

AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS 12

Dimanche 8 avril 2018 - 16h

7 Rond-Point
des Champs-Élysées
75008 Paris



ARTCURIAL
// *Motorcars*



AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS 12

Dimanche 8 avril 2018 - 16h

7 Rond-Point
des Champs-Élysées
75008 Paris



AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS 12

vente n°3790

VENTE / *AUCTION*

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

Dimanche 8 avril 2018 - 16h

Sunday 8 April 2018 - 4pm

INFORMATIONS / *ENQUIRIES*

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

Commissaire-Preneur / *Auctioneer*

Hervé Poulain

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

Spécialistes / *Specialists*

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

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

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

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

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

Consultants

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

Niklas Hannah
nhannah@artcurial.com

Relations clients, administration *Client services, administration*

Iris Hummel
Directeur des opérations
et de l'administration
*Director of operations
and administration*
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 56
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*

Marion Dauneau
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 45
Fax : +33 (0)1 42 99 20 22
mdauneau@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

EXPOSITIONS PUBLIQUES *PUBLIC VIEWING*

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

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

Samedi 7 avril 2018

11h-18h

Dimanche 8 avril 2018

11h-16h

Saturday 7 April 2017

11am-6pm

Sunday 8 April 2017

11am-4pm

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



LIVRAISON & STOCKAGE / *DELIVERY & STORAGE*

Les véhicules seront rapatriés le soir de la vente dans un stockage sécurisé pour la somme de 250 € HT par voiture / 160 € HT par scooter et pourront être enlevés à partir du lundi 9 avril 2018 à 14h après règlement intégral. Les frais de stockage sont gratuits jusqu'au mercredi 11 avril 2018 inclus et s'élèvent ensuite à 30 € HT par jour et par voiture / 20 € HT par jour et par scooter. Règlement des frais de stockage sur place par chèque, en espèces, CB ou préalablement par virement.

The vehicles will be shipped the evening of the sale to a secured storage place at the cost of €250 + VAT per car / €160 + VAT per scooter and can be collected from there from Monday 9 April 2018 2pm after full payment. Storage cost is offered free of charge until and including Wednesday 11 April 2018 and will then be charged at €30 + VAT per day and per car / €20 + VAT per day and per scooter. Payment of storage fees by cheque, cash, credit card at collection or prior 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.

◆ L'adjudication du lot est TTC. La TVA, aux taux en vigueur de 20%, est incluse dans le prix d'adjudication. Cette TVA est récupérable pour le professionnel français. Elle est remboursable pour un acheteur hors UE sur présentation des justificatifs d'exportation hors UE ou pour un adjudicataire professionnel justifiant d'un numéro de TVA intracommunautaire et d'un document prouvant la livraison dans l'État membre.

◆ This lot is sold with VAT included. The VAT can be refunded to any European registered company in the car business which acquired it at auction, providing it holds a VAT European registration number and it can prove the lot has been transported to his country of residence. The VAT will be reimbursed to any buyer residing outside the EU, providing he can give evidence of this exportation, such as export papers duly signed and cleared by the French customs or from any other member country of the EU.

INDEX

A

1952 ACMA Vespa 125	2
1953 ACMA Vespa 125	11
1954 ACMA Vespa 125	3
1955 ACMA Vespa 125	4
1955 ACMA Vespa	16
1956 ACMA Vespa 125	6
1957 ACMA Vespa 125	7
1957 ACMA Vespa 150 GL	8
1957 ACMA Vespa 125	12
1958 ACMA Vespa 150 GL	15
1959 ACMA Vespa 125N	17
1939 Alfa Romeo 6C 2500 SS Spider	54
1961 Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce	63
2018 Alpine A110 « Première Édition »	26
1968 Aston Martin DB6 Volante MK1 RHD	69
2003 Aston Martin DB7 Vantage Volante	68
1961 Austin Healey 3000 MK II BT7	77
1966 Austin Mini Deluxe	19

B

1960 Bentley Continental S2	59
1980 BMW 320/6 « Top-Cabriolet » Baur	43
1991 BMW Z1	44
1950 Bristol 401	57
1927 Bugatti Type 43	56

C-D

1953 Citroën Traction 11BL Fourgonnette	80
1968 Citroën DS 21 Cabriolet	61
1970 Citroën SM Carburateurs	79
1973 Citroën Méhari	78
1957 DB HBR5	55
1976 Dino 308 GT4	33
1944 Dodge WC-56 Command Car	22

F

1957 Facel Vega FV4	53
1977 Ferrari 308 GTB Carter Sec	73
1982 Ferrari 400i	32
1988 Ferrari Mondial 3.2L Cabriolet	35
1989 Ferrari F40	36
1993 Ferrari 512 TR	34
1994 Ferrari 348 GTS	75
2004 Ferrari 575M Maranello HGTE	74
1962 Fiat Nuova 500 D	18
1962 Fiat 600 D « Jolly »	20
1957 Ford Thunderbird Avec Hard-Top	82
1965 Ford Mustang Coupé Hardtop V8	81

J

1954 Jaguar XK 120 Roadster	28
1958 Jaguar XK 150 3.4L Roadster	67
1970 Jaguar Type E 4,2L Cabriolet Série 2	27
1986 Jaguar XJS C Targa	71
1989 Jaguar XJS V12 Coupé	70
1990 Jaguar XJS V12 Cabriolet	72

L

1970 Lamborghini Espada Série 2	39
1973 Lamborghini Urraco P 250 S	38
Lambretta Li 125	13
Lambretta-Serveta Li 150	14
1953 Lambretta LD 125	10
1956 Lambretta LD 150	9
1957 Lambretta LD 125	5
1988 Lancia Delta HF Intégrale 8 Soupapes	46

M

1972 Maserati Ghibli 4,9L SS	40
1962 Mercedes-Benz 190 SL	84
1968 Mercedes-Benz 230 SL Pagode	86
1969 Mercedes-Benz 280 SL Pagode	83
1987 Mercedes-Benz 560 SEL	85
1947 MG TC	76
2013 Morgan 3 Wheeler	23
1951 Mors Speed SC1	1

P

1979 Peugeot 504 Cabriolet	52
1990 Peugeot 205 Griffes	51
1960 Porsche-Diesel Type 218 Standard	37
1961 Porsche 356 BT5 Roadster	31
1974 Porsche 911 2,7L S Targa	29
1989 Porsche 928 Clubsport	47
1990 Porsche 964 Carrera 4	30
1992 Porsche 928 GTS	48
1995 Porsche 928 GTS Morabito	49
1998 Porsche 993 Turbo S	50
1965 Princess Vanden Plas 4 litre R	66

R-S-T-W

1976 Range Rover Classic	41
1982 Range Rover Rallye-Raid	42
1983 Renault 5 Turbo GR IV	64
1996 Renault Spider	25
2003 Renault Clio V6 Phase 1	65
2009 Renault Mégane RS R26.R	24
1937 Rolls-Royce 25/30 Sports Saloon	58
1958 Rolls-Royce Silver Cloud S1	60
1972 Steyr-Puch Pinzgauer 710 K	21
1968 Simca 1200 S	62
1980 Volkswagen Golf GTI	45



Collection d'un passionné de scooters italiens

lot 1 à 17

1951 MORS SPEED SCI

Carte grise française

French title

N° de série 4929

- Conception ingénieuse
- Facilement transportable

- *Ingenious design*
- *Easily transportable*

1.500 - 2.500 €

Sans réserve / *No reserve*

Le Mors Speed est un petit scooter particulièrement ingénieux, fruit de la créativité de Pierre Brissonnet. Il a la particularité de comporter une unique pièce de fonderie en aluminium formant le tablier, le réservoir d'essence et le plancher, la coque arrière en tôle emboutie étant boulonnée au plancher. Son poids était réduit et il était facilement

démontable en deux parties distinctes limitant ainsi son encombrement et facilitant grandement son transport. La boîte de vitesse est actionnée par deux commandes au talon. Ce scooter a été entièrement restauré par notre collectionneur et se présente en bel état général, nécessitant une révision d'usage.



The Mors Speed is a particularly ingenious little scooter, the fruit of Pierre Brissonnet's creativity. It has the particular feature of having a single piece of aluminum casting forming the deck, fuel tank and floor, with the deep-drawn sheet metal hull bolted to the floor. Its weight was reduced and it can easily be

dismantled into two separate parts for space reasons and to facilitate transport. The gearbox is operated by two heel controls. This scooter has been entirely restored by our collector and is in good general condition, requiring a regular overhaul.

1952 ACMA VESPA 125

Carte grise française

French title

N° de série 21232

- Modèle ancien
- Restauration de qualité

- *Interesting early model*
- *Nicely restored*

3.500 - 5.500 €

Sans réserve / *No reserve*

A partir de 1952, la construction de la coque des ACMA est confiée à l'entreprise automobile Facel Metallon. Nous présentons ici l'un des plus anciens scooters de la collection. Il faut rappeler qu'en France, le modèle avec le phare bas fixé sur le garde boue, appelé *faro basso* en Italie, ne pouvait pas être homologué car il n'offrait pas un éclairage satisfaisant.

Ainsi, ACMA équipa ses scooters d'un phare fixé au guidon, dès le début de sa production. Notre collectionneur, particulièrement sensible aux modèles les plus anciens d'ACMA, a restauré cette machine avec soin, sans considération de coûts ni de temps.

From 1952 onwards, the construction of the ACMA hulls is entrusted to the automobile company, Facel Metallon. The one on offer is one the first ones of the collection. It should be recalled that in France, the model with the low headlight on the mudguard, called "faro basso" in Italy, could not be

certified because it did not offer satisfactory lighting. As a result, ACMA equipped its scooters from an early stage with a headlight on the handlebar. Our collector, particularly attached to the early ACMA models, has restored this example with care, regardless of money and time.



1954 ACMA VESPA 125

Carte grise française

French title

N° de série 111744

- Belle restauration
- Modèle intéressant

- *Well restored*
- *Interesting model*

3.500 - 5.500 €

Sans réserve / *No reserve*

L'apparition du modèle 1954 se fait en octobre 1953. L'Acma 125 présente de nombreuses modifications par rapport aux modèles précédents. Le dessin du capot moteur est modifié, le moteur est revu, il adopte maintenant une côte absolument carrée de 54 mm par 54 mm, la nouvelle culasse est hémisphérique, l'embiellage est revu.

