Des qualités qui ne passeront pas inaperçues aux yeux des amateurs de petites voitures en quête de quelque chose de « différent », réalisée par un préparateur reconnu de l'époque.

This very distinctive car is a transformation of the Fiat 600 by coachbuilder Francis Lombardi. Called the "Lucciola", its price was one and a half times the price of a standard 600, which says a lot about the clientele for which it was intended. Its four opposite opening doors facilitate access on board, and the finish benefits from special hubcaps. The number of survivors is estimated at five or six examples.

The one we offer was found in the garage of a former Fiat dealer, who had saved it from the

scrap dealer and kept it for thirty years in this state. The car has not been on the road since 1984, and the record includes photos when it was discovered, before the restoration.

While retaining the fun character of the Fiat 600, this Lucciola has the advantage of originality and rarity, while displaying easy access to the rear seats. These qualities should be appreciated by fans of small cars looking for something "different", designed by a well-known coachbuilder of the period.

1993 LOLA T93/30 FORMULE 1 – EX-MICHELE ALBORETO

Véhicule de compétition
Sans titre de circulation
Competition vehicle
Unregistered

Châssis n° HU02

80.000 - 120.000 €

- Comme sortie de son ultime course
- Portant encore le numéro 21 de Michele Alboreto
- Exceptionnelle pièce de collection

- As it finished its last race
- Still bears Michele Alboreto's number 21
- Exceptional collector's item

Dans le cadre du championnat du monde de Formule 1 1993, l'écurie Scuderia Italia mit fin à sa collaboration avec Dallara au profit de Lola Cars pour la fourniture du châssis. C'est ainsi que l'ingénieur Eric Broadley conçut la Lola T93/30 à laquelle fut greffée la mécanique V12 Ferrari utilisée la saison précédente par la Ferrari F92A. La boîte est, quant à elle, une BMS-Hewland à 6 rapports. Ce sont l'expérimenté Michele Alboreto et le très prometteur Luca Badoer qui sont chargés de porter haut les couleurs de la Scuderia. Malheureusement, en raison de problèmes d'aérodynamisme et en l'absence d'aide électronique au pilotage dont disposait la concurrence, les résultats seront décevants et entraîneront le retrait de l'écurie du monde de la Formule 1.

L'exemplaire présenté porte encore le numéro 21 qui était attribué à Michele Alboreto durant la saison 1993. À l'issue de la saison, le moteur Ferrari fut démonté et la voiture remise en l'état. C'est dans cet état d'origine émouvant, comme juste sortie de la dernière course de la saison, et portant toujours les couleurs du cigarettier Chesterfield, que son propriétaire actuel en a fait l'acquisition. Cette Formule 1 semble donc complète, à l'exception de son moteur et constitue une pièce de collection exceptionnelle et authentique. Véritable élément de décoration, elle pourra également retrouver la piste avec une nouvelle mécanique tandis que sa maintenance sera facilitée par l'absence d'aide électronique. Les connaisseurs et les esthètes ne pourront qu'apprécier!

For the 1993 Formula 1 World Championship, the Scuderia Italia team ended its partnership with Dallara and turned to Lola Cars for the supply of its chassis. The engineer Eric Broadley designed the Lola T93/30, which received the V12 Ferrari engine which had been used the previous season in the Ferrari F92A. The gearbox was a six-speed BMS-Hewland. The experienced driver Michele Alboreto and the very promising Luca Badoer were entrusted with flying the colours of the Scuderia. Unfortunately, due

to aerodynamic problems and the absence of the electronic driving aids fitted to their rivals' cars, their results were disappointing and led to the team's withdrawal from Formula 1.

The car presented here still bears the number 21 which was assigned to Michele Alboreto during the 1993 season. At the end of the season, the Ferrari engine was removed and the car stored as it stood. It was in this moving original condition, as if it had just finished the last race of the season, and still wearing the

colours of the Chesterfield cigarette company, that its current owner acquired the car. This Formula 1 appears to be complete, with the exception of its engine, and represents an exceptional and authentic collector's item. Truly a decorative feature, it could also return to the track fitted with a new engine, while the absence of any electronic aids would simplify its maintenance. Connoisseurs and lovers of beauty alike will not fail to appreciate it!



1975 LANCIA STRATOS HF

Titre de circulation anglais
British title

Châssis n° 829AR0001844

Moteur n° 829A000001038

Coque n° 1240.398

450.000 - 500.000 €

- Un chef d'œuvre de Bertone
- Une des voitures les plus titrées de l'histoire
- Eligible dans les plus beaux événements mondiaux

- *Bertone masterpiece*
- *One of the most successful cars in history*
- *Eligible for major historic events*



Dans l'esprit de la maison Lancia, la Stratos fut d'abord une voiture de salons, une vitrine de la technologie Lancia. Le prototype fut proposé par le carrossier Nuccio Bertone au Salon de Turin 1970, et était encore

équipé d'un quatre cylindres Fulvia HF. L'esthétique de ce petit coupé fut très remarquée et un an plus tard, toujours au Salon de Turin, la version quasi définitive fut présentée avec un moteur six cylindres en>>>

In true Lancia style, the Stratos was initially a Motor Show car designed to showcase new Lancia technology. The prototype was first shown by the coachbuilder Nuccio Bertone at the 1970 Turin

Motor Show, fitted with a Fulvia HF four-cylinder engine. The little coupé attracted much attention and a year later, again at the Turin Motor Show, the almost final version was presented >>>



>>> V d'origine Ferrari (moteur Dino 246). La décision de construire une petite série de Stratos avait été prise en mars 1971 afin de permettre à Lancia de disputer le Championnat du Monde des Rallyes.

Grâce à des recherches effectuées auprès de Thomas Popper, spécialiste du modèle, l'authenticité de cette Lancia Stratos a pu être confirmée avec précision. Elle est sortie d'usine le 14 novembre 1974, puis livrée à son premier propriétaire, un amateur italien, le 3 mars 1975 (date de la facture de vente). Probablement de teinte jaune à l'origine (certaines traces en témoignent sur la carrosserie), elle a été repeinte en bleu ciel (code 86980) par l'usine avant même d'être vendue neuve en Italie, sans doute afin d'être vendue plus facilement. Comme cela pouvait parfois arriver à l'époque, à la suite d'un accrochage à l'avant, le capot avant a été remplacé par celui d'une autre Stratos, une Groupe 4 usine qui existe toujours. Mis à part cet élément, la plupart des pièces de carrosserie sont estampillées du numéro de coque correct.

Entre 1985 et 1989, elle a appartenu au Suisse Hans-Ruedi Egli. Elle apparaît d'ailleurs sur une photo prise en 1988 lors d'une rencontre Stratos en Suisse, avec l'immatriculation UH 37070U. Dans les années 1990 elle est repeinte en bleu foncé et, en 1996-1997, on la retrouve entre les

maines du négociant zurichois Lukas Hüni, sous le numéro ZH 233063, comme en témoigne une copie du permis de circulation suisse de l'époque. Elle a ensuite été cédée au collectionneur japonais Konno Fumihiko, on voit d'ailleurs la voiture dans un article qui lui a été consacré au Japon. Ce dernier l'a conservée jusqu'en 2014, date à laquelle elle a été achetée par notre collectionneur européen qui est un grand amateur de sportives italiennes et françaises rares (Lancia, Moretti, Osca, DB...) particulièrement connaisseur et pointilleux.

Cette voiture qui est aujourd'hui dans un état d'origine très intéressant est accompagnée d'un dossier historique comportant plusieurs photos d'époques différentes, des factures récentes, un test de compression et la carte d'identité FIVA de la voiture. Affichant aujourd'hui un kilométrage de 68 000 km, elle a fait l'objet de travaux mécaniques récents pour un total dépassant 11 000 € dont les factures sont jointes au dossier.

Véritable chef d'œuvre esthétique dessiné par Marcello Gandini, cette Stratos se présente dans un état d'origine intéressant, avec la plupart de ses composants d'époque : une situation appréciable pour ce modèle rare dont les versions compétition ont longtemps dominé la scène des plus grands rallyes internationaux.

>>>equipped with a Ferrari V6 engine (from the Dino 246). The decision to produce a limited series of the Stratos was made in March 1971 to allow Lancia to compete in the World Rally Championship.

Thanks to great insights collected from Thomas Popper, a specialist of this model, we have been able to precisely confirm the authenticity of this Lancia Stratos. It came out of the factory on 14 November 1974 and was then delivered to its first owner, an Italian enthusiast, on 3 March 1975 (date stated on the invoice). Probably yellow at the origin (some traces testify to this on the bodywork), the car was repainted in sky blue (code 86980) by the manufacturer before even being sold new in Italy, probably in order to be sold more easily.

As was sometimes the case at the time, following a front collision the bonnet was replaced with one taken from another Stratos, a factory group 4 still in existence. Except from this element, most of its body parts are stamped with the correct number.

The car belonged to a Swiss national called Hans-Ruedi Egli between 1985 and 1989. It also appears on a picture taken at a Stratos meeting in 1988 in Switzerland, with the registration plate UH 37070U. In the 1990s it was painted in dark blue and

then passed into the hands of Zurich dealer Lukas Hüni in 1996/1997, with the number plate ZH 233063, as evidenced by a copy of the Swiss registration document of the time. It was then sold to Japanese collector Konno Fumihiko and the car was featured in an article in Japan. The latter kept it until 2014, when it was purchased by our European collector, an enthusiast of rare Italian and French sports cars (Lancia, Moretti, Osca, DB...), particularly demanding and knowledgeable.

The car is presented today in a very interesting original condition and comes with a historical file containing several period pictures, recent invoices, a compression test and a FIVA identity card. With a current mileage of 68,000 km on the clock, it has been subject to recent mechanical work totaling over 11,000 € (invoices in the file).

A true aesthetic masterpiece designed by Marcello Gandini, this Stratos is in an interesting original condition, with most of its original components. This is something to be appreciated for this rare model whose competition versions have long dominated the international rally world.





1954 LANCIA AURELIA B20 GT SÉRIE IV

Titre de circulation
néerlandais
Dutch title

Châssis n° B20-3291
Moteur n° B20-4268

110.000 - 160.000 €

- Aurelia Série IV, une des plus abouties et convoitées
- Voiture agile et vive à l'élégance intemporelle
- Bel état général à l'issue d'une importante restauration

- *Series 4 Aurelia, one of the most accomplished and sought-after versions*
- *Lively, agile car with a timeless elegance*
- *Fine overall condition following a major restoration*



L'Aurelia B20 GT est présentée au Salon de Turin 1951. En 1953, après les série I et II, les séries III et IV bénéficient d'un moteur porté à 2,5 litres de 118 ch. Les séries V et VI perdront ensuite quelques chevaux. Ce coupé Lancia Aurelia, en conduite à droite comme la majorité des B20, appartient à la série IV de 1954 avec le pont de Dion à ressorts hélicoïdaux favorisant la conduite. Le véhicule, qui dispose de ses 5 jantes Borrani bimétal montées sur pneus Michelin X comme il se doit, est équipé du sélecteur de vitesse au plancher Nardi, ainsi que du

superbe volant alu et bois Nardi lui aussi. La voiture aurait été vendue neuve aux Pays-Bas et n'aurait connu que cinq propriétaires, dont une même famille de 1978 à 2016. Aujourd'hui de couleur noire avec intérieur bicolore en cuir noir et blanc rappelant le ciel de toit et le tableau de bord assortis, le véhicule qui a été rénové affiche 97 840 km au compteur. Cette restauration effectuée aux Pays-Bas est d'ailleurs retracée dans un dossier photographique récapitulatif. La voiture a parcouru moins de 600 km depuis une réfection complète du moteur et

The Aurelia B20 GT was presented at the 1951 Turin Show. In 1953, after the Series I and II, the Series III and IV models were fitted with a larger, 2.5-litre engine developing 118bhp. The Series V and VI would subsequently lose a few horsepower. This Lancia Aurelia coupé, a right-hand drive car like most of the B20s, is a 1954 Series IV with a De Dion rear axle and coil springs to improve its handling. The car has five Borrani Bimetal wheels, shod with Michelin X tyres, and is fitted with a Nardi floor

gearchange and a superb wood and aluminium steering wheel, also from Nardi. The car was sold new in the Netherlands and would have had only five owners, including the same family from 1978 to 2016. Now finished in black with a two-tone black and white leather interior, echoing the matching headlining and dashboard, the car has been restored and has 97,840km on the clock. The restoration, carried out in the Netherlands, is recorded in a photographic summary. The car has covered less than 600km since the engine was completely



une révision mécanique générale poussée, factures de pièces à l'appui, faite elle à partir de 2017, par les propriétaires actuels, spécialistes de la restauration en Irlande. Ainsi en très bel état, cette Aurelia B20 GT, qui est l'un des seulement 845 exemplaires produits de cette série la plus recherchée par les connaisseurs de Lancia, a tout pour séduire, notamment les amateurs de rallyes historiques puisqu'éligible dans toutes les plus grandes compétitions.

overhauled and an extensive mechanical service carried out, with bills for the parts on hand. This was carried out from 2017 onwards by the current owners, restoration specialists in Ireland. This beautiful Aurelia B20 GT is one of only 845 cars built in this series, the most sought-after by Lancia enthusiasts; it has everything going for it, especially for historic rallying enthusiasts, as it is eligible for all the major competitions.



1952 LANCIA FLAMINIA 3C CABRIOLET TOURING

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 824 14 2235
Moteur n° 826.100 1043

160.000 - 200.000 €

• Superbe état, combinaison de teintes d'origine

• Un seul propriétaire passionné de 1991 à 2016

• Equipée depuis l'origine d'un moteur 2,8L

• *Superb condition, original colour combination*

• *Just one devoted owner from 1991 to 2016*

• *Equipped since new with 2.8-litre engine*



Vendue neuve à Paris, cette voiture a l'avantage de n'avoir connu qu'un seul propriétaire de 1991 à 2016. Vice-président du Registro Lancia Classiche, ce collectionneur italien en fait l'acquisition à Rétromobile, réalisant un de ses rêves puisqu'il a prénommé sa fille Flaminia ! La voiture est alors grise avec intérieur rouge.

Il convient de noter que, si le numéro de châssis correspond à une version avec moteur 2,5L, cette voiture a été équipée d'origine d'un 2,8L qui est toujours celui qu'on trouve dans la voiture. Une situation qui rappelle l'aspect artisanal de

la fabrication de ces modèles, et qui est attestée par des recherches effectuées auprès du constructeur et par un certificat de Fiat Auto SpA.

Une fois la voiture achetée, le propriétaire l'utilise régulièrement, totalisant quelque 80 000 km, tout en l'accompagnant des travaux nécessaires à son bon fonctionnement. Ainsi, en 1991, le haut moteur est refait chez Carlo Pignatelli, à Milan. En 1997, il décide de remettre la voiture dans sa teinte Blu Lancia d'origine. En 2008, à la suite d'un petit accrochage, et désireux de participer au concours d'Elégance de sa belle

Sold new in Paris, this car has the advantage of having had just one owner from 1991 to 2016. Vice-president of the Registro Lancia Classiche, this Italian collector purchased the car at Rétromobile, fulfilling one of his dreams, as he had named his daughter Flaminia! At the time, the car was grey with a red interior.

It should be noted that, although the chassis number corresponds to a version with a 2.5-litre engine, the car was fitted when new with a 2.8-litre engine, which is still installed in it. This situation is a

reminder of the artisanal manner in which the cars were built and is vouched for by a certificate from Fiat Auto SpA.

Once he had bought the car, its owner used it regularly, covering some 80,000 km and carried out the work needed to keep it running well. Thus, in 1991, the cylinder head was overhauled by Carlo Pignatelli in Milan. In 1997, the owner decided to return the car to its original Blu Lancia colour. In 2008, following a minor accident, and keen to take part in the concours d'élégance in his beautiful home city of Verona,



ville de Vérone, il confie la voiture aux ateliers Lopane, à Cormano (spécialiste des carrosseries Touring), pour une peinture complète, tout en reprenant la partie avant de la carrosserie, qui souffrait d'anciennes réparations imparfaites. En 2019, le maître-cylindre de freins a été changé. Des photos et factures, dans le dossier, rendent compte de ces travaux. L'intérieur en cuir rouge superbe se marie parfaitement à la personnalité racée de ce rare cabriolet qui allie raffinement, performances et luxe.

he entrusted it to the Lopane workshop, a specialist in Touring bodywork, in Cormano, for it to be completely repainted and for the front of the body, which had suffered from poor-quality repairs in the past, to be made good. In 2019, the brake master cylinder was replaced. The bills and photographs on file provide an account of the work carried out. The red leather interior, is utterly beautiful and goes perfectly with the racy temperament of this rare convertible with its combination of refinement, performance and luxury.



1969 AUTOBIANCHI BIANCHINA EDEN ROC

Carte grise française
French title

Châssis n° 110FB5*009191
Moteur n° 126A1076/E 5028651

18.000 - 23.000 €
Sans réserve / *No reserve*

• Cabriolet citadin très ludique

• Incroyable cote d'amour

• Nombreux frais récents

• *A fun convertible for the city*

• *Amazingly popular*

• *Much recent expenditure*



Très vraisemblablement française d'origine, cette adorable Eden Roc fut mise en circulation le 1er avril 1969 et ne connut que deux propriétaires de 1970 à 2003. Son actuel propriétaire en fit l'acquisition en 2011, la mécanique avait été remplacée par un moteur de Fiat 126, plus puissant et qui apporte un meilleur agrément de conduite avec sa boîte quatre rapports. Il a depuis réalisé de nombreux travaux afin d'une part de la fiabiliser et d'autre part d'en améliorer la présentation. Le résultat est aujourd'hui satisfaisant, la voiture est séduisante avec sa robe blanche rehaussée d'un liseré noir et capote noire assortie. La sellerie, les moquettes ainsi que la capote en Alpaga de belle facture furent refaites

par les Etablissements Deberne en Ile de France pour plus de 2500 €. Son suivi mécanique est assuré par Eclair Garage depuis 2011, spécialiste parisien de la Fiat 500. Citons parmi les dernières interventions le remplacement des pneus arrière, de la batterie, du kit de transmission et de la bobine d'allumage. Tout récemment, ce sont les soubassements qui ont été repris afin d'éliminer la rouille avant de recevoir un traitement de protection. Depuis 2011, c'est ainsi plus de 8000 € qui ont été investis. Livré de plus avec son cric et son manuel de bord, ce petit cabriolet indémodable sera le compagnon idéal de votre été.

In all likelihood a French car originally, this lovely Eden Roc was first registered on 1 April 1969 and had only two owners from 1970 to 2003. Its current owner acquired it in 2011. Its engine had been replaced by one more powerful from a Fiat 126, which makes the car more pleasant to drive with its four-speed gearbox. Since then, he has carried out a good deal of work, both to make the car more reliable and to improve its appearance. The result today is most satisfactory, and the car looks attractive with its white paintwork set off by a black stripe and matching black hood. The upholstery, carpets and

good-quality alpaca hood were refurbished by Deberne in the Paris area for more than 2500 €. Mechanically, it has been looked after since 2011 by Eclair Garage, a Parisian Fiat 500 specialist. Among work recently carried out, the rear tyres, battery, transmission kit and ignition coil were replaced. Most recently, work was done on the underbody to remove rust before it was given a protective treatment. Since 2011, more than 8000 € has been spent on the car. Supplied with its jack and owner's manual, this classic cabriolet will make a perfect companion this summer.