On peut ainsi constater un véritable gain de puissance. Ce modèle 1954 est un beau scooter qui a été restauré avec soin par notre collectionneur, il semble être dans une des teintes correctes pour l'année, vert pâle, et il est équipé de son porte bagage.



The 1954 model was launched in October 1953. The Acma 125 was different in many ways from the previous models. The engine bonnet design is modified and the bore and the strokes of the engine are now equal (54mm). In addition, the new cylinder head is hemispherical and the connecting rod is reviewed. The

result is a real power gain. This beautiful scooter, from 1954 has been carefully restored by our collector, is equipped with its luggage rack and seems to be in one of the correct shades of that year, pale green.

1955 ACMA VESPA 125

Carte grise française

French title

N° de série 154103

- Un des premier V55
- Bel état général
- *One of the first V55*
- *In good condition*

3.500 - 5.500 €

Sans réserve / *No reserve*

ACMA (Ateliers de Construction de Motocycle et Accessoires) s'installe à Fourchambault fin 1950 mais la production ne débuta qu'en 1951. Si à ses débuts, l'usine n'emploie qu'une vingtaine de personnes le beau succès du Vespa entraîne un important développement de l'ACMA qui emploie près de 3 000 salariés en 1958. A partir de la fin des années 1950, la forte croissance de la

voiture populaire et la diminution de la demande entraînent la fermeture définitive de l'ACMA en décembre 1962. Ce bel ACMA de 1955 appartenait précédemment à un collectionneur de Champagne. Il a été restauré avec soin par notre collectionneur et n'a parcouru depuis sa restauration que quelques kilomètres.

End of 1950, ACMA (Ateliers de Construction de Motocycle et Accessoires) settled in Fourchambault but only started producing in 1951. If at its beginnings the factory only employed about twenty people, the success of Vespa led to an important development of the ACMA. In 1958, they were employing about 3,000

employees. From the late 1950s onwards, the popularization of the automobile led to a fall in demand for scooters and ACMA shut down in December 1962. This beautiful model from 1955 used to belong to a French collector. It has been carefully restored by our collector and has only travelled a few km since its overhaul.



1957 LAMBRETTA LD 125

Carte grise française

French title

N° de série 131671

- Belle restauration
- Un grand classique
- *Beautiful restoration*
- *An established classic*

3.500 - 5.500 €

Sans réserve / *No reserve*

Lambretta est créé par Ferdinando Innocenti après la seconde guerre mondiale. Les usines Innocenti étaient spécialisées depuis 1931 dans la production de tubes d'acier. Il était donc compréhensible qu'après la guerre elles répondent à la demande croissante de la population d'avoir un moyen de transport individuel économique. C'est

logiquement un châssis tubulaire qui sera adopté. Ce LD 125 qui constitue le modèle emblématique de la marque a été restauré avec grand soin par notre collectionneur sans considération de coût ni de temps. Dans sa robe crème avec ses selles caractéristiques en caoutchouc, il fera fureur dans les rues parisiennes.

Lambretta was created by Ferdinando Innocenti after the Second World War. Innocenti was specialized in the production of steel tubes since 1931. It was therefore understandable that after the war they met the growing demand of the population for an economic means of individual transport.

Logically, a tubular frame will be adopted. This LD 125, which is the emblematic model of the brand, has been restored with great care by our collector without regard to cost or time. Cream coloured with its characteristic rubber saddles, this scooter will be all rage in the Parisian streets.



1956 ACMA VESPA 125

Carte grise française

French title

N° de série 251218

- Accessoires intéressants
- Restauration soignée

- *Nice accessories*
- *Nice restoration*

3.500 - 5.500 €

Sans réserve / *No reserve*

Ce scooter fut restauré par notre collectionneur avec grand soin. Une attention toute particulière fut portée aux détails et notamment aux accessoires qui ont été montés dans l'esprit de l'époque. Il est équipé d'un saute vent Ardor, d'un porte bagage, d'enjoliveurs de roues et de klaxon le rendant ainsi unique et attrayant. Il faut rappeler à quel

point les accessoires étaient populaires et recherchés à l'époque, permettant de personnaliser à outrance sa monture. L'exemple des Mods en Angleterre et des nombreux clubs créés à l'époque en Europe le montrent. On trouve alors une foultitude de préparateurs et d'accessoiristes, aussi bien pour l'aspect esthétique que mécanique.



This scooter was carefully restored by our collector, who paid particular attention to the details and notably the assembling of the accessories in the flair of the time. It is equipped with an Ardor wind deflector, a luggage rack, wheel hubcaps and horns making it unique and attractive. At that

time, personalizing one's scooter with accessories was very popular and trendy and numerous clubs like the Mods in England were created. A new market of mechanics and esthetical preparers and prop masters was developed.

1957 ACMA VESPA 125

Carte grise française

French title

N° de série 183910

- Bien équipé
- Idéal pour des longs voyages

- *Well equipped*
- *Ideal for longer hauls*

3.500 - 5.500 €

Sans réserve / *No reserve*

Dès la première guerre, Piaggio fondée à Gènes en 1884 se concentre sur la production d'avion et d'hydravion. L'entreprise se diversifie et produit aussi bien des turbines, des moteurs que des avions devenant ainsi un des plus importants constructeurs aéronautiques de la péninsule. Dans le contexte difficile de l'après-guerre Enrico Piaggio comprend vite qu'une reconversion

industrielle est nécessaire et décide de se concentrer sur la mobilité individuelle, c'est ainsi que fut créé la Vespa. L'ACMA 125 présentée a été restaurée avec grand soin par notre collectionneur et présente des accessoires intéressants, tel le porte roue arrière faisant office de porte bagage de marque Kiprim.



Founded in Genova in 1884, Piaggio focused on the production of planes and seaplanes from the First World War onwards. The company then diversified its activities and produced turbines, engines as well as airplanes, becoming one of the most important aeronautical manufacturers in the peninsula. In the difficult post-war context,

Enrico Piaggio quickly understood that industrial conversion was necessary and decided to concentrate on personal transport. The Vespa was created. The ACMA 125 on offer has been carefully restored by our collector. It is set with interesting accessories, such as the Kiprim rear wheel carrier used as a luggage rack.

1957 ACMA VESPA 150 GL

Carte grise française

French title

N° de série 7801

- Le top chez ACMA
- Belle restauration

- *Top of the line*
- *Nice restoration*

4.000 - 6.000 €

Sans réserve / *No reserve*

Comme chez les concurrents tels que Lambretta, la gamme Vespa s'étend de plusieurs finitions et motorisations. Ainsi, on retrouve un moteur 150 cm³ plus puissant et coupleux. En France, ACMA va développer un modèle GL (pour Grand Luxe) de 1956 à 1958 qui demeure assez rare. Le guidon est caréné avec le compteur kilométrique qui est

intégré et éclairé la nuit. La puissance du moteur passe à 6,2 cv et le scooter est équipé d'une boîte à 4 rapports ce qui lui permet d'approcher les 80 km/heure. Ce scooter sportif et luxueux a probablement été construit fin 1956. Il a été entièrement restauré avec soin par notre collectionneur, qui apprécie particulièrement le 150 GL.



To compete with brands such as Lambretta, Vespa adopts new finishes and motorisations. A more powerful and fiery 150cc engine is thus conceived. In France, between 1956 and 1958, ACMA develops a limited GL (Grand Luxe) model. The handlebar is equipped with an integrated odometer which lights

up at night. The engine power is increased to 6.2 hp and the scooter is equipped with a 4-speed gearbox which allows it to reach 80 km/hour. This sporty and luxurious scooter was most certainly built end of 1956. It has been carefully restored by our collector, who particularly appreciates the 150 GL.

1956 LAMBRETTA LD 150

Carte grise française

French title

N° de série 503312

- Bel exemplaire
- Puissant et fiable
- *Appealing model*
- *Powerful and reliable*

4.000 - 6.000 €

Sans réserve / *No reserve*

Les Lambretta seront construits sous licence dans de nombreux pays tels que l'Angleterre, l'Espagne et l'Inde. En France, ils sont construits dans les années 1950 par l'industriel de Troyes, situé dans l'Aube. La motorisation 150 cm³ est proposée dès 1951. Elle répond à une demande de la population, qui souhaite effectuer de plus longs trajets avec une

meilleure vitesse moyenne. Le scooter constituait pour beaucoup de clients leur unique moyen de transport. Le LD 150 présenté est en bel état, il fut restauré par notre collectionneur il y a quelques années avec soin et n'a pas roulé depuis. Il constitue un modèle à la fois rapide et fiable.



Lambrettas were built under license in many countries such as England, Spain and India. In France, they were built in the 1950s by the industrial from Troyes. The 150cc model is available from 1951. It responds to the increasing demand from the population, wishing to travel longer distances with a better

average speed. Indeed the scooter was, at that time, the only means of transport for many customers. The LD 150 presented is in good condition, it was carefully restored by our collector a few years ago and has not been driven since. It is a speedy and reliable model.

1953 LAMBRETTA LD 125

Carte grise française

French title

N° de série 125LD5711286

- Modèle emblématique
- Projet intéressant

- *Iconic model*
- *Interesting project*

3.500 - 5.500 €

Sans réserve / *No reserve*

Le modèle LD constitue une évolution du modèle D, apparu en 1951, avec un carénage beaucoup plus enveloppant, alors que le D présentait une carrosserie minimaliste. Le châssis tubulaire est de section ronde et le modèle sera proposé en 125 et 150 cm³. Ce sera un véritable succès commercial pour la marque, le LD étant réputé pour sa qualité de

conception et de fabrication, en faisant un modèle performant et fiable. Le LD que nous présentons, construit sous licence en France, a été acheté par notre collectionneur alors qu'il sortait de restauration. Si quelques détails restent à finir, le travail déjà effectué est de bonne qualité.