1984 FERRARI 308 GTB QUATTROVALVOLE

Carte grise française
French title

Châssis n° ZFFLA12B000053649

65.000 - 85.000 €

- Superbe état d'origine
- Vendue neuve en France
- Historique connu

- *In superb state of origin*
- *Sold new in France*
- *Known history*



Présentée au Salon de Francfort fin 1982, la 308 GTB Quattrovalvole se distinguait par l'adoption d'une nouvelle culasse à 4 soupapes par cylindres, une première chez Ferrari. Développant alors 240cv, elle offrait des performances dignes de la marque tout en disposant de l'injection. Remplacée en 1986 par la 328, la 308 GTB QV est une des versions les plus rares de la 308 avec 748 unités produites. L'exemplaire présenté se trouve dans un état exceptionnel. Vendu neuf par le concessionnaire Ferrari Bordeaux et n'ayant connu que quatre propriétaires de la région, il arbore toujours sa peinture d'origine, avec une carrosserie sans trace de choc ou de corrosion, ainsi que le

décrivait un rapport d'expertise de 2017. L'intérieur en cuir beige est également d'origine et bien conservé. Son actuel propriétaire lui a fait bénéficier d'une révision complète en 2017 chez Ferrari, incluant le changement de la distribution et de la pompe à eau. L'allumage a été révisé la même année et la climatisation remise en état, tandis que les silentbloks de crémaillères et les paliers de barres stabilisatrices remplacés. La voiture affiche aujourd'hui moins de 72 000 km au compteur. Rare, en bel état d'origine, et disposant d'un entretien à jour, cette 308 est un exemplaire de choix qui ne manquera pas d'attirer l'attention des connaisseurs.

Launched at the Frankfurt Motor Show at the end of 1982, the 308 GTB Quattrovalvole was distinguishable by the adoption of a new 4-valve cylinder head, a first for Ferrari. Developing 240hp then, it offered performance worthy of the brand whilst featuring an injection system. Replaced in 1986 by the 328, the 308 GTB QV is one of the rarest versions of the 308 with 748 units produced. The car on offer is in exceptional condition. Sold new by the dealership in Bordeaux and having only known four owners in the area, it still sports his original paint, with a body without any trace of accident or corrosion, as described in

an expertise report from 2017. The beige leather interior is also original and well preserved. Its current owner gave the car a comprehensive overhaul in 2017, at Ferrari, including the change of the cambelt and the water pump. The ignition was serviced the same year, and the air conditioning reconditioned, while the silent blocks and the stabilizer bar bearings were replaced. The car now has less than 72,000 km on the odometer. Rare, in good original condition, and with up-to-date maintenance, this 308 is a very good example which will not fail to attract the attention of connoisseurs.

1991 FERRARI F40

Carte grise française
French title

Châssis n° ZFFGJ34B000089983
Moteur n° 27649

1.100.000 - 1.300.000 €

• Le dernier chef-d'œuvre
d'Enzo Ferrari

• Carnet, travaux récents

• 6 823 km d'origine !

• *The last Enzo Ferrari
masterpiece*

• *Service book, recent service*

• *6,823 km from new*



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 >>>

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>>>





>>> 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 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/mn, 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 vitesse 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 >>>

>>> 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 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 >>>







>>>pavillon.

Aujourd'hui, les performances de la F40 restent époustouflantes mais, en 1987, la voiture faisait figure d'extra-terrestre : elle atteignait 324 km/h en vitesse de pointe et son chrono sur le km départ arrêté s'établissait à 21 secondes, un temps que n'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 le 19 juillet 1991 via Motor spa à Modène, à un certain Muratori Viller résidant à Modène. Elle était de teinte Rosso Fer 300/9 avec intérieur Stoffa Vigogna, la configuration quasiment systématique pour une F40, et qui n'a pas changé depuis l'origine.

La voiture n'a connu ensuite qu'un nombre de propriétaires limité en Italie, avant d'être achetée en 2011 par un important collectionneur français du sud de la France, alors qu'elle n'avait parcouru qu'un peu plus de 5 500 km.

Comme l'ensemble des voitures de sa collection, cette supercar fut régulièrement suivie par un garage spécialiste de Ferrari bien connu : Colombo Challenge. En 2011, alors que la voiture avait parcouru 5 800 km, les courroies furent changées. En 2018, une nouvelle révision incluant un changement des courroies de distribution fut effectuée alors que la voiture avait parcouru 6 390 km. Aujourd'hui elle n'affiche que 6 823 km, notre collectionneur préférant rouler avec sa 355 Challenge ou sa 430 Scuderia, et se satisfaire des qualités esthétiques de la F40 garée en face d'une Enzo dans son garage.

Cette voiture exceptionnelle est accompagnée de son carnet d'entretien, de ses factures récentes ainsi que de sa trousse à outils. Elle est équipée d'un échappement Orbisoud qui magnifie le son roque et rageur du V8 bi-turbo.

Forte d'un historique européen, d'un très faible kilométrage, d'un nombre de propriétaires limité, cette Ferrari F40 en superbe état, est sans doute un des meilleurs exemplaires disponibles sur le marché. Dernier chef-d'œuvre d'Enzo Ferrari, elle restera à jamais inscrite dans l'histoire de Maranello comme un de ses modèles les plus importants et les plus marquants.

>>>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 on offer was delivered new on 19 July 1991 by Motor spa in Modena to a certain Muratori Viller who lived in Modena. It was presented in Rosso Fer 300/9 with Stoffa Vigogna interior; the archetypal combination for an F40, and retains this livery today.

The car had a small number of owners in Italy before being bought by an important French collector from the south of France in 2011, when the odometer stood at just over 5,500 km. As with every car in his collection, this supercar was regularly maintained by a well-known specialist Ferrari garage: Colombo Challenge. In 2011, when it had covered 5,800 km, the belts were changed. Again during a service in 2018, at 6 390 km, the timing belts were changed. The mileage today stands at 6 823 km, as our collector prefers to drive his 355 Challenge or his 430 Scuderia, and prefers to enjoy the aesthetic qualities of the F40, parked in front of an Enzo in his garage.

This exceptional car comes with its service book, recent invoices and toolkit. It is equipped with an Orbisoud exhaust amplifying the outrageous sound of the twin-turbo V8 engine. Coming with a European history, low mileage and limited number of owners, this Ferrari F40 is in superb condition, and is undeniably one of the best examples on the market. As Enzo Ferrari's final masterpiece, it will remain forever in Maranello history as one of his most important and remarkable models.

1959 FERRARI 250 GT PININ FARINA COUPÉ

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 1409 GT
Moteur Type 128D n° 1363 GT

430.000 - 480.000 €

• Superbe présentation

• Certifiée par Ferrari
Classiche

• Grigio Argento d'origine

• *Nice condition*

• *Certified by Ferrari
Classiche*

• *Original Grigio Argento*



Cette voiture a été livrée neuve en juillet 1959 au concessionnaire Franco Britannic Autos, qui l'a vendue à son premier propriétaire,

M. Da Silva, résidant en Italie. Elle était à l'origine de teinte « Grigio Argento » (réf. Max Meyer 16003), avec ciel de toit noir et sellerie en>>>

This car was delivered new in July 1959 to the Franco Britannic Autos dealer, who sold it to its first owner, Mr. Da Silva, in Italy.

Its original livery was "Grigio Argento" (ref. Max Meyer 16003), with black roof lining and "Pelle Nera" leather upholstery>>>



>> cuir « Pelle Nera » (réf. 8500). Elle est un an plus tard exportée aux États-Unis où l'importateur Luigi Chinetti Motors la cède à Vincent Scavo, un automobiliste du Connecticut. En 1984, on la retrouve entre les mains d'un propriétaire demeurant dans l'État du Massachusetts. Elle change ensuite deux fois de teinte : d'abord en bleu, avec toujours intérieur noir, puis en rouge, avec cette fois une sellerie en cuir beige.

En juillet 1990, la voiture est importée en Suisse, premier retour en Europe depuis son départ outre-Atlantique. Entretemps, le moteur d'origine a été remplacé par un moteur correspondant au type d'origine (comme le précise la certification Ferrari Classiche qui accompagne la voiture). En juin 1992, le moteur d'origine est indiqué comme étant resté aux États-Unis, dans le Connecticut, puis, en janvier 1997, entre les mains de Steve Barney, de Greensboro, également dans le Connecticut.

En 2002, cette voiture entre dans la prestigieuse collection de Jean-Pierre Slavic, grand passionné de Ferrari, qui la cède ensuite à son propriétaire actuel, basé à Modène et qui ne l'utilisera qu'avec parcimonie.

Depuis, cette Ferrari 250 GT Pinin Farina coupé a été repeinte

dans les règles de l'art dans sa teinte gris métallisé d'origine et se présente dans un superbe état. L'intérieur en cuir beige est de très belle facture et, comme le souligne la certification Ferrari Classiche, la carrosserie est d'origine, de même que les composants mécaniques (transmission, freins à disque, suspension...) autres que le moteur.

Certifiée par le constructeur et documentée par Marcel Massini, cette superbe voiture représente une occasion intéressante d'acquiescer une des Ferrari les plus classiques, un modèle qui a traduit le changement de dimension de Ferrari et constitué le socle sur lequel le constructeur a bâti le succès qu'il connaît encore aujourd'hui.

>> (réf. 8500). *It was exported a year later to the United States where importer Luigi Chinetti Motors sold it to Vincent Scavo, from Connecticut. In 1984, it belonged to an enthusiast living in Massachusetts. It then changed colour twice: first to blue, with always black interior; then to red, this time with beige leather upholstery.*

In July 1990, the car was imported into Switzerland, the first return to Europe since its departure to the US. In the meantime, the original engine has been replaced by an engine corresponding to the original type (confirmed by the Ferrari Classiche certification delivered

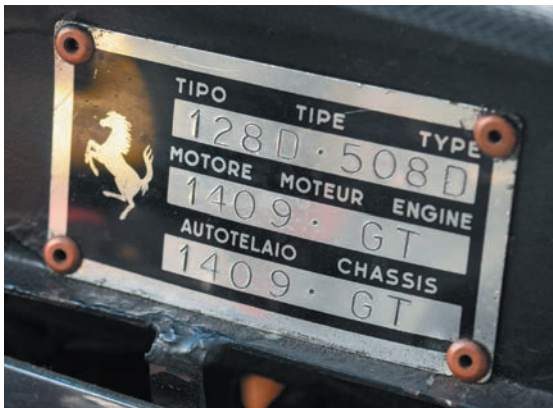
with the car). In June 1992, the original engine was reported to have remained in the US, Connecticut, and in January 1997, in the hands of Steve Barney, Greensboro (CT).

In 2002, this car entered the prestigious collection of Jean-Pierre Slavic, a great Ferrari enthusiast, who then sold it to its current owner, based in Modena, who would only use it sparingly.

Since then, this Ferrari 250 GT Pinin Farina coupé has been repainted in its original metallic grey colour and is in superb condition. The beige leather interior is very well crafted and, as the Ferrari Classiche certification underlines, the bodywork is original, as are the mechanical components (transmission, disc brakes, suspension...) other than the engine.

Certified by the manufacturer and documented by Marcel Massini, this superb car represents an interesting opportunity to acquire one of the most classic Ferraris, a model that reflected Ferrari's change in size and formed the foundation on which the manufacturer built the success it still enjoys today.





1984 TOYOTA LAND CRUISER BJ 42

Carte grise française
French title

Châssis n° JT1V0BJ4200917055

30.000 - 40.0000 €
Sans réserve / *No reserve*

• Importante et récente remise
en état

• Grand classique du tout-
terrain

• Version intéressante,
options désirables

• *Substantial and recent
restoration*

• *Great off-road classic*

• *Interesting version with
desirable extras*



Notre BJ 42 est mis en circulation le 29 août 1984, il s'agit donc des derniers modèles de la série 4. Il dispose des améliorations apportées à la série avec ses freins à disque à l'avant, son moteur 3.4L, sa direction assistée d'origine et sa boîte 5 vitesses. Il vient de bénéficier d'une importante réfection achevée en début d'année. Le véhicule fut entièrement démonté jusqu'au châssis, la caisse fut déposée, puis restaurée. Rouge à l'origine, il reçut une peinture beige complétée d'une capote et d'un protège roue de secours réalisés en toile beige spéciale marine neufs. A l'intérieur, il reçoit une sellerie complète neuve en simili gris et des tapis de sol. Un important

dossier photo retrace d'ailleurs l'étendue des travaux. Affichant un peu plus de 210 000 km et bien que fonctionnant normalement, sa mécanique a aussi été contrôlée, les fluides, les courroies, de nombreux joints ainsi que l'embrayage ont notamment été remplacés. Les rotules et le renvoi de direction ont été changées ainsi que les plaquettes avant. Le pot d'échappement et de nombreux accessoires sont neufs tout comme les quatre pneus Good Year, l'échappement et les deux batteries. Il dispose enfin d'un treuil électrique 24 volts Ramsay Pro 9000. De plus en plus recherché et rare dans un tel état, notre BJ42 sera votre meilleur allié de l'été pour barouder hors des sentiers battus.

Our BJ 42 was registered for the road on the 29 August 1984. It is one of the last series 4 models and has improvements which were brought into this series, such as front disc brakes, 3.4L engine, original power steering wheel and 5-speed gearbox. A major restoration has been carried out at the beginning of the year. The vehicle was completely stripped down to the chassis, the bodywork removed and fully restored. Initially in red, it was painted in beige and received a hood and a spare-wheel cover in special naval beige canvas. It features a new grey leatherette upholstery and new floor mats. An important photo file is available to show

the extent of the work. With a bit more than 210,000 km on the clock and in good working condition, the mechanical part was also checked, fluids, belts, numerous joints as well as the clutch have been replaced. Ball joints, steering gear and front brake pads have been changed too. The exhaust pipe and many accessories are new, such as the four Goodyear tyres, exhaust and two batteries. It has a Ramsay Pro 9000 electric winch of 24 volts. Increasingly sought after and rare in this condition, our BJ 42 will become your best ally for great summer off-road adventures.

1969 JAGUAR TYPE E 4.2L CABRIOLET

Titre de circulation US
Dédouané en UE
US title / EU customs cleared

Châssis n° 2R13635
90.000 - 110.000 €

• Même propriétaire de 1994 à 2018
• Très belle restauration
• Version cabriolet, idéale en été

• Same owner between 1994 and 2018
• Gorgeous restoration
• Convertible version, ideal for summer



Cette voiture a été livrée neuve à San Francisco et, en 1994, M. Jeff Abate l'a trouvée dans une grange, en Californie. Elle était saine mais réclamait une restauration complète et son propriétaire s'est donc lancé dans les travaux de remise en état à partir de 2001, pour une somme totalisant plus de 120 000 \$. La voiture a fait l'objet d'un démontage complet, avec mise à nu de la carrosserie et réfection de tous les éléments mécaniques et de carrosserie, entre les mains des meilleurs artisans de la région. La teinte rouge « Regency » est d'une belle profondeur et l'intérieur en cuir beige affiche la qualité que l'on peut

attendre d'un tel modèle. Le moteur à trois carburateurs comporte son bloc d'origine et a bénéficié d'une préparation poussée, de même que la transmission, les freins et la suspension. A noter que la boîte a été remplacée par une cinq rapports, pour faciliter son utilisation. Après la restauration, M. Abate a parcouru environ 9 500 km avant de vendre la voiture en 2018 à un amateur hollandais.

Il s'agit d'un exemplaire particulièrement désirable d'une des voitures les plus célèbres et les plus enviées de l'histoire de l'automobile.

Delivered new in San Francisco, this car was discovered inside a barn in California by Mr Jeff Abate in 1994. It was in sound condition but required a complete restoration, which the work was then carried out by its owner from 2001 for a total amount exceeding \$120,000. In the hands of the best craftsmen around the region, the car was completely dismantled, the bodywork stripped down and all mechanical and bodywork parts repaired. Its "Regency" red colour has a beautiful depth and the quality of the beige leather interior is one you would expect from a model like this.

The three-carburettor engine has its original block and has been thoroughly engineered, as well as the transmission, brakes and suspension. Bear in mind that the gearbox has been replaced by a five-speed gear shifts in order to make it easier to use. Following its restoration, Mr Abate has driven the car for approximately 9,500 km before selling it to a Dutch enthusiast in 2018.

This is a particularly desirable example, from one of the most well-known and envied cars in the automobile's history.

1974 PORSCHE 911 CARRERA 2,7L TARGA

Carte grise française
French title

Châssis n° 9114610320
Moteur n° 6641333

150.000 - 200.000 €

• Rarissime modèle Carrera 2,7L Targa

• Tous les carnets d'origine

• Moteur refait très récemment

• *Extremely rare 2.7L Carrera model*

• *All original manuals*

• *Engine rebuilt recently*



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

La voiture présentée appartient

à un grand amateur de Porsche bien connu et qui a pour habitude de piloter des Groupe C et de participer à de nombreuses courses historiques. Éclatante dans sa teinte jaune, c'est une voiture dans un excellent état de présentation. Mécaniquement, son moteur fonctionne de manière optimale, ainsi que sa boîte de vitesses. Elle fut vendue neuve en mars 1974 en Allemagne et y resta la majeure partie de sa vie jusqu'en 2007, toujours remise en hiver. Elle arrive en France la même année dans les mains du précédent propriétaire

The 911 "G" series is introduced in Autumn 1973, marking the seventh generation of 911 cars since its launch back in 1963. At the top end of the 1974/1975 range remains the very successful Carrera, which at the same time would be losing its "RS" title. On the outside, it actually differs from the previous year's model, with front and rear aluminium bumpers which are more imposing and, finished with bellows meant to absorb shock. Mechanically however, nothing has changed. This particular car

belongs to a renowned Porsche enthusiast who's known for racing Group C cars and taking part in many historic racing events. Dazzling in its yellow colour, this car is presented here in excellent condition. Mechanically, both its engine and gearbox run smoothly. Sold new in Germany in March 1974 and always in storage during winter time, it remained in this region for a major part of its life until 2007. It is then handed over to the previous owner that year, from whom our current collector acquired it in



auprès de qui notre collectionneur l'a acquise en 2009. Son intérieur est très beau. Un article complet lui a été consacré dans le magazine RS Magazine en juin 2009. Cette Porsche est la digne descendante directe de la mythique Carrera RS de 1973 et on comprend pourquoi ce modèle est de plus en plus recherché tant son moteur est souple et dynamique et son look sexy !

2009. It has a gorgeous interior. A full article in RS magazine was dedicated to this car in June 2009. This Porsche is the direct descendant of the legendary 1973 Carrera RS. Its reliable and dynamic engine, as well as its sexy look, are certainly the reasons why this model is more and more sought after!



1998 PORSCHE 993 TURBO OPTION XLC 450 CH

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° WPOZZZ99ZWS370487
Moteur n° 61W00938

200.000 - 250.000 €

• Modèle très rare avec option
XLC d'origine

• 2^{ème} main acheté par son
propriétaire en 2000

• Voiture française avec
seulement 45 000 km

• LA 911 ultime de « l'ancienne
génération »

• *Very rare model with original
XLC option*

• *Purchased by current, second
owner in 2000*

• *French-market car with only
45,000km*

• *The ultimate "last
generation" 911*



Notre magnifique exemplaire est exceptionnel à plus d'un titre. Français d'origine, il fut vendu neuf le 3 avril 1998 par l'importateur Sonauto à Levallois Perret. Sa livrée combine une peinture de couleur « Black Metallic » à un intérieur tout en cuir souple, noir également. Entre autres équipements comme le toit ouvrant électrique, la climatisation, les sièges sport à réglages électriques, le Nokia DSP audio system ou les vitres teintées dégradées, il dispose surtout d'origine de l'enviable option XLC permettant à son moteur de

développer la bagatelle de 450 ch. Les jantes de 18", dans leur couleur gris argent et l'aile arrière renforcent le caractère sportif de l'engin. Cette magnifique 993 qui ne totalise aujourd'hui que 45 000 km à son compteur est dans un très bel état de conservation. Son carnet d'entretien témoigne de tous les soins qu'elle a reçus et justifie de son kilométrage au cours des années. Elle a d'ailleurs toujours été suivie par le réseau Porsche, gage du sérieux des entretiens réalisés. Son propriétaire actuel, grand amateur de la marque, en fit