The LD model is an evolution of the D model, which appeared in 1951. Its fairing is much more enveloping and contrasts with the D's minimalist bodywork. The tubular frame is of round shape and the model was offered in 125 and 150 cm³. The scooter was a real commercial success for the brand,

the LD being renowned for its design and manufacturing quality, making it a high-performance and reliable model. The LD on offer, built under license in France, was bought by our collector after having been restored. If some finishes are still to be made, the work already done is of good quality.

1953 ACMA VESPA 125

Carte grise française

French title

N° de série 65406

- Modèle ancien
- Belle restauration
- *Interesting early model*
- *Nice restoration*

3.500 - 5.500 €

Sans réserve / *No reserve*

Conçue par Corradino D'Ascanio et dessinée par Mario d'Este, la Vespa est véritablement un engin singulier et futuriste lors de son apparition en 1946. Le 125 cm³ de 1953 présenté est un modèle intéressant et ancien, qui fut immatriculé pour la première fois en France en août 1953. Il présente quelques modifications par rapport à l'ACMA 1952

telles que : le compteur intégré au phare, un plus important réservoir, ainsi qu'une suspension revue. Il fut restauré par notre collectionneur il y a un certain nombre d'années si bien qu'il présente encore bien.



The Vespa was conceived by Corradino D'Ascanio and designed by Mario d'Este. Launched in 1946, it was truly a singular and futurist vehicle. This interesting 125cc from 1953 was registered for the first time in France in August 1953. A few modifications were added to the ACMA 1952 version: the meter

was integrated in the headlight, the tank enlarged, and the suspensions revised. Thanks to a restoration carried by our collector, a number of years ago, the scooter is still in good condition.

1957 ACMA VESPA 125

Carte grise française

French title

N° de série 241899

- Belle restauration
- Parfait pour Paris
- *Beautiful restoration*
- *Ideal for Paris*

3.500 - 5.500 €

Sans réserve / *No reserve*

Le Vespa est véritablement un engin révolutionnaire en 1946. Afin de ne plus avoir de problème de transmission par chaîne, Corradino D'Ascanio imagine un véhicule à coque autoporteuse et transmission directe. Pour faciliter les démontages de la roue avant, il conçoit un bras porteur, proche du dessin d'un bras d'atterrissage. Mais c'est surtout la position de conduite qui est

révolutionnaire, permettant une assise confortable aussi bien pour les hommes que les femmes, qui portent alors uniquement des jupes, tout en restant bien protégés des intempéries, grâce au large tablier. Restauré avec soin, ce modèle datant de 1957 est équipé d'un enjoliveur de roue avant ainsi que d'un porte bagage arrière.



The Vespa was truly revolutionary in 1946. In order to avoid chain transmission problems, Corradino D'Ascanio imagined a vehicle with a self-supporting hull and direct transmission. To facilitate the dismantling of the front wheel, he also designed a mobile arm, close to the design of a landing gear. However, the real progress is

the driving posture. The seat allowed a comfortable ride, for both men and women, who, at that time, only wore skirts. Furthermore, the large cover offered protection during bad weather. This model from 1957 has been carefully restored and is equipped with wheel covers and a rear luggage carrier.

LAMBRETTA LI 125

Carte grise française

French title

N° de série selon carte grise 015059

- Bel état d'origine
- Modèle fiable et performant
- *In good original condition*
- *Reliable and performing model*

3.500 - 5.500 €

Sans réserve / *No reserve*

À la fin des années 1950, Lambretta va entièrement redessiner son modèle phare. Le LD, aux formes très rondes, est remplacé par le Li, qui, au fil des années, va arborer des lignes de plus en plus tendues et lisses. Le Li sera remplacé en 1968 par le DL, dessiné chez Bertone. Notre collectionneur a été attiré par le rare état d'origine de ce Li, le vendeur lui

confirmant que le kilométrage figurant au compteur était celui d'origine. Il affiche aujourd'hui 1750 kilomètres et le scooter est en bel état. Il faut noter que lors de son immatriculation en France, il fut enregistré à tort comme un LD129 de 1954 avec un numéro de cadre ne lui correspondant pas.

At the end of the 1950s, Lambretta completely redesigned its flagship model. The LD, with its very round shapes, is replaced by the Li, which, over the years, will sport an increasingly smooth design. The Li was replaced in 1968 by the DL, designed by Bertone. Our collector was attracted by the rare

original condition of this Li, the seller confirming that the mileage on the odometer was from new. It now displays 1750 km and the scooter is in nice condition. It should be noted that during its registration in France, it was falsely indicated as a LD129 from 1954 with a non-corresponding frame number.



LAMBRETTA-SERVETA LI 150

Carte grise française

French title

N° de série selon carte grise 500585

- Superbe état d'origine
- Probablement 16 km d'origine !

- *Superb original condition*
- *Probably 16 km from new!*

4.000 - 6.000 €

Sans réserve / *No reserve*

La société espagnole Serveta a construit sous licence des scooters, de 1951 à 1989, alors que la société mère Lambretta cessa son activité dès 1972. Le Lambretta Li 150 arbore une ligne beaucoup plus tendue et lisse que son prédécesseur le LD. C'est un modèle agréable et rapide avec sa boîte quatre vitesses. Notre collectionneur fut charmé

par l'état incroyable d'origine de ce Serveta, le vendeur lui confirmant que les 16 kilomètres affichés au compteur étaient d'origine ! Il faut noter que lors de son immatriculation en France il fut enregistré à tort comme un LD150 de 1956 avec un numéro de série ne lui correspondant pas.



The Spanish company Serveta built scooters under license, from 1951 to 1989, although the parent company Lambretta ceased its activity in 1972. The Lambretta Li 150 has a much smoother design than its predecessor, the LD. It is a pleasant and swift model with its four-speed transmission. Our

collector was charmed by the incredible original condition of this Serveta, the seller confirmed him that the 16 kilometers displayed on the odometer were from new! It should be noted that at the time of its registration in France it was falsely registered as a LD150 of 1956 with a non-corresponding serial number.

1958 ACMA VESPA 150 GL

Carte grise française

French title

N° de série 18027

- Puissant et ludique
- Modèle intéressant

- *Powerful*
- *Interesting model*

4.000 - 6.000 €

Sans réserve / *No reserve*

Le 150 GL fut produit par ACMA, de 1956 à 1958, à un peu plus de 14 000 exemplaires, ce qui en fait un scooter rare. Ce 150 GL fut un des premiers à intégrer la collection, il y a plus de vingt ans. Notre collectionneur ayant une activité professionnelle très chronophage, il préféra acheter un scooter déjà restauré. La rénovation ancienne est patinée, et la

machine n'a que très peu roulé depuis. Il est équipé d'enjoliveurs de roues et de klaxons. Sa robe bleue lui donne une belle allure. Il faut rappeler que la plupart du temps, la couleur des scooters était imposée, en l'occurrence le 150 GL n'était disponible qu'en gris métallisé.



This 150 GL was manufactured by ACMA between 1956 and 1958. A few 14,000 models were built, making it a rare scooter. This 150 GL was one of the first to integrate the collection, more than twenty years ago. Our collector, having a very busy lifestyle, opted for a scooter that had already been restored.

The previous refurbishment has a patina and the machine has barely been driven since. It is equipped with wheel covers and horns and sports an elegant blue colour. It should be reminded that generally, the colour of the scooters was imposed, the 150 GL was only available in metallic grey.

1955 ACMA VESPA

Carte grise française

French title

N° de série 172780

- Belle restauration
- Modèle emblématique
- *Beautiful restoration*
- *Iconic model*

3.500 - 5.500 €

Sans réserve / *No reserve*



C'est notamment grâce à l'ingénieur aéronautique Corradino D'Ascanio que l'on doit la création du Vespa. Alors qu'après la guerre, Enrico Piaggio décide de la reconversion industrielle de ses usines vers la mobilité individuelle, il va inventer la Vespa. S'il existait avant-guerre des petites motos populaires entièrement carénées, D'Ascanio va réussir à concilier

des aspects pratiques, économiques et esthétiques en créant un engin au style moderne et singulier avec l'aide du dessinateur Mario D'Este. Sobre et élégant, cette ACMA a été restaurée avec grand soin par notre collectionneur.

We must thank the aeronautical engineer Corradino D'Ascanio for the creation of the Vespa. Reverting his industrial activities after the war, Enrico Piaggio geared towards personal transport and invented the Vespa. Small scooters were already a popular means of traveling before the war, however D'Ascanio will

revolutionize them. He created with the help of the designer Mario D'Este a modern, practical, cheap and charming machine. Elegant and minimal, this ACMA was carefully restored by our collector.

1959 ACMA VESPA 125N

Carte grise française

French title

N° de série Vespa 125N301660

- Le chant du cygne d'ACMA
- Belle restauration

- *ACMA's swansong*
- *Well restored*

3.500 - 5.500 €

Sans réserve / *No reserve*

La Vespa N, produite sous licence ACMA, introduit des changements notables aussi bien pour le dessin, que pour la mécanique qui est nouvelle. La boîte est toujours équipée de trois vitesses et le N est donné pour plus de 75 km/heure en pointe. Il doit son aspect plus moderne à sa selle biplace, mais surtout, au fait que l'ensemble

des câblages soit intégré à l'intérieur du guidon et non plus apparent. Dans sa belle et attrayante robe orange, il ne fait aucun doute que ce 125N, restauré avec soin, sera un véhicule ludique et facile à vivre pour les collectionneurs ou simplement pour les personnes à la recherche d'un brin de fantaisie.



The Vespa N, produced under ACMA licence, introduces significant changes in both the design and the mechanics. The gearbox is equipped with three gears and the N indicates a peak speed of over 75 km/hour. It owes its more modern appearance to its two-seater saddle, but above all, to the fact that

all the wiring is integrated inside the handlebar and no longer visible. Sporting a beautiful and attractive orange shade, this carefully restored 125N will be a fun and easy-going vehicle for collectors or simply for people looking for a touch of fantasy.