The splendid car we are offering for sale is exceptional in many ways. Originally a French-market car, it was sold new on 3 April 1998 by Sonauto, the importer in Levallois-Perret. It is finished in a combination of Black metallic paint and a full soft black leather interior. The equipment fitted includes an electric sunroof, air conditioning, sports seats with electric adjustment, a Nokia DSP audio system, progressively tinted windows and, above all, the desirable XLC option which enables its engine to produce no

less than 450bhp. The 18" silver-finished alloy wheels and the rear spoiler accentuate the sporting character of this machine. This magnificent 993 - with a recorded mileage today of only 45,000km - is in very well preserved condition. Its service booklet attests to the attention it has received and corroborates its mileage through the years. In addition, the car has always been maintained in the Porsche dealer network, a guarantee of the standard of the work carried out. Its current owner, a great enthusiast of the



l'acquisition en 2000, la voiture avait alors seulement un an et demi et ne totalisait que 6 400 km au compteur, n'ayant connu qu'un seul propriétaire avant lui. En plus d'un dossier de suivi comprenant factures et expertises, notre exemplaire dispose de tous ses manuels de bord, de son autoradio Porsche CR-31 d'origine, de son double de clés, de son compresseur, de son cric et de sa trousse à outils. N'ayant parcouru que 45 000 km à ce jour, et dans les mêmes mains depuis 19 ans, notre exemplaire bénéficie d'un réel état de fraîcheur intérieur

comme extérieur, rare à retrouver sur ce type de voiture souvent plus kilométrée et fatiguée. Le dernier entretien fut réalisé en août 2017 chez RS Motors, Centre Porsche à West-Vlaanderen en Belgique, la voiture totalisait alors 44 188 km. Pourvue d'une boîte à 6 rapports et d'une transmission aux quatre roues, cette 993 est une voiture extrêmement rapide mais surtout très rare. Sublime à regarder et hypnotisante à conduire, notre 993 au pedigree exceptionnel est à n'en pas douter un exemplaire de choix à ne pas manquer.

marque, acquired it in 2000 from its sole previous owner; at the time, the car was only 18 months old and had covered just 6400km. As well as a history file with bills and valuation reports, our car comes with all its manuals, its original Porsche CR-31 radio, both sets of keys, its tyre compressor, jack and toolkit. Having covered only 45,000km to date, it looks truly fresh inside and out, which is rarely the case with cars of this type. The last service was carried out in August 2017 by RS Motors, the Porsche Centre

West-Vlaanderen in Belgium, when the car had covered 44,188km. Fitted with a six-speed gearbox and four-wheel drive, this 993 is extremely fast, but above all exceedingly rare. Magnificent to look at and mesmerizing to drive, there can be no doubt that our 993, with its exceptional pedigree, is a choice example which should not be missed.

2004 PORSCHE 996 GT3 RS

Carte grise française
French title

Châssis n° WPOZZZ99Z4S691196

130.000 - 180.000 €

- Française d'origine
- Bête de course homologuée pour la route
- Kilométrage limité

- Sold new in France
- Road legal racing beast
- Low mileage



La 996 GT3 RS est en 2004 la Porsche la plus exclusive et performante de la marque. Allégée au maximum à grand renfort de carbone (capot avant et arrière, aileron, coques de rétroviseurs et lunette arrière en polycarbonate) sa rigidité et ses trains roulant en font une véritable bête de course homologuée pour la route ! Côté moteur, le Flat 6 n'est autre que le 3.6L de cylindrée poussé à 381cv. Le modèle que nous présentons fait partie des rares livrés en Blanc

Carrera avec des stickers « GT3 RS » bleu Riviera, rappelant les premières Carrera RS de 73.

Comptabilisant 42 503 km le jour de notre examen, cet exemplaire fut livré neuf en France avec les freins céramiques, depuis remplacés par des disques acier (les éléments d'origine seront livrés avec la voiture). Il est en outre équipé de l'autoradio Becker ainsi que de la climatisation automatique optionnels. Son état de présentation est excellent, les jantes bleu Riviera

Back in 2004, the 996 GT3 RS was considered as the most exclusive and powerful Porsche ever made by the manufacturer.

Lightened to the maximum with a great deal of carbon reinforcement (front and rear hood, spoiler, side mirror covers and polycarbonate rear-view mirror), its stiffness and rolling gear categorize it as a true racing beast suitable for road use! Engine-wise, the Flat 6 is none other than the 3.6L version

pushed to 381cc.

This particular model is one of very few delivered in Carrera white with Riviera blue "GT3 RS" stickers, reminiscent of the first Carrera RS 73. With a mileage of only 42,503 km on the day of our inspection, this car was delivered new in France with ceramic brakes, later replaced by steel disks (original parts will be delivered with the car). It is also fitted with optional Becker car radio and automatic air conditioning. It is in



sont chaussées de pneus Michelin presque neufs. Il y a environ 8 000 km, la boîte de vitesses a été refaite et l'embrayage remplacé. Plus récemment, la voiture a passé avec succès un test moteur qui sera remis à l'acheteur. Produite à seulement 681 exemplaires, voici une occasion unique d'acquiescer un modèle exceptionnel !

excellent condition and has blue Riviera rims fitted with almost-new Michelin tires. Around 8,000 km ago, the gearbox has been redone and the clutch replaced. More recently, the car has successfully passed an engine test delivered with the car. With only 681 units manufactured, this is a very unique opportunity to acquire an exceptional model.



1998 LOTUS ESPRIT V8-GT

Carte grise française
French title

Châssis n° SCCDA0824WHD15562

45.000 - 60.0000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Bel état de conservation,
seulement 54 000 km

• V8 Lotus et ligne Giugiaro

• Seulement 204 exemplaires
« GT »

• *In a beautiful state of
conservation, only 54,000 km*

• *Lotus V8 and Giugiaro design*

• *Only 204 "GT" examples*



L'exemplaire proposé, est sorti de production en juin 1998. Il allie une carrosserie de couleur « New Aluminium metallic » à un intérieur tout noir. Comme le précise le certificat Lotus, il fut livré neuf par la concession AutoSpeak à Modène en Italie avec les options peinture métallisée, air conditionné, pavillon en Alcantara et sièges en cuir. Bien que produite en 1998, elle ne fut mise en circulation qu'en 2002. Vendue par Maître Poulain en 2008, elle fut acquise en 2017 par son actuel propriétaire, collectionneur exigeant. En très bel état de conservation, la voiture a bénéficié en 2015 d'un très important entretien mécanique, réalisé par le groupe Verbaere Automobile dans le Nord,

concessionnaire pour la marque et alors propriétaire du véhicule. Celle-ci figurait en bonne place dans le showroom afin d'illustrer l'histoire emblématique de la marque. Parmi les nombreux travaux réalisés, citons le remplacement de la distribution, de l'embrayage, des amortisseurs arrière, et une réfection des turbos le tout pour un montant de plus de 19 000 €. En complément, la voiture vient tout juste de bénéficier d'un service général avec remplacement des fluides et filtres. Avec aujourd'hui 54 000 km au compteur seulement, cet exemplaire particulièrement désirable est une occasion unique de goûter ou regoûter au plaisir brut que procure cette GT mythique.

The car on offer came out of the production line in June 1998. It features a "New Aluminium metallic" body colour and a full black interior. As mentioned in the Lotus certificate, it was delivered new by the AutoSpeak dealership in Modena, Italy with the following options: metallic paint, air-conditioning, Alcantara roof lining and leather seats. Although produced in 1998, it was only registered in 2002. Sold by Maître Hervé Poulain in 2008, it was acquired by its current owner in 2017, a demanding collector. In a very good condition, the car had a significant mechanical overhaul in 2015, carried out by the group Verbaere Automobile in the North,

a dealer for the brand and then owner of the vehicle. It featured prominently in the showroom to illustrate the brand's iconic history. Some of the refurbishment included the replacement of the distributor, clutch, rear shocks, and the repair of the turbos, all for an amount of more than €19,000. Additionally, the car has just been serviced, and the oils and filters replaced. With only 54,000 km on the clock today, this particularly desirable model is a unique opportunity to enjoy the raw pleasure of this legendary GT.

1993 CHEVROLET CORVETTE ZRI

Carte grise française
French title

Châssis n° 1G1YZ23J8P5800172

30.000 - 40.0000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Une génération de Corvette
recherchée

• Mécanique noble et puissante

• Bel état de présentation

• A sought-after generation of
Corvette

• **Elevated and powerful**
mechanics

• **Beautiful condition**



Pour la 1^{ère} fois, on peut comparer une Corvette avec le meilleur de la production européenne. General Motors s'est adressé à Lotus, qui a conçu un tout nouveau moteur de 5,7L avec bloc et culasses en alliage léger et quatre soupapes par cylindre. L'alimentation du moteur, à gestion électrique, comporte trois modes de fonctionnement selon la puissance désirée. La position « Full » permet au moteur de développer plus de 400 ch.

L'exemplaire proposé, mis en circulation le 2 septembre 1993, est de couleur noir avec intérieur en cuir noir, le tout dans un bel état général. Totalisant 83 000 miles au compteur, il n'a eu qu'un seul propriétaire de 2005 à 2015, et a manifestement toujours fait l'objet d'un entretien soigné si l'on

en juge par son état à ce jour. La pompe à eau a été récemment remplacée et une vidange et un contrôle général effectués. Le conséquent dossier accompagnant l'auto remonte jusqu'en 2003 et comprend de nombreuses factures. Il est complété du manuel de bord en français. Le véhicule dispose des sièges électriques, de la climatisation et bien sûr d'un toit amovible bien agréable pour l'été. En tant que millésime 1993, il dispose en plus, sur les appuie-tête de broderie et sur les seuils de porte, des plaques commémoratives du 40^{ème} anniversaire du modèle. Performante et fiable, il s'agit d'un désirable exemplaire de ce mythe automobile américain au rapport prix/performance imbattable.

For the 1st time, we can compare a Corvette with the best of European production. For the engine, General Motors approached Lotus, who designed a brand new 5.7L engine with light alloy block and cylinder heads and four valves per cylinder. Managed electronically, the power supply has three operational modes, depending on the desired power. The "Full" mode allows the engine to produce its maximum power of more 400 hp.

Registered on 2 September 1993, the example we are offering is black with black leather interior, all in good general condition. With 82,500 miles on the clock, it had only one owner from 2005 to 2015 and has obviously always been

carefully maintained. The water pump has recently been replaced and an oil change and general check were carried out too. The comprehensive file which comes with the car goes back to 2003 and is completed with the driver's manual in French. The vehicle has electric seats, air-conditioning and a nice removable roof for the summer. As a 1993 vintage car, it also features the model's 40th anniversary commemorative plaques on the embroidered headrests and on the doorstep plates. Powerful and reliable, this is a desirable American icon with an unbeatable price/performance ratio.

SHELBY COBRA DAYTONA REPLICA PAR TENOX RACING

Véhicule de compétition
Sans titre de circulation
Competition vehicle
Unregistered

Châssis n° CDC20100601

240.000 - 280.000 €

- Très belle réalisation
- Homologation FIA
- Éligible pour de nombreuses compétitions historiques

- *Highly attractive*
- *FIA approval*
- *Eligible for many historical competitions*



Cette réplique de coupé Shelby Cobra Daytona a été réalisée par une équipe réunie autour de Thomas Henrysson et de ses amis Ulf Hagman et Peter Kaiser, pilotes en historique à bord d'une Ford Galaxie. Elle a été fabriquée par Tenox Racing, société détenue par Henrysson, sur la base d'un châssis et d'une carrosserie achetés en 2008 à un fournisseur polonais. Leur objectif était de produire un coupé Daytona qui puisse être homologué FIA pour les courses historiques, et ils ont cherché à rester le plus fidèle possible à la version originale, s'appuyant sur

de la documentation d'époque et des plans d'usine. Ils ont utilisé des composants mécaniques d'origine pour la suspension, les freins, la direction, le pont arrière, la transmission et l'instrumentation. Fourni par un spécialiste Ford de compétition, le moteur 289 ci comportait un bloc et une culasse de 1965 et sa puissance mesurée au banc d'essai s'élevait à 420 ch.

Les travaux ont été terminés au printemps 2010 et la voiture a reçu l'approbation FIA en juin, juste à temps pour prendre part à l'Oldtimer Grand Prix au Nürburgring, en août. Elle y a

This replica of the Shelby Cobra Daytona coupe was made by a team led by Thomas Henrysson and his friends Ulf Hagman and Peter Kaiser; historical drivers of a Ford Galaxie. It was manufactured by Tenox Racing, a company owned by Henrysson, on the basis of a chassis and bodywork purchased in 2008 from a Polish supplier. Their objective was to produce a Daytona coupe that could be FIA certified for historic races, and they sought to remain as faithful as possible to the original version, based on period documentation

and factory drawings. They used original mechanical components for the suspension, brakes, steering, rear axle, transmission and instrumentation. Supplied by a Ford competition specialist, the 289 ci engine had a 1965 block and cylinder head and 420 hp measured on the test bench.

The work was completed in spring 2010 and the car received FIA approval in June, just in time to take part in the Oldtimer Grand Prix at the Nürburgring in August. It participated twice more and made a trip to the Falkenberg circuit in Sweden.



participé deux autres fois et a effectué une sortie sur le circuit Falkenberg, en Suède.

Après la saison 2012, elle a bénéficié d'un programme d'amélioration, pour en augmenter les performances. Des pièces optimisées ont été commandées à divers fournisseurs américains et anglais, et un moteur neuf a été acheté à Pete Knight, spécialiste anglais réputé pour ses travaux sur les « small-block » Ford et qui a également conçu les collecteurs, fabriqués en Allemagne par MAB Power. Aujourd'hui, cette

mécanique affiche 462 ch. Les ressorts de suspension viennent de Hawkcars UK et les freins spéciaux de Kirkham Motorsport, ces modifications apportant d'énormes améliorations dans le comportement de la voiture.

Hommage au coupé produit par Carroll Shelby en 1964, cette voiture spectaculaire et très performante est éligible, grâce à son homologation FIA, pour de très nombreuses compétitions historiques.

After the 2012 season, it benefited from an improvement program to improve its performance. Optimized parts were ordered from various American and British suppliers, and a new engine was purchased from Pete Knight, a British specialist renowned for his work on Ford small-block vehicles, who also designed the collectors, manufactured in Germany by MAB Power. Today, it has 462 hp. The suspension springs come from Hawkcars UK and the special brakes from Kirkham Motorsport, these modifications

bring huge improvements in the car's handling.

A tribute to the coupé produced by Carroll Shelby in 1964, this spectacular and high-performance car is eligible, thanks to its FIA approval, for many historic competitions.

1988 PORSCHE 911 3.2L JUBILÉ

Carte grise française
French title

Châssis n° WPOZZZ91ZJS100187
Moteur n° 63J00323

60.000 - 80.000 €

- Rare série limitée
- Voiture en excellent état
- Seulement 71 527 km au compteur

- Rare limited series
- Car in excellent condition
- Only 71,527km on the odometer



En 1988, pour célébrer la production de la 250 000^{ème} Porsche 911 et les 25 ans de ce modèle de légende lancé au salon de Francfort 1963, Porsche présente la Carrera 3.2L Jubilé. Série limitée à 875 exemplaires, elle dispose d'une finition spéciale : teinte bleu diamant métal et jantes Fuchs assorties, équipement complet dont toit ouvrant, signature Ferry Porsche sur les appuis-tête et plaque commémorative.

Mise en circulation le 1^{er} juillet 1988 la voiture présentée est une désirable 911 Carrera 3.2L G50 Jubilé. Dans son coloris bleu diamant métallique avec intérieur cuir bleu, conforme à cette édition particulière, la voiture présente très bien. Elle a été acquise par son propriétaire actuel

en 2013, chez Auto Salon Singen en Allemagne alors qu'elle venait d'Espagne. La voiture avait alors 67 500 km ; kilométrage en phase avec son bel état de conservation et corroboré par le carnet de substitution qui accompagne l'auto. L'année suivante, en 2014, il a fait procéder à un contrôle d'ensemble et un entretien du véhicule par le centre Porsche d'Arpajon pour un total d'un peu plus de 3 300€. Il a depuis assez peu roulé avec puisque le compteur affichait seulement 71 527 km le jour de notre essai. Les pneus ont été remplacés en 2017 et une révision vient de plus d'être effectuée. Cette 3.2L Jubilé séduira donc les connaisseurs.

In 1988, to celebrate the production of the 250,000th Porsche 911 and the 25th anniversary of this legendary model launched at the 1963 Frankfurt Motor Show, Porsche unveiled the Carrera 3.2L Jubilee. This limited edition of 875 units only had a special finish: blue diamond metallic tint with matching Fuchs rims, complete equipment including sunroof, signature of Ferry Porsche on the headrests and a commemorative plaque specific. Registered on July 1, 1988 this car is a desirable 911 Carrera 3.2L G50 Jubilee. In its blue metallic diamond color with blue leather interior, conforming to this particular edition, the car presents very well. It was

acquired by its current owner, in 2013, at the Auto Salon Singen, in Germany, from Spain. The car had covered 67,500 km by then; the mileage seems consistent with its good state of conservation and is supported by the duplicate manual delivered with the car. The following year, in 2014, it received an overall inspection and maintenance by the Porsche Center in Arpajon for a total cost of over € 3,300. It has hardly been used since then, as the odometer shows only 71,527 km on the day of our test. The tyres were replaced in 2017 and it was recently serviced. This 3.2L Jubilee will surely be appreciated by connoisseurs.

1993 PORSCHE 964 CARRERA 4 TURBO LOOK

Carte grise française
French title

Châssis n° WPOZZZ96ZPS403137

65.000 - 85.000 €

• Seulement 174 exemplaires
produits

• Kilométrage limité

• Entretien à jour

• Only 174 built

• Low mileage

• Up-to-date service
history



La Porsche 964 Carrera 4 Turbo Look compte parmi les 964 les plus rares, puisque seuls 174 exemplaires furent produits. Elle reprenait le flat 6 atmosphérique de 3.6L associé à la caisse à ailes larges de la 964 Turbo, tandis que l'aile arrière fixe était remplacé par une version rétractable. Cette combinaison met particulièrement en valeur la ligne musclée de la caisse large.

L'exemplaire présenté fut vendu neuf en septembre 1993 en Suisse. D'une sobre livrée « polar silver metallic » combinée à un élégant intérieur tout cuir optionnel de couleur tabac, elle dispose également d'un toit ouvrant. C'est quelques années plus tard que Michel

Legrand, compositeur et musicien talentueux, en a fait l'acquisition. Il affectionnait particulièrement cette voiture et la conservera jusqu'à son décès. Cette automobile a bénéficié d'un entretien régulier justifié par des factures depuis 2013, et, en 2017, une d'elles mentionne une réfection moteur complète suite à une erreur de l'atelier alors qu'elle avait 89 342 km. N'ayant parcouru qu'à peine 600 km depuis, elle a bénéficié d'une révision chez Porsche Vélizy en avril 2019. Nous sommes en présence d'un véritable collector dont la provenance illustre ajoute à sa rareté et son entretien suivi un intérêt que les amateurs ne sauront manquer.

The Porsche 964 Carrera 4 Turbo Look is one of the rarest 964s, as only 174 cars were built. It featured the 3.6-litre flat-six with the wide rear wings body from the 964 Turbo, while the fixed rear spoiler was replaced by a retractable version. This combination sets off the powerful styling of the wide body particularly well.

The model offered here was sold new in September 1993 in Switzerland. Discreetly finished in Polar Silver metallic with an optional and elegant all-leather interior in Tobacco Brown, it is also fitted with a sunroof. Some years later, it was purchased by

Michel Legrand, the talented musician and composer. He was especially fond of this car and kept it until his death. It has been regularly maintained, as the invoices since 2013 confirm, and in 2017, following a mistake made in the workshop, the engine was completely rebuilt at 89,342km. After covering barely 600km since, it was serviced at Porsche Vélizy in April 2019.