1962 FIAT NUOVA 500 D

Carte grise française

French title

Châssis n° 303806

Moteur n°

110D000*341007*

- Rare version portes antagonistes
- Côte d'amour transgénérationnelle
- Travaux d'entretien récents
- *Rare model with rear-hinged doors*
- *True crowd pleaser*
- *Recent works*

10.000 - 15.000 €

Sans réserve

No reserve

La Nuova 500 D, apparue en 1960, est une évolution de la Nuova après trois ans de commercialisation. Elle est quasiment identique à la version 1959 avec toit ouvrant, mais plus puissante de 1 cv avec son moteur dérivé de la 500 sport et elle bénéficie de quelques améliorations. Avec ses portes antagonistes et son toit découvrable caractéristique, elle connut un énorme succès. La voiture proposée est une charmante Nuova 500 D de couleur vert pâle, toile noire, pneus à flanc blanc et intérieur en skaï bleu et blanc. Détail touchant, elle a pu conserver son immatriculation, très certainement d'origine. Nous pouvons affirmer que son propriétaire précédent la détenait depuis 1990 et elle n'a dû connaître que peu de mains. Son propriétaire actuel en a fait l'acquisition en 2013 et a alors procédé à une remise à niveau. Il a ainsi remplacé, entre autres, les pare-chocs avant et arrière, les housses de sièges, les tapis caoutchoucs et a fait restaurer les jantes tôle, le réservoir d'essence et le faisceau électrique, en plus de faire réviser l'allumage. Le tout s'élève à plus de 5 000 €. La voiture avait déjà été repeinte par le passé et se présente toujours globalement bien. Elle dispose par ailleurs de sa notice d'entretien. Très sympathique Fiat Nuova 500 D, cette petite auto vous promet la Dolce Vita à l'italienne.



The Nuova 500 D, which appeared in 1960, is an evolution of the Nuova, after three years of commercialization. It is almost identical to the 1959 version with sunroof, but is more powerful by 1 hp, with its engine derived from the 500 sport and has benefited from some improvements. With its rear-hinged doors and its characteristic open roof, it was a huge success. The car on offer is a charming Nuova 500 D in pale green, black canvas, white wall tires and blue and white leatherette interior. A touching detail, it was able to keep its registration, most probably original. We can confirm that the previous owner possessed it since 1990 and it must have known only a few owners. Its current owner purchased it in 2013 and refurbished it. He replaced, among other things, the front and rear bumpers, seat covers, rubber mats, and restored the metal rims, fuel tank and electrical wiring harness, as well as overhauling the ignition. All the work adds up to more than 5,000 €. The car had already been repainted in the past and still looks good overall. It comes with its maintenance manual. This nice Fiat Nuova 500 D symbolizes the Italian Dolce Vita.



1966 AUSTIN MINI DELUXE

Carte grise française

French title

Châssis n°

A-A2S7L-797619A

- Désirable MK1
- Réel capital sympathie
- Agréable patine
- *Attractive MK1*
- *Appealing model*
- *Charming patina*

10.000 - 15.000 €

Sans réserve

No reserve

Le véhicule présenté est une sympathique Mini de la 1^{ère} génération, de couleur Old English White avec intérieur en skaï gris. Souhaitant personnaliser son auto, le propriétaire actuel a peint le toit en noir, remplacé le volant d'origine (fourni) par un Motolita et placé une lanière de cuir havane sur le capot avant pour un aspect plus sportif. Restaurée dans le passé, la voiture est aujourd'hui dans un état général de présentation et de fonctionnement satisfaisant. D'autant plus qu'elle a bénéficié récemment d'une révision portant sur la suspension hydrolastic et les bras de suspension ont été changés, tout comme la crémaillère de direction avec joint et soufflets, ainsi que la pompe à essence et la sonde de température d'huile. L'allumage et les freins ont aussi été revus. Les pneus avant viennent également d'être remplacés. En outre la voiture a bénéficié d'une révision d'usage et est globalement saine. Cette Mini dans sa version la plus cossue constitue donc une belle opportunité de s'offrir de jolies balades en anglaise.



The vehicle on offer is a charming 1st generation Mini, in Old English white color with a grey leatherette interior. Wishing to personalize his car, the current owner painted the roof in black, replaced the original steering wheel (supplied) by a Motolita and placed a strap of tan leather on the front hood for a sportier look. Restored in the past, the car is now in satisfactory general condition and functioning state. Furthermore, the hydrolastic suspensions have recently been overhauled and the control arms, the steering rack with gasket and bellows, the fuel pump and oil temperature sensor have been replaced. The ignition and brakes were also serviced. The front tires have just been replaced. In addition, the car has benefited from a general service and is globally sound. This plush and cozy Mini is a great opportunity to enjoy a drive in an English car.



1962 FIAT 600 D « JOLLY » CARROSSERIE GHIA

Carte grise française

French title

Châssis n° 100D1208351

- Rarissime 600 Jolly
- Une voiture ludique
- Véritable Jolly par Ghia

- *Rare 600 Jolly*
- *A real fun car*
- *A genuine Jolly, by Ghia*

45.000 - 65.000 €

Sans réserve

No reserve

Ghia fut le premier à lancer la mode de la voiture de plage et lui donna le nom de « Jolly », qui en anglais signifie gai, agréable, joyeux. La Fiat de plage Ghia « Jolly » était construite à la demande chez Ghia parallèlement à la 500 de plage.

La Jolly de cette vacation est une version D, mise en circulation pour la première fois le 13 février 1962 et correspond ainsi à la seconde série de 600, lancée à partir de 1962. Elle est équipée de son caractéristique dais de couleur blanc et bleu, rappelant la sellerie en toile de la voiture. Déjà vendue par Artcurial en 2006 elle a été utilisée depuis comme voiture de loisir par un Relais et Châteaux du sud de la France. Auparavant elle était dans les mêmes mains depuis 1998.

Bien traitée cette 600 D jolly est aujourd'hui en bon état général de présentation et de fonctionnement. En plus d'être très agréables pour l'été, les Fiat 600 par Ghia sont des voitures très rares, dont seuls quelques exemplaires subsistent encore. C'est donc le compromis parfait entre plaisir et collection.



Ghia was the first to launch the fashion of a beach car and gave it the name of «Jolly», which in English means cheerful, pleasant, happy. The Fiat Ghia «Jolly» was built on demand at Ghia, alongside the beach version of the 500. The Jolly of the sale is a version D, which was registered for the first time on February 13, 1962 and thus corresponds to the second series 600, launched in 1962. It is equipped with its characteristic white and blue canopy, reminiscent of the canvas upholstery of the car. Already auctioned by Artcurial in 2006, it has since been used as a leisure car by a Relais Châteaux in the South of France. Previously it had been owned by the same person since 1998. Handled well this jolly 600 D is in good overall condition of presentation and functioning. In addition to be very pleasant for the summer, Fiat 600 by Ghia are so rare cars, only some examples of which still remain. Thus it's the perfect compromise between pleasure and collection.



1972 STEYR-PUCH PINZGAUER 710 K FOURGON TÔLÉ

Carte grise française

French title

Châssis n° 5750267

- Bon état de présentation
- Excellentes capacités de franchissement
- Un seul propriétaire depuis 18 ans
- *In good condition*
- *Excellent offroading abilities*
- *One owner for 18 years*

10.000 - 20.000 €

Sans réserve

No reserve

Né en 1971, le Pinzgauer a été conçu et fabriqué en Autriche par Steyr-Puch, et il a été adopté par de très nombreux utilisateurs militaires du monde entier. Ce petit véhicule existe en version essence ou diesel et en différentes carrosseries, mais surtout il présente une excellente capacité de franchissement grâce à une transmission particulièrement travaillée. Il est doté de « ponts-portiques », ce qui permet une garde au sol très élevée, ainsi bien sûr que de systèmes de réduction et de blocages de différentiels permettant de se sortir d'un mauvais pas. Le modèle tôle que nous présentons appartient depuis 2000 à un important collectionneur français. Il s'agit d'une version dotée du moteur à essence 2,5 L développant 90 ch. Ancien véhicule radio de l'armée Suisse, il est équipé de divers équipements dont une trappe de toit côté passager. En état de présentation satisfaisant, il constitue un excellent témoin de ce tout-terrain agile et éprouvé.



Launched in 1971, the Pinzgauer was designed and manufactured in Austria by Steyr-Puch, and has been adopted by many militaries around the world. This small vehicle was made with both gasoline and diesel engines and with different bodywork, but above all, it offered amazing cross-country capabilities thanks to a very sophisticated transmission system. It had «portal cranes», which allowed it a very high ground clearance, as well as differential reduction systems and locking devices to get out of a bad situation. The model we are offering belonged to an important French collector since 2000. This is the version with the 2.5-liter petrol engine, developing 90bhp. Formerly a radio vehicle for the Swiss Army, it was equipped with various equipment including a roof hatch on the passenger side. In a satisfactory state, this vehicle is an extremely agile and proven off-roader.



1944 DODGE WC-56 COMMAND CAR

Carte grise française

French title

Châssis n° 81629535

- Grand classique de l'armée américaine
- Présentation agréable pour ce 4x4 indestructible
- Même propriétaire depuis 28 ans
- *Great classic from the US Army*
- *In good condition for this indestructible 4-4*
- *Same owner for 28 years*

15.000 - 25.000 €

Sans réserve
No reserve

Fabriqués à partir de 1941 à des milliers d'exemplaires, les Dodge de la série WC ont été produits en multiples versions selon leur destination et leur usage. Ils étaient équipés d'un six-cylindres essence 3,8L à soupapes latérales. Extrêmement robustes, ils ont joué un rôle déterminant dans les succès obtenus par l'armée américaine. Réceptionné en 1963 par l'ERGM (Etablissement de Réserve Générale du Matériel) de Clermont-Ferrand, l'exemplaire que nous proposons a été acheté en 1990 par son propriétaire actuel, grand collectionneur français, qui en a fait l'acquisition pour partir en balade dans les sous-bois. Il est donc entre les mêmes mains depuis 28 ans et, ayant par le passé bénéficié d'une remise en état qui a bien résisté au temps, il présente aujourd'hui une jolie patine. S'agissant d'un WC-56, il est équipé d'un treuil et comporte de plus une pelle et une hache. Bel exemple d'un grand classique de la Seconde Guerre mondiale.



Manufactured since 1941 in thousands, the Dodge Series WC have been produced in multiple versions depending on their destination and their use. They were all powered by a 3.8L gasoline six-cylinder engine, with side valves and, being extremely robust, they played a key role in the success achieved by the US military. Received in 1963 by the ERGM (Etablissement de Réserve Générale du Matériel, or the establishment of general stock and equipment) in Clermont-Ferrand, the vehicle we are offering was bought in 1990 by its current owner, a great French collector, who acquired it to go for drives into the countryside. The vehicle has been in the same hands for 28 years now, and having previously benefited from a refurbishment that has weathered well, the car now has a nice patina. Being a WC-56, it is equipped with a winch and also has a shovel and an axe. A really nice example of a classic from World War II.



2013 MORGAN 3 WHEELER

Carte grise française

French title

Châssis n°

SA9M3WV2ECP202364

- Un 3 wheeler quasi neuf
- Un exemplaire dans une très belle configuration
- 3 roues 100% plaisir
- *A practically new 3 wheeler*
- *A model with a beautiful set-up*
- *3 wheels 100% pleasure*

35.000 - 50.000 €

Sans réserve

No reserve

Ce three wheeler nouvelle génération de la marque anglaise a été livré neuf à un concessionnaire automobile de Pamiers dans l'Ariège en 2013. Son propriétaire actuel en a fait l'acquisition en 2015 alors que l'engin avait 1 420 km et il n'affiche aujourd'hui que 3 117 km. Cette formidable machine est en plus dans une très belle livrée rétro course, avec une peinture noir mat et un intérieur en cuir noir, associés à des jantes à rayons noires avec moyeu central chromé. Notre modèle est équipé du pack « chrome », comprenant lignes d'échappement avec grille, mécanique, arceaux et arrière des phares, tous chromés, ce qui est également en accord avec le porte bagage dont dispose l'auto. Cet accessoire sera bien pratique pour les voyages aux beaux jours. Il s'agit d'une machine à mi-chemin entre l'automobile et la moto, qui procure une sensation de conduite assez unique, dont même les personnes de grande taille peuvent profiter puisque le volant est amovible afin de pouvoir s'installer « facilement » à bord. Ce 3 wheeler avec décorations d'usine est en outre accompagné de sa housse de protection et de son couvre tonneau en mohair rouge.



This new generation tricycle of the three wheeler from the English brand was delivered new to the Pamiers car dealership in Ariège in 2013. Its current owner bought it in 2015 when the vehicle's odometer only showed 1,420 km. It reads today only 3,117 km. This great machine is in a very nice retro racing livery, with a matt black paint and black leather interior, combined with black spoke wheels with chrome-plated center hub. Our model is equipped with the «chrome» package, including exhaust lines with protections, mechanics, hoops and rear lights, all chrome-plated, in accordance with the luggage rack. This accessory will be very practical for trips in fine weather. It is a machine halfway between the car and the motorcycle, which provides a quite unique driving feeling, which even tall people can take advantage of because the steering wheel is removable to «easily» fit on board. This 3 wheeler with factory decorations is also accompanied by its protective cover and its red mohair tonneau cover.



*Collection d'un inconditionnel
de Renault Sport et d'Alpine* lot 24 à 26





2009 RENAULT MÉGANE RS R26.R

Carte grise française

French title

Châssis n°

VF1CM2H9640801673

- Record 2 roues motrices au Nürburgring
- 49^{ème} exemplaire sur 126
- 1^{ère} main en parfait état, faible kilométrage
- 2 wheels drive Nürburgring record
- 49th model out of 126
- One owner from new in perfect condition, low mileage

35.000 - 50.000 €

Sans réserve

No reserve

Mise en circulation le 29 avril 2004, cette très exclusive Megane RS R26R a été livrée neuve à notre collectionneur amateur de Renault-Sport lors d'un week-end découverte à Dieppe, après qu'il en ait passé commande auprès de la concession Renault de Valence. Il utilise depuis la voiture sur les petites routes de la Drôme et de l'Ardèche, afin de profiter de tout le potentiel sportif de cette série spéciale allégée de la Mégane II RS, déjà performante. Notre modèle n'a ainsi jamais fait de circuit et n'a pas de trace de choc. Cela explique qu'elle se présente aujourd'hui dans un état quasi neuf, corroboré par son faible kilométrage puisque la voiture affiche moins de 18 000 km. La voiture dispose de tous les attributs de cette édition limitée très affûtée, hormis les stickers frontaux, latéraux, arrières et les logos R26. R, qui sur option du propriétaire n'ont jamais été posés à l'usine. Elle est accompagnée de ses livrets de bord et de son carnet d'entretien. L'auto vient d'ailleurs de faire l'objet d'un service incluant le remplacement de la distribution. Toujours méticuleusement entretenue par son propriétaire, véritable amoureux de la marque, elle est prête à vous offrir des sensations de conduite extrêmes à son volant.



Launched on 29 April 2004, this very exclusive Megane RS R26R was delivered new to our collector, enthusiast of Renault-Sport, during a discovery weekend in Dieppe, after he ordered it from the Renault dealership in Valence. Since then, he has been using his car on the small roads in South of France to take full advantage of the sporting potential of this lighter special series of the already powerful Mégane II RS. Our model has never raced on a track and has no trace of shock. This explains its almost new condition, corroborated by its low mileage since the car has less than 18,000 km. It has all the attributes of this very sharp limited edition, except for the front, side and rear stickers and the R26 logos. R, which on demand of the owner had never been installed at the factory. It is accompanied by its manuals including the service manual. The car has just been serviced including the replacement of the timing belt system. Always meticulously maintained by its owner, a true lover of the brand, it is ready to offer you extreme driving sensations at the wheel.



1996 RENAULT SPIDER

Carte grise française

French title

Châssis n°

VMKAF0H0514410745

- Désirable version saute-vent
- Couleur rare
- 2^{ème} main depuis plus de 20 ans
- *Desirable wind-deflector model*
- *Rare colouring*
- *Two owners for over 20 years*

40.000 - 60.000 €

Le spider présenté est une recherchée version saute-vent, dans la couleur Rouge Sport nacré 273, sans doute la plus rare. Il s'agit en plus d'une 2^{ème} main, qui a été acquise par son propriétaire en 1997, soit il y a plus de 20 ans, ce qui signifie que le véhicule n'a connu quasiment qu'un seul propriétaire. Passionné de Renault Sport la voiture constitue la première pièce de sa collection. C'est d'ailleurs lui qui a effectué pratiquement la totalité du kilométrage avec l'auto. En effet, elle avait seulement 1 500 km environ quand il l'a achetée alors qu'elle avait un peu plus d'un an. Suite à une casse du compteur à 40 000 km il a été remplacé et la voiture affiche aujourd'hui 9 600 km. Utilisé uniquement pour un usage personnel de loisir, ce véhicule ultra ludique roule cependant régulièrement, comme en attestent les différentes factures et les vignettes d'autoroutes suisses et autrichiennes 2017 présentes sur l'auto. Pour une meilleure présentation ce beau Spider a été repeint il y a quelques années et dispose aussi de son couvre tonneau. Outre son historique clair il est dans un très bon état général.



The spider on offer is a sought-after wind-deflector model, in pearlescent sport red 273, probably the rarest color. In addition, this is a second hand, acquired by its current owner in 1997, more than 20 years ago. Passionate about Renault Sport, the car is the first piece of his collection and he did almost the entire mileage with the car. Indeed, the odometer only showed about 1,500 km when he bought it, when it was just over a year old. After a breakage of the odometer at 40,000 km, it was replaced and the car today displays 9,600 km. Used solely for personal leisure, this ultra playful vehicle however drives regularly, as attested by the various invoices and the Swiss and Austrian 2017 motorway vignettes on the car. For a better presentation this beautiful Spider has already been repainted a few years ago and it also has its tonneau cover. Besides its clear history it is in a very good condition.



2018 ALPINE A110 « PREMIÈRE ÉDITION »

Carte grise française

French title

Châssis n° 34

- La renaissance d'un mythe
- 34^{ème} exemplaire d'une série limitée
- Tout juste sortie d'usine
- *The rebirth of a myth*
- *34th model of a limited series*
- *Fresh out of the factory*

60.000 - 80.000 €

Après un sommeil de plus de 20 ans, la marque au A fléché est relancée en 2012. A l'issue de cinq années de développement, la version de série de l'Alpine A110 est enfin présentée officiellement au salon de l'automobile de Genève 2017. L'engouement du public pour la nouvelle génération de berlinette Alpine est réel, confirmé par le succès immédiat auprès des aficionados de la marque dieppoise. En effet, les 1955 exemplaires de la version de lancement, baptisée « première édition », sont déjà tous vendus, puisque les précommandes ouvertes en décembre 2016 sont alors toutes souscrites. Notre amateur de Renault-Sport ne pouvant laisser passer une telle occasion d'ajouter cette pièce d'histoire à sa collection fait partie des premiers à avoir passé commande. Il hérite ainsi du 34^{ème} numéro de cette série limitée à seulement 1955, en référence à l'année de création d'Alpine par Jean Rédélé. La voiture est livrée neuve courant mars 2018 par la nouvelle concession Alpine de Valence. Cet exemplaire, de couleur Bleu Alpine, se présente dans la magnifique configuration de cette série spéciale, dont la dotation est très complète : jantes en alliage 18 pouces noir mat, freins Brembo, échappement sport, sièges monocoques Sabelt avec surpiques bleues, pédalier en alu brossé, système audio Focal, badges tricolores et choix entre trois modes de conduite... Une vraie sportive française !



After over 20 years of hibernation, the brand with the arrowed A was relaunched in 2012. After five years of development, the serial version of the Alpine A110 is officially presented at the 2017 Geneva Motor Show. The public's enthusiasm for the new generation of the Alpine is real, confirmed by the immediate success of the brand's aficionados. Indeed, the 1955 examples of the «first edition» are already all sold, since the pre-orders that opened in December 2016 were all subscribed. Our Renault-Sport enthusiast could not miss out on such an opportunity to add this piece of history to his collection and was one of the first to place an order. He thus inherits number 34 of this series, limited to 1955 copies only, in reference to the year of creation of Alpine by Jean Rédélé. The car is delivered new in March 2018 by the new Alpine dealership of Valence. This Alpine blue model features the beautiful configuration of this very complete special series: 18-inch matt black alloy wheels, Brembo brakes, sport exhaust, Sabelt single-hull seats with blue stitching, brushed aluminium pedals, Focal audio system, tricolor badges and choice between three driving modes... A true French sports car!