This is a true collector's car, whose distinguished provenance adds to its exclusivity, while its regular maintenance will make it an appealing and unmissable car for enthusiasts.

1995 PORSCHE 993 CARRERA 4

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° WPOZZZ99ZSS313030

85.000 - 100.000 €

• Première main

• 13 220 km seulement depuis l'origine

• État proche du neuf

• One owner

• Only 13,220 km from new

• Near-new condition



Cette Carrera 4 à boîte manuelle a l'intéressante particularité de n'avoir connu qu'un seul propriétaire (un M. Vaccani, résidant à Milan) entre son achat neuf et l'an dernier, et de n'avoir parcouru que 13 220 km d'origine. Ces informations sont confirmées par le carnet d'entretien et se traduisent évidemment par un état exceptionnellement bon. La peinture est proche du neuf et, à l'intérieur, la sellerie en cuir bleu ne présente pas de trace d'usure, les interrupteurs donnant l'impression

de n'avoir été presque jamais utilisés. Le coffre avant et le compartiment moteur sont impeccables, de même que les jantes. De plus, cette voiture est dotée d'un système d'air conditionné et d'un toit ouvrant.

Toujours entretenue chez Porsche Milano, cette Porsche 993 Carrera 4 est sans doute un des plus beaux exemplaires disponibles sur le marché. Elle offrira à son nouveau propriétaire la sensation incomparable et rare de prendre place dans une voiture quasi neuve.

This Carrera 4 with manual transmission has the interesting distinction of having had only one owner (Mr. Vaccani, a resident of Milano) from the time it was bought new until last year, and having covered only 13,220 km from new. These details are confirmed by the service booklet and are naturally reflected in the car's exceptional condition. The paintwork is near new, while inside, the blue leather upholstery shows no signs of wear.

The switches give the impression that they have hardly ever been used. The front boot and engine compartment are impeccable, as are the wheels. In addition, the car is fitted with air conditioning and a sunroof.

Always maintained at Porsche Milan, this Porsche 993 Carrera 4 is without doubt one of the finest examples available for sale. It will give its new owner the feeling of getting behind the wheel of a car which is virtually brand-new.

1997 PORSCHE 993 C2 CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis n° WPOZZZ99ZVS330676
Moteur n° 63V51726

40.000 - 60.000 €

• Livrée neuve en France par
Sonauto

• Dernière 911 refroidie par
air

• Version cabriolet et 285 ch

• *Supplied new in France by
Sonauto*

• *The last air-cooled 911*

• *Convertible version producing
285 bhp*



Mise en circulation le 3 mars 1997, notre Porsche 993 est une version Carrera 2 cabriolet équipée de la boîte de vitesses Tiptronic. Son moteur, le dernier refroidi par air sur une 911 est doté du système « Varioram » et développe 285 ch. Elle fut vendue neuve par le concessionnaire Porsche Sonauto de Levallois comme l'indique son carnet d'entretien et fut notamment suivie par la suite par Zell Motors Porsche Paris jusqu'au début des années 2000. Son actuel propriétaire en fit l'acquisition en 2005 la voiture avait alors un peu plus de 40 000 km. Il va parcourir près de 90 000 km à son bord faisant réaliser les entretiens par un proche, mécanicien de métier. Sobre et élégante, sa livrée combine

une carrosserie de couleur « Black Metallic » à un intérieur tout cuir de couleur noir et moquettes assorties. Elle est dotée d'une capote électrique, ainsi que d'un filet anti-remous. Son compteur totalise aujourd'hui un peu moins de 130.000 km, en phase avec l'état général du véhicule qui a régulièrement roulé. Elle a récemment bénéficié d'une vidange et les pneus ont été remplacés. Ce cabriolet sera de plus livré avec sa trousse à outils ainsi que son compresseur et son double de clés. Sans être parfaite mais en bon état général, notre Porsche 993 en version cabriolet propose un véritable agrément de conduite au son du flat 6 et son estimation est des plus séduisantes.

First registered on 3 March 1997, our Porsche 993 is a Carrera 2 Cabriolet fitted with Tiptronic transmission. Its engine, the last air-cooled unit to be fitted to a 911, is equipped with the 'Varioram' system and develops 285bhp. It was sold by the Sonauto Porsche dealership in Levallois, as is shown in its service booklet, and subsequently maintained by Zell Motors Porsche Paris until the beginning of the 2000s. Its current owner acquired the car in 2005, when the car had covered just over 40,000km. He covered nearly 90,000km in it, entrusting its maintenance to a close friend who was a professional mechanic.

Sober and elegant, it is finished in a combination of black metallic paintwork with a black all-leather interior and matching carpets and features an electric soft top. It is currently showing a little under 130,000km, in keeping with the general condition of the car, which has been driven regularly. The oil was recently changed and the tyres replaced. The car will be supplied with its toolkit, tyre compressor and two sets of keys. Although not perfect, our Porsche 993 Cabriolet is in good overall condition and offers genuine driving pleasure to the accompaniment of its flat-six together with a most attractive price estimate.

1996 ROVER MINI CABRIOLET USINE

Titre de circulation italien /
Certificat de conformité fourni
*Italian title / Supplied with
certificate of conformity*

Châssis n° SAXXNNBYNBD131448

22.000 - 32.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Très rare cabriolet usine
- Moins de 15 000 km d'origine
- Exceptionnel état de conservation

- *Very rare works convertible*
- *Less than 15,000 km from new*
- *Exceptionally well-preserved condition*



En 1994, après le rachat de Rover par BMW, il fut décidé de construire une petite série de Mini cabriolet à l'usine afin de rajeunir la marque, seuls 1081 exemplaires furent produits.

Le modèle présenté est ainsi un vrai cabriolet Mini d'usine, acheté neuf chez le concessionnaire Sorbello Auto Srl en Sicile et immatriculé en octobre 1996 sur l'île italienne. Sa première propriétaire, Domenica Crisafulli, demeurant dans le village de Casalvecchio à côté de Savoca, lieu de tournage de la célèbre trilogie 'Le Parrain', conserva précieusement l'auto pendant plus de 20 ans. Lors de son acquisition en décembre 2017, le propriétaire actuel a fait procéder à une révision mécanique générale. Ce ravissant petit cabriolet

totalise aujourd'hui moins de 15 000 km, 14 663 km exactement le jour des prises de vue. La carrosserie, de teinte « British Racing Green 2 » avec liserés or est en excellent état. L'élégant habitacle est lui aussi superbement préservé, notamment la sellerie en tissu gris, tout comme la toile de capote, grise également. En superbe état d'origine, autoradio et antivol compris, cette Mini sera de plus livrée avec tous ses manuels et carnets dont celui d'entretien, la 1ère facture d'achat et de factures d'entretien, ainsi que son double des clés. A la fois moderne et au look délicieusement rétro, ce cabriolet Mini d'usine ravira ses occupants aussi bien lors de promenades citadines que balnéaires.

In 1994, after Rover had been bought by BMW, it was decided to build a small run of Mini convertibles at the factory in order to rejuvenate the brand, only 1081 cars were built.

The model on offer is an authentic Mini works cabriolet, purchased new from the Sorbello Auto Srl dealership in Sicily, and registered on the Italian island in October 1996. Its first owner, Domenica Crisafulli, who lived in Casalvecchio, next to Savoca where the famous trilogy The Godfather was filmed, treasured the car for more than 20 years. When he bought it in December 2017, its current owner had a general mechanical service carried out. Today, this delightful

convertible has covered less than 15,000km (14,663km on the day we photographed it.) Its bodywork, finished in 'British Racing Green 2' with gold pinstripes, is in excellent order. The elegant interior has also been superbly preserved, in particular the grey cloth upholstery and the grey hood fabric. In splendid original condition, complete with its radio and anti-theft device, this Mini also comes with all its manuals and booklets, including the service booklet and bills, the original purchase invoice and both sets of keys. Modern but charmingly retro in appearance, this works Mini cabriolet will delight its passengers as they drive through town or beside the sea.

1966 MORRIS MINI TRAVELLER MK1

Carte grise française
French title

Châssis n° 841356
Moteur n° 8AJ-U-H1075

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

- Remise en état complète
- Très belle présentation
- Modèle mythique

- **Completely overhauled**
- **Nice condition**
- **An iconic model**



En septembre 1960, soit quelques mois après l'apparition de la révolutionnaire Mini, Austin et Morris présentent une version break dont l'empattement a été légèrement rallongé et quelques détails améliorent l'équipement de série. Avec une volonté non dissimulée de s'adresser à une clientèle de gentlemen farmer, la carrosserie affiche fièrement des inserts en bois qui habillent élégamment la partie arrière.

L'exemplaire présenté a fait l'objet d'une importante restauration en 2011, avec mise à nu de la carrosserie, remplacement des planchers, des bas de caisse et des bois de la partie arrière. L'ensemble a reçu une peinture neuve et tous les chromes

et accessoires sont neufs ou refaits. L'intérieur (sellerie, moquettes) a été lui aussi complètement refait. Parallèlement, la mécanique a été restaurée: moteur, boîte de vitesses, trains roulants, électricité, freins... Après cette remise en état, la voiture a participé au tournage du film « La Ritournelle » avec Isabelle Huppert. De teinte verte avec intérieur vert clair, cette Mini 850 dotée d'une boîte quatre rapports est équipée d'un volant accessoire, et de jantes Dunlop en alliage léger. Grand classique de l'automobile britannique, son caractère ludique et son aspect pratique sont particulièrement bien mis en évidence grâce à la restauration de qualité dont il a bénéficié.

In September 1960, a few months after the launch of the revolutionary Mini, Austin and Morris introduced an estate version whose wheelbase was slightly extended and the car had some detail improvement for standard equipment. With an undisguised desire to address a clientele of gentlemen farmers, the body proudly featured wood inserts that elegantly dressed the rear to give an impression of a "woodie."