1970 JAGUAR TYPE E 4,2L CABRIOLET SÉRIE 2

Carte grise française

French title

Châssis n° 1R13048

Moteur n° 7R11434

- Bel état général
- Une ligne toujours aussi désirable
- Avantageuse boîte 5 vitesses

• *Nice overall condition*

• *Timeless desirable design*

• *Attractive 5-speed gearbox*

70.000 - 90.000 €

Sans réserve

No reserve

Automobile mythique, la Jaguar type E brille sous les feux de la rampe dès sa présentation au Salon de Genève en 1961. Descendante directe de la type D de compétition, elle y subjugue les visiteurs. Sa ligne est d'une pureté extraordinaire, ses performances sont fabuleuses et elle est nettement plus accessible que ses concurrentes, les Ferrari et Aston Martin contemporaines. La version cabriolet connaîtra d'emblée un grand succès, notamment outre atlantique. A partir de 1968, la « série 2 » apporte certaines améliorations, portant principalement sur le circuit de freinage.

La voiture présentée a été importée depuis les Etats-Unis voilà une dizaine d'années, après deux décennies d'immobilisation. Lors de son retour en France, elle a été remise en condition. Pour un confort de conduite accru, la boîte de vitesses à quatre rapports a été remplacée par une « boîte 5 ». La peinture, d'un élégant gris argent est récente et s'accorde à merveille avec l'intérieur en cuir noir, reconditionné par le passé, ce qui lui confère une belle patine. La voiture profite d'une capote noire en alpaga neuve, d'une batterie et de pneus récents. Pour autant, n'ayant que peu roulé ces derniers temps, une révision d'usage serait à prévoir. Son bon état de fonctionnement, concordant avec sa belle allure permettent d'envisager avec enthousiasme de belles virées estivales !



The mythical Jaguar type E shines in the spotlight from its launch at the Geneva Motor Show in 1961. The visitors are captivated by the direct descendant of the competition D type. Its design is of an extraordinary purity, its performances are fabulous and it is much more accessible than its competitors, the Ferraris and Aston Martins. The cabriolet version was a great success from the outset, particularly in the United States. In 1968, the Series 2 brought some improvements, mainly in the braking system. The car on offer was imported from the United States about ten years ago, after two decades of immobilization. It was refurbished when arriving in France. For added driving comfort, the four-speed gearbox has been replaced by a five-speed one. The elegant silver-grey paint is recent and matches perfectly with the black leather interior, which has been reconditioned in the past, giving it a beautiful patina. The car features a new black alpaga hood, a battery and recent tyres. However, a general overhaul is to be anticipated, as it has recently seldom been driven. Look forward to beautiful summer outings at the wheel of this elegant vehicle in good working condition!



1954 JAGUAR XK120 ROADSTER

Carte grise française

French title

Châssis n° S675377

- Très agréable à conduire
- Belle remise en état
- Présentation de qualité
- *Very pleasant to drive*
- *Nice restoration*
- *High standard of presentation*

80.000 - 120.000 €

La Jaguar XK 120 défraye la chronique en se présentant à l'occasion du London Motor Show de 1948. Élégante, racée, performante, l'auto attire les regards et... les bons de commande ! Sorti d'usine en avril 1954 et exporté aux USA, ce roadster XK120 est accompagné de son certificat Jaguar Heritage. C'est au début des années 90 que son actuel propriétaire en fait l'acquisition en Angleterre alors qu'elle nécessite d'importants travaux. Elle sera confiée en 1994 à un atelier de restauration qui se chargera de sa remise en état complète, incluant la mécanique et dont le détail des travaux figure au dossier. Moins de 2 000 miles ont été parcourus depuis. A cette occasion, la carrosserie sera refaite en aluminium (à l'exception des portes) afin de gagner du poids. Les sièges ont été remplacés pour un meilleur maintien et plus récemment, le refroidissement a été amélioré grâce à l'ajout d'un vase d'expansion et le montage d'un ventilateur Kenlow. Un radiateur d'huile a également été adapté. Le freinage a également été amélioré grâce à deux disques à l'avant. Son essai nous a apporté toute satisfaction.

Cette XK120 est donc prête à assurer des heures de plaisir à son nouveau propriétaire, mettant à sa disposition la légèreté d'une caisse alu ainsi que les modifications réversibles visant à améliorer l'agrément de conduite.



The Jaguar XK 120 made the headlines when it first appeared at the London Motor Show in 1948. Elegant, racing and powerful, it attracted plenty of looks... and orders ! This roadster XK120 left the factory in April 1954 and was exported to the US. It comes with its Jaguar Heritage certificate. The current owner acquired the car in England at the start of the 1990s, when it was in need of major work. In 1994, the car was sent to a restoration workshop where it was completely restored. This included having the engine rebuilt and the car has covered less than 2,000 miles since. Details of the work carried out can be found in the file. Part of this project involved rebuilding the bodywork in aluminium (with the exception of the doors) to reduce the weight. The seats were replaced to provide better support and more recently, the cooling system has been improved through the addition of an expansion tank and a Kenlow fan. An oil cooling system was also adapted. The car has been fitted with front disc brakes, and we were very happy with the test-drive. This XK120 is now ready to provide its new owner with hours of enjoyment, offering a lightweight aluminium body and various reversible modifications to enhance its driveability.



1974 PORSCHE 911 2,7L S TARGA

Carte grise française

French title

Châssis n° 9115210400

Moteur n°6550253

- Intéressante version S et Targa
- Excellent rapport prix/plaisir
- Une voiture fiabilisée avec près de 25 000 € de factures
- *Interesting S and Targa version*
- *Excellent price/pleasure ratio*
- *A reliable car with nearly 25 000€ of invoices*

40.000 - 60.000 €

Sans réserve

No reserve

Cette rare 911 2.7L S Targa de 1974 d'origine américaine a été achetée par son actuel propriétaire en 2012 en Hollande. Il a mené une importante restauration mécanique par un professionnel, comprenant la réfection du haut moteur et de l'étanchéité. Une partie du faisceau électrique a également été remis en état. Le faisceau d'allumage a lui aussi été revu avec le remplacement du module électronique et de la bobine, ainsi que le remplacement du démarreur et de la pompe à essence chez le spécialiste Porsche « Bourgoin ». Lequel, en plus de divers travaux d'ordre mécanique a réalisé des travaux cosmétiques sur la voiture : remplacement de joints, décapage et le polissage de baguettes, réparation des garnitures de portes, traitement des parties corrodées... Fin 2017, le moteur et la boîte de vitesses ont été déposés pour parfaire l'étanchéité. A cette occasion, le joint spi de volant moteur, le radiateur d'huile, les contacteurs de pression d'huile et d'essence ainsi que l'alternateur ont été remplacés. Comme nous avons pu le constater lors de notre essai, la voiture est donc en bon état de fonctionnement. Le propriétaire a aussi entrepris une remise à niveau esthétique, commencée par l'intérieur et qu'il serait opportun pour le nouvel acquéreur de poursuivre par une belle peinture, qui soulignerait la qualité de cette jolie 911.



This rare 911 2.7L S Targa from 1974 of American origin was purchased by its current owner in 2012 in Holland. He carried out a major mechanical restoration by a professional, including the repair of the top engine and the sealing. Part of the wiring harness was also refurbished. The ignition wiring harness was also overhauled, the electronic module and coil replaced, as well as the starter and the fuel pump at the Porsche specialist « Bourgoin ». In addition to various mechanical work, he also carried out cosmetic work on the car: replacing seals, stripping and polishing rods, repairing door fittings, treating corroded parts, etc. At the end of 2017, the engine and gearbox were removed to improve the sealing. On this occasion, the flywheel spi seal, oil cooler, oil and petrol pressure switches and alternator were replaced. As we saw during our test drive, the car is thus in good working order. The owner also undertook an aesthetic refurbishment, with the interior, and it would be opportune for the new owner to continue with a beautiful painting, which would underline the quality of this pretty 911.



1990 PORSCHE 964 CARRERA 4

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n°
WPOZZZ96ZLS402156
Moteur n° 62L03395

- Kilométrage modéré et bel état de présentation
- Livrée séduisante
- La 1^{ère} 911 de série bénéficiant de 4 roues motrices

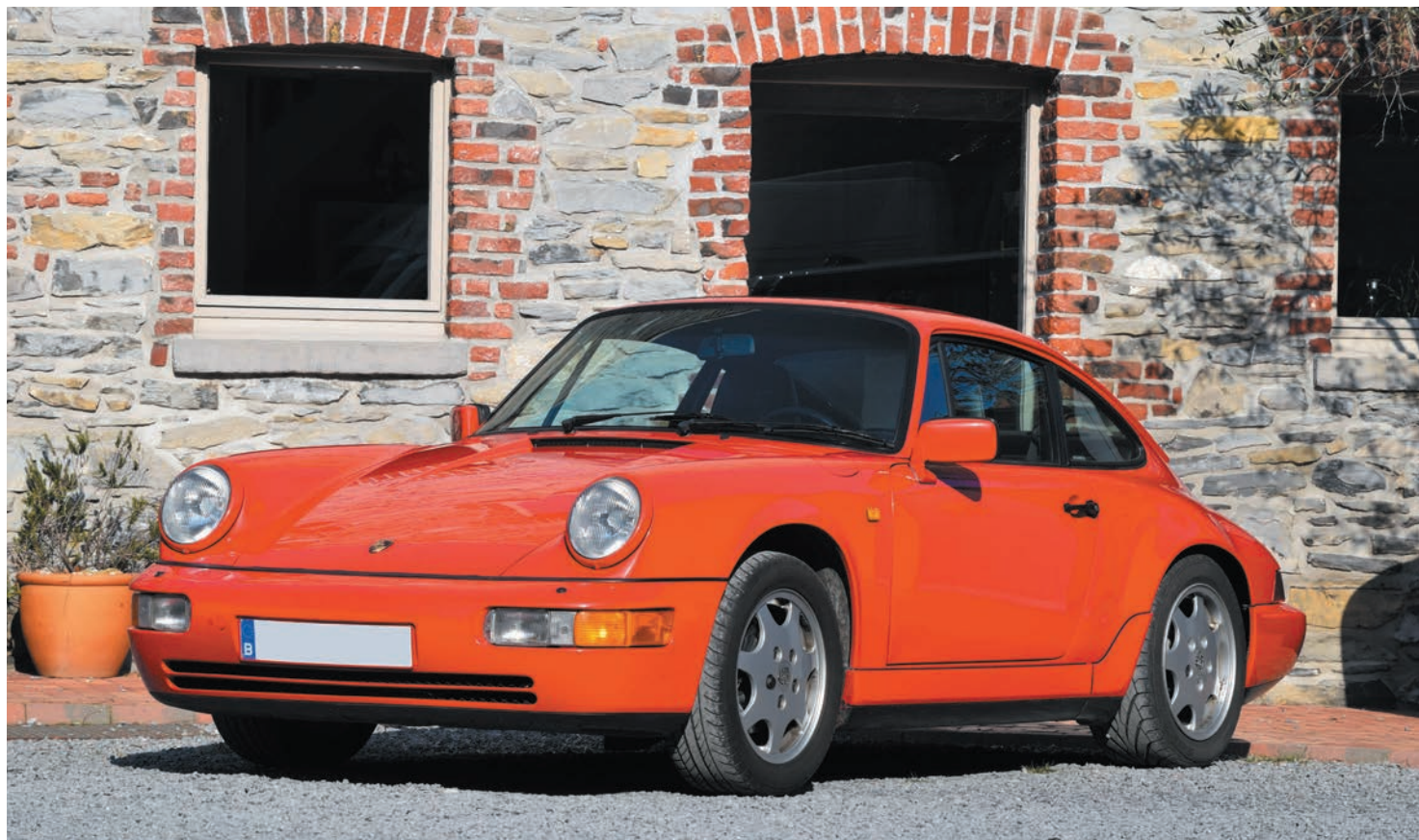
- *Moderate mileage and in good condition*
- *Beautiful livery*
- *The first 911 with standard four-wheel-drive*

40.000 - 60.000 €
Sans réserve
No reserve

Livrée neuve en 1990 par Porsche en Italie, cette 964 est une version à 4 roues motrices, nouveauté pour le modèle. Sa configuration actuelle est conforme à sa livrée d'origine arborant une superbe robe « rouge indien », des jantes Speedline et des rétroviseurs « carrés ». Elle est équipée de très enviables options comme le toit ouvrant électrique, la climatisation et les sièges électriques. Sa sellerie de cuir noir bénéficie d'une très belle patine. Son carnet d'entretien et son dossier de factures permettent de corroborer un kilométrage compteur de seulement 123 000 km. Son propriétaire actuel en fit l'acquisition en 2012 auprès d'un professionnel, la voiture ne totalisant alors qu'un peu plus de 118 000 km. La voiture dispose de sa pochette en cuir et de ses différents manuels, de son compresseur Porsche ainsi que d'un dossier de factures et d'expertises. Elle a bénéficié ces dernières années de nombreux soins mécaniques au sein du réseau Porsche et se trouve aujourd'hui dans un très bel état général. Cette 964 sort d'ailleurs tout juste de révision, l'étanchéité moteur ayant été revue. En très bel état et prête à prendre la route, cette 964 C4 vous ravira par son comportement sportif et efficace et son indémodable regard.



Delivered new in 1990 by Porsche in Italy, this 964 is a four-wheel-drive version, an innovation for this model. Its current configuration is consistent with its original livery, sporting a superb «Indian red» color, as well as Speedline rims and «square» mirrors. It is equipped with very desirable options such as the electric sunroof, air-conditioning and electric seats. Its black leather upholstery has a very beautiful patina. Its service booklet and invoice folder corroborate a mileage of only 123,000 km on the odometer. Its current owner acquired the car in 2012 from a professional, the car then had an odometer reading of a tad over 118,000 km. The car has its leather pouch and various manuals, its Porsche compressor and a folder full of invoices and expert reports. It was carefully maintained, in recent years, within the Porsche network and is now in a very good condition. This 964 has just been serviced, which included the engine sealing. In very good condition and ready to hit the road, this 964 C4 will delight you with its sporty and efficient dynamics and its timeless look.



1961 PORSCHE 356 BT5 ROADSTER

Carte grise française
French title

Châssis n° 89225
Moteur n° P 605055

- Rare et désirable version roadster par d'Ieteren
- Dans les mêmes mains depuis près de 10 ans
- Très bel état de présentation pour ce must de la 356

- *Rare and desirable roadster version by d'Ieteren*
- *Same owner for almost 10 years*
- *Very nice condition for this "must have"*

160.000 - 210.000 €

Dans une des configurations les plus désirables pour une Porsche 356, ce rare roadster 1600 fut mis en circulation le 30 juin 1961 et construite par le carrossier belge d'Ieteren Frères, dont la production s'est limitée à 473 exemplaires pour ce modèle. Le dossier qui accompagne ce roadster aux lignes sportives permet de remonter son historique au début des années 2000, la voiture se trouvant alors aux Pays-Bas, très certainement aux mains de Richard Krajicek champion de Tennis hollandais. Son actuel propriétaire en fit l'acquisition en 2008 directement auprès du Centre Porsche Gelderland B.V., toujours en Hollande. Elle était alors déjà intégralement restaurée et donc dans un excellent état général de présentation et de fonctionnement. Deux rapports d'expertise permettent d'ailleurs de confirmer la qualité de restauration de la voiture achevée très probablement au début des années 2000. Les alignements des ouvrants sont bons tout comme l'état de présentation générale ainsi que des chromes, des moquettes bouclées et des garnitures en caoutchouc. La voiture dispose d'une belle sellerie de cuir bleu associée à une robe extérieure grise, cette livrée étant du plus bel effet. Soigneusement conservée par son actuel propriétaire, elle n'a parcouru au cours de ces dix dernières années qu'un peu plus de 4 000 km, ce qui explique sa qualité de présentation actuelle. Notre exemplaire dispose d'un couvre tonneau bleu en alpaga assorti à la capote, d'une radio Becker Europa et d'un volant Nardi. Elle sera aussi livrée avec un manuel de bord, sa trousse à outils ainsi que sa >>>

In one of the most desirable configurations for a Porsche 356, this rare roadster 1600 was registered on June 30, 1961 and was coachbuilt by the Belgian coachbuilder Ieteren Frères, production was limited to just 473 examples of this model. The records accompanying this roadster traces its history to the early 2000s, when the car was in The Netherlands, certainly in the hands of Richard Krajicek, a Dutch tennis champion. Its current owner acquired the car in 2008 directly from the Porsche Center Gelderland B.V. in Holland. It was already fully restored and therefore in an excellent overall condition. Two reports of expertise confirm the quality of restoration, which was executed in the early 2000s in all likelihood. The doors are well aligned, the chrome parts, the carpets and the rubber gaskets are in good condition. The car features lovely blue leather upholstery, which goes perfectly well with the beautiful grey exterior. Carefully preserved by its current owner, the car has barely covered a tad over 4,000 km in the last ten years, which explains its current condition. The car features a blue alpaca tonneau cover matching the hood, a Becker Europa radio and a Nardi steering wheel. It will also be delivered with a manual, its tool kit as well as its protective cover and its maintenance folder. In roadster version, this 356 is certainly one of the most desirable cabriolets of its generation. >>>





>>> housse de protection et son dossier de suivi. En version roadster, cette 356 est certainement l'un des cabriolets les plus désirables de sa génération. Dans un très bel état général, ce rare et ludique roadster 356 vous donnera autant de plaisir à le regarder qu'à le conduire.

>>>This rare and fun 356 roadster in a very good general condition will give you great visual and driving pleasure.



1982 FERRARI 400i

Carte grise française
French title

Châssis n°
ZFFEB07B000041719

- 1^{ère} main !
- 21 300 km d'origine
- Intéressante version
boîte mécanique
- *One owner from new !*
- *21,300 km from new*
- *Interesting manual
gearbox version*

65.000 - 85.000 €

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 s'agit d'une première main, achetée neuve chez Pozzi le 16 août 1982, ainsi que le précise le bon de commande au dossier. Son propriétaire fit l'acquisition, quelques années plus tard, d'un autre V12, une BMW 750 plus adaptée à son utilisation, si bien que la Ferrari ne roulera plus qu'occasionnellement et affiche aujourd'hui 21 300 km d'origine ! Elle se présente en strict état d'origine, jamais repeinte, et très saine. L'habitacle est superbement conservé, tendu de cuir noir à peine patiné et équipé de son autoradio Becker Mexico. Bien évidemment, cette 400 est accompagnée de l'ensemble de ses carnets dans leur pochette d'origine, ainsi que de la brochure publicitaire et la mallette d'outils. En état de fonctionnement, elle a bénéficié de l'entretien courant par le mécanicien du propriétaire, mais devra faire l'objet d'une révision complète de principe incluant le remplacement des pneumatiques. Historique limpide, faible kilométrage d'origine, strict état de conservation d'origine sont autant de critères à favoriser lors d'un achat, et il est bien rare de les trouver rassemblés en une seule automobile. Sachez profiter de cette opportunité !

With 421 models produced between 1979 and 1984, the 400i, equipped with a manual gearbox is a rare and desirable car. The one on offer is even more so as it only ever had one owner. The order form in the car's folder indicates that it was bought new from Pozzi on 16 August 1982. A few years later, the owner bought a V12 more adapted to his needs, a BMW 750, so he only drove the Ferrari occasionally, which now reads 21,300 km from new ! It is in strict original condition, never repainted and very sound. The black leather interior with its light patina is superbly well preserved, and the car is equipped with its Becker Mexico car radio. This 400 is sold with all its manuals in their original poche, as well as its promotional leaflet and tool kit. In running condition, the car has been regularly maintained by the owner's mechanic, but will need a full service, including the replacement of the tires. Seize the opportunity of having a car with as many rare and sought after qualities: a continuous history, low mileage from new and strict original condition !