The car on offer underwent a major restoration in 2011, with the bare body exposed and the replacement of the floors, the sills and the wooden sections at the rear. The car received a new coat

of paint and all the chrome and accessories were either new or redone. The interior (upholstery, carpets) was also completely redone. The mechanicals were restored: engine, gearbox, running gear, electricity, brakes... After the overhaul, it was used in the shooting of the film "La Ritournelle". This green Mini 850 with a light green interior and a four-speed gearbox is equipped with an accessory flywheel and Dunlop alloy wheels. A great British classic, the car's playfulness and practicality are particularly well highlighted thanks to the quality of restoration the car has benefited from.

2012 SMART FORTWO COUPÉ BRABUS XCLUSIVE

Carte grise française
French title

Châssis n° WME4513331K546209

7.000 - 12.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Citadine chic et performante

• Equipement complet et historique unique

• Entretien mécanique suivi

• A chic and high-performance city car

• Ccomplete equipment and unique history

• Mechanically well maintained



En 1997 la Smart City Coupé, compacte avec moteur 3 cylindres près de l'essieu arrière propulseur, s'est tout de suite démarquée des productions classiques. Ses évolutions ont préservé l'aspect général du premier modèle. Celle présentée est une Fortwo II en version sportive Brabus Xclusive développant 102 ch. Achetée neuve en janvier 2012 par l'hôtel Plaza Athénée, elle pouvait être mise à disposition de clients occupant, par exemple, la fameuse Suite Royale ou la splendide Suite Eiffel. Son propriétaire actuel en a lui fait l'acquisition en octobre 2013 lors de la vente du mobilier du palace par Artcurial. Il l'a depuis utilisé pour son usage personnel dans le cadre de la circulation parisienne.

Le véhicule totalise ainsi 34 700 km et a fait l'objet d'un entretien suivi. Il sera d'ailleurs livré avec son carnet, différents manuels et factures, ainsi que trois pièces de carrosserie (neuves) de rechange. Outre les nombreux équipements de série proposés sur la version Xclusive, notre exemplaire dispose d'intéressantes options telles que le pack navigation/multimédia avec écran tactile, ou encore des jantes Brabus Monoblock VII argent. Pour distinguer cette automobile, les sièges en cuir rouge et noir, ont été personnalisés de surpiques blanches et du logo 'Hôtel Plaza Athénée - Paris' cousu sur le dossier. Au volant de cette petite citadine vous vivrez avec grande classe le luxe d'un 5 étoiles à 4 roues !

In 1997, the Smart City Coupé, very compact with a 3-cylinder engine at the rear, immediately distinguished itself from the other cars in the street. Its evolutions preserved the general aspect of the first model. The car on offer is a Fortwo II in Brabus Xclusive sporting version, developing 102bhp. Purchased new in January 2012 by the Plaza Athenee hotel, it was made available to guests, for example, the famous Royal Suite or the splendid Eiffel Suite. Its current owner bought it in October 2013 when the hotel's furniture was auctioned by Artcurial. The new owner has since used the car for his personal use in Paris. The vehicle has

covered 34,700 km and has been recently serviced. The car will be delivered with its manuals, service logbook and invoices, as well as three spare body parts. In addition to the many standard equipment available on the Xclusive version, our example has interesting options such as navigation/multimedia package with touch screen, as well as Brabus Monoblock VII silver rims. To distinguish this car, the red and black leather seats, were personalized with white stitching and the logo 'Hôtel Plaza Athénée - Paris' is sewn on to the backrest. Seize the opportunity to drive in a 5 stars palace city car!

ARTCURIAL

// Motorcars



RACING, FLYING & YACHTING

Aéronautique 2019

Vente aux enchères :
Dimanche 16 juin 2019 - 15h

7, Rond-Point
des Champs-Élysées
75008 Paris

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

ARTCURIAL



Peter BEARD
(Né en 1938)
Sans titre, *Il Gene del Progresso*,
BMW Italia - 2002
Tirage chromogénique avec collage
Pièce unique
132 x 152 cm

Estimation : 6 000 - 10 000 €

POST-WAR & CONTEMPORAIN

*Collection Fabio Fasolini,
sélection Photographie*

Vente aux enchères :
Mercredi 5 juin 2019 - 16h

7 Rond-Point
des Champs-Élysées
75008 Paris

Contact :
Vanessa Favre
+33 (0)1 42 99 16 13
vfavre@artcurial.com

ARTCURIAL

// Motorcars



© Christian Martin

1939 Alfa Romeo 8C 2900B Touring
Berlinetta vendue 16 745 600 €,
Rétromobile 2019

YOUR CAR COULD BE OUR NEXT RECORD!

Prochaines ventes :
Dimanche 27 octobre 2019
Automobiles sur les Champs

Vendredi 7 février 2020
Rétromobile 2020

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

artcurial.com/motorcars



LES PLUS BELLES TRANSACTIONS
PORTENT TOUJOURS LA MÊME SIGNATURE

.....


JOHN TAYLOR
LUXURY REAL ESTATE SINCE 1864

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

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

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.**

Falcon 8X

WWW.FALCON8X.COM | FRANCE: +33 1 47 11 88 68 | USA: +1 201 541 4600

 **DASSAULT**
AVIATION

ENGINEERED WITH PASSION



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.





JARAME



Concept Store Saint Germain. Paris 75006
+33 (0) 9 83 43 83 65

WWW.LINEA DI CORSA.COM

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 72h. 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:
 - 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 rétrocédés à l'adjudicataire sur présentation des justificatifs d'exportation hors UE. L'adjudicataire UE justifiant d'un n° de TVA Intracommunautaire et d'un document prouvant la livraison dans son Etat membre pourra obtenir le remboursement de la TVA sur commissions.

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

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

pourra s'effectuer qu'une fois ses frais de stockage payés.

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

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

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

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

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

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

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

si le vendeur ne formule pas cette demande dans un délai de trois mois à compter de l'adjudication, la vente est résolue de plein droit, sans préjudice de dommages intérêts dus par l'adjudicataire défaillant. En outre, Artcurial SAS se réserve de réclamer à l'adjudicataire défaillant, à son choix:

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

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

4. LES INCIDENTS DE LA VENTE

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

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

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

5. PRÉEMPTION DE L'ÉTAT FRANÇAIS

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

6. PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE - REPRODUCTION DES ŒUVRES

Artcurial SAS est propriétaire du droit de reproduction de son catalogue. Toute reproduction de celui-ci est interdite et constitue une contrefaçon à son préjudice.

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

7. BIENS SOUMIS À UNE LÉGISLATION PARTICULIÈRE

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

8. RETRAIT DES LOTS

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

9. INDÉPENDANCE DES DISPOSITIONS

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

10. COMPÉTENCES LÉGISLATIVE ET JURIDICTIONNELLE

Conformément à la loi, il est précisé que toutes les actions en responsabilité civile engagées à l'occasion des prises et des ventes volontaires et judiciaires de meuble au 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 pupose, 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:
 - 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/responsibility whatsoever, and will have sole discretion to decide whether or not the bidding will take place again.

5. PRE-EMPTION OF THE FRENCH STATE

The French state 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_2 _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,
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-Priseur:
Jean-Louis Vedovato
8, rue Fermat - 31000 Toulouse
T. +33 (0)5 62 88 65 66
v.vedovato@artcurial-toulouse.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 Jiuxianqiao Lu
Chaoyang District - Beijing 100015
T. +86 137 01 37 58 11
lijiaiyi7@gmail.com

Israël
Philippe Cohen, représentant
Chirly Attias, assistante
T. +33 (0)1 77 50 96 97
T. +33 (0)6 12 56 51 36
T. +972 54 982 53 48
pcohen@artcurial.com

ADMINISTRATION ET GESTION

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

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

Comptabilité générale:
Responsable: Virginie Boisseau,
Marion Bégat, Samantha Kisonauth,
Sandra Margueritat, Mouna Sekour
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 Bouchekout,
Clovis Cano, Denis Chevallier,
Lionel Lavergne, Joël Lavolette,
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
Sophie Dupont
Alexia Yon
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 junior :
Tom Montier, 20 88
Graphiste :
Roxane Lhéoté, 20 10
Abonnements catalogues :
Géraldine de Mortemart, 20 43

Relations Extérieures
Directeur :
Jean Baptiste Duquesne, 20 76
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
Administrateurs :
Pearl Metalia, 20 18
Béatrice Nicolle, 16 55
Consultants :
Catherine Heim

Livres et Manuscrits

Spécialiste senior:
Guillaume Romaneix
Administrateurs :
Lucie Moison, 16 58
Esmeralda Nunez-Mormann

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

Orientalisme

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

Souvenirs Historiques et Armes Anciennes

Expert: Gaëtan Brunel
Administrateur:
Juliette Leroy, 20 16

Ventes Généralistes

Contact :
Juliette Leroy-Prost, 20 16

Tableaux et Dessins Anciens et du XIX^e s.

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

Vins Fins et Spiritueux

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

Hermès Vintage & Fashion Arts

Directeur : Pénélope Blanckaert
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

Spécialiste :
Pierre-Alain Weydert, 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 Cavaleiro
Catalogueur : Florent Wanecq
Administrateur :
Élodie Landais, 20 84

Post-War & Contemporain

Directeur: Hugues Sébilleau
Recherche et certificat:
Jessica Cavaleiro
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-197

ARTCURIAL

// Motorcars

ORDRE D'ACHAT

ABSENTEE BID FORM

Automobiles en scène - vente 3946 - 17 juin 2019

☐ 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

Sébastien Defaux
Sébastien Duijndam
Peter Gunnars
Marius Hanin
Dirk de Jager
Loïc Kernén
David Pell
Maxime Remyse
Moritz Schell
Kevin Van Campenhout

Remerciements

Philippe Berthonnet
Marc Bouvot
Raphael Brunet
Conservatoire Citroën
Marie Janoueix
Guillaume Keller
Pierre-Yves Laugier
Institut Bernard Magrez
Julie Melon
Sheila O'Leary
Julian Parish
Philippe et Olivier de Parkelis
Marc Rabineau
Michel Revoy
Giacomo Rizzotto
Rebecca Ruff
Gautam Sen
Guillaume Waegmacker

Infographistes

Horacio Cassinelli
Sandrine Coll