1976 DINO 308 GT4

Carte grise française

French title

Châssis n° 12322

Moteur n° F106A000*01540

- Certifiée Ferrari Classiche
- Matching numbers and colors
- Belle remise en état
- *Ferrari Classiche certified*
- *Matching numbers and colors*
- *Beautiful restoration*

70.000 - 90.000 €

L'exemplaire présenté est désirable à plus d'un titre. Tout d'abord, il fut délivré neuf en Italie en 1976 dans son élégante livrée Argento Auteuil Metalizzato, combinée à un intérieur skaï et tissus bleu du plus bel effet. Ainsi que le confirme le dossier de certification Ferrari Classiche, il s'agit de ses coloris d'origine, et l'ensemble des numéros sont concordants. Depuis cette date, l'historique complet de la voiture a été retracé et c'est entre 2013 et 2014 qu'elle a bénéficié d'une remise en état importante dont témoigne un dossier de photos qui sera livré avec la voiture. Se glisser au volant de cette Dino est un véritable régal : esthétique, dans un premier temps, tant l'habitacle est bien conservé, puis auditif et sensoriel ensuite, puisque la mécanique, bien réglée, démarre à la première sollicitation, à froid comme à chaud. Les commandes sont fermes et précises, l'embrayage progressif et le freinage efficace. La carrosserie offre, quant à elle, un très bel aspect : peinture de qualité et éléments bien alignés. Notre 2+2 est accompagnée de son manuel d'utilisation d'origine, de son dépliant publicitaire, ainsi que de la trousse contenant le cric, et l'autoradio cassette Clarion d'époque est fonctionnel. Bien chaussée de 4 pneus Michelin X peu usés, cette 308 GT4 certifiée est prête à prendre la route et saura satisfaire les amateurs exigeants.



The car we are offering is very desirable for more than one reason. First of all, it was delivered new in Italy in 1976 in its elegant Argento Auteuil Metalizzato livery, combined with a beautiful blue fabric and leatherette interior. As confirmed by the Ferrari Classiche certification folder, it is in its original color combination, and all the numbers match. Since this date, the complete history of the car has been traced and it is between 2013 and 2014 that the car benefited from a major restoration as can be seen by the photo folder that will be delivered with the car. Driving this Dino is a real treat: the interior is very well preserved and the mechanicals, well adjusted, start at the first crank, whether it is cold or hot. The controls are firm and precise, with a progressive clutch and efficient braking. The bodywork with its quality paint looks very good and the doors are well aligned. The car comes with its original owner's manual, its commercial brochure, the wheel jack kit, and its period Clarion radio cassette, which is functional. Shod with 4 Michelin X tires that have seen very little use, this certified 308 GT4 is ready to hit the road and will satisfy the most demanding amateurs.



1993 FERRARI 512 TR

Carte grise française

French title

Châssis n°

ZFFLA40B000096076

- Très bel exemplaire
- Quintessence du 12 cylindres « à plat »
- 3^{ème} main, ayant appartenu à Michel Nourry
- A very nice example
- The quintessential Flat 12
- 3rd hand, having belonged to Michel Nourry

100.000 - 140.000 €

En 1984 Ferrari présente l'extravagante Testarossa. En référence au prestigieux passé de la marque dans les courses d'endurance, l'appellation 512 ne pouvait que magnifier son ultime évolution en 1992, dont elle conserve le diminutif « TR ». Cette 512 TR a été livrée neuve par le concessionnaire Ferrari de Merignac le 3 juin 1993 et mise en circulation le 19 août de la même année. Dans une classique livrée rouge (rosso corsa) assortie aux moquettes, elle arbore un bel intérieur en cuir noir. Clin d'œil sportif, le pédalier est en aluminium. Autre détail touchant: elle porte toujours les phares antibrouillard jaunes, une singularité des voitures françaises de cette période. Après avoir appartenu à Michel Nourry, spécialiste et pilote Porsche reconnu, cette auto se trouve entre les mains du même propriétaire depuis 10 ans. En décembre 2015, alors qu'elle avait parcouru 57 600 km, les courroies de distribution ont été remplacées à l'occasion d'une importante révision, pour un montant de près de 6 000 €. Affichant aujourd'hui à peine plus de 60 000 km au compteur, elle est en très bon état général. Autre argument de choix : la voiture dispose de son carnet d'entretien et d'un important dossier de factures. Elle représente une formidable opportunité de rouler dans la dernière Ferrari dotée de la noble architecture du 12 cylindres en position centrale arrière, une autre époque.



In 1984, Ferrari introduced the extravagant Testarossa. As a reference to the prestigious past of the brand in endurance racing, the name 512 could only magnify its ultimate evolution in 1992, which retained the acronym «TR». This 512 TR was delivered new by the Ferrari dealer of Merignac on 3 June 1993 and was registered on 19 August of the same year. In a classic red livery (rosso corsa) with matching carpets, it sports a beautiful black leather interior. The pedals are in sporty aluminium. Another fine detail: the car still features yellow fog lamps, a particularity of the French cars from this period. After having belonged to Michel Nourry, a well-known Porsche racer, this car has been in the hands of the same owner for 10 years. In December 2015, when it had covered 57,600 km, the timing belts were replaced during a major overhaul, for an amount of nearly € 6,000. Today, it has barely done a tad over 60,000 km, and is in very good general condition. Moreover, it has the original maintenance manual and a very comprehensive invoice folder. This car represents a great opportunity to drive the last Ferrari with the noble Flat 12 located in central rearward position, a blast from a magnificent past.



1988 FERRARI MONDIAL 3.2L CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis n°
ZFFWC26B000077034

- Etat superbe
- Importants travaux récents
- Ferrari 4 places cabriolet accessible
- *Beautiful condition*
- *Significant work done recently*
- *An accessible Ferrari 4-seater cabriolet*

40.000 - 60.000 €

Sans réserve
No reserve

Cette Mondial a été livrée neuve à son premier propriétaire par la concession Ferrari de Spa Francorchamps. Son second propriétaire, un avocat parisien qui l'utilisait entre Paris et sa résidence secondaire en Normandie la conservera du début des années 1990 à 2015 effectuant l'essentiel du kilométrage. Lorsque son propriétaire actuel, carrossier de profession et passionné de Ferrari, en fait l'acquisition en 2016, il entreprend une remise en état complète. La voiture est alors en état d'usage, extrêmement saine mais nécessite des travaux cosmétiques pour retrouver un bel état d'origine. Le propriétaire procède alors au démontage complet de l'auto pour la préparer dans les règles de l'art avant de lui appliquer une nouvelle peinture sans aucune considération de temps. A cette occasion, il peut constater que la voiture n'a jamais été accidentée. Le résultat de son travail est impressionnant, les panneaux parfaitement alignés, la peinture bien tendue et éclatante. L'intérieur d'origine est très beau, mais particulièrement méticuleux avec son auto, notre propriétaire le re-teint et il est ainsi absolument magnifique. En outre la voiture bénéficie d'une révision de tous les accessoires électriques pour que tous soit opérationnel. De plus la distribution est refaite en 2016 ainsi que les pneus TRX remplacés. Il s'agit donc d'une splendide Mondial, de surcroît dans sa déclinaison cabriolet, dans sa performante version 3.2L et dans un état rare.



This Mondial was delivered new to its first owner by the Ferrari dealership of Spa Francorchamps. Its second owner, a Parisian lawyer, who used it between Paris and his second home in Normandy, kept the car from 1990 to 2015, covering most of the mileage of this car. When its current owner, a coachbuilder and Ferrari enthusiast, bought it in 2016, he started a comprehensive restoration. The car was then in a state of use, very sound, but in need of cosmetic improvements, to take it back to a good original condition. He completely disassembled the car, prepared it properly and applied a new coat of paint without any consideration regarding time and effort. At this occasion he noticed that the car had never been damaged. The result of his work is very impressive, the panels are all perfectly aligned, and the paint finish is excellent. The original interior is very beautiful, the meticulous owner re-tinted the leather and it is in an absolutely beautiful condition. Additionally, the car has benefited from a full service of all electrical parts to be perfectly operational. The timing belt system was redone in 2016, and the TRX tires replaced. It is a really splendid Mondial, in its cabriolet version, and in its powerful 3.2L version, and in a rare condition.



1989 FERRARI F40

Carte grise française
French title

Châssis n°
ZFFGJ34B000080758
Moteur n°
F120A00017144

- Historique limpide, 3^{ème} main
- Véhicule suivi, entretien à jour
- Set de bagages d'origine
- *Transparent history, 3 owners*
- *Regular maintenance, up to date*
- *Original set of luggage*

750.000 - 850.000 €

Voiture de tous les superlatifs lors de son lancement en 1987, la F40 demeure aujourd'hui un véritable jalon de l'histoire de la marque au cheval cabré et reste dans tous les esprits l'ultime création du Commendatore. L'exemplaire que nous présentons a été délivré neuf dans sa traditionnelle livrée « rosso corsa Ferrari 300 » le 18 septembre 1989 par la concession Ferrari de Mulhouse, Modena Motors. Il change ensuite de propriétaire le 5 avril 1990, n'affichant alors que 1 500 km au compteur. C'est depuis cette date, et ainsi qu'en atteste le carnet d'entretien tamponné, que la voiture sera toujours entretenue par Modena Motors, ce que nous a confirmé l'ancien chef d'atelier qui s'est toujours chargé du suivi de la voiture, y compris lors des dernières révisions. Ainsi, l'embrayage a été remplacé en 2010 alors que la voiture affichait 44 951 km. Les réservoirs ont été remplacés en avril 2013, comme le montrent les certificats joints au dossier. Plus récemment, en avril 2017, lors de son achat par l'actuel propriétaire à 52 718 km, la voiture a bénéficié de la grande révision avec remplacement des courroies chez Bolides, et les quatre pneus Pirelli ont été changés. La voiture affiche aujourd'hui 52 784 km, kilométrage d'origine, confirmé par le carnet d'entretien et le suivi scrupuleux de la personne en charge de sa maintenance. La carrosserie, qui présentait quelques impacts de gravillons sur l'avant, a bénéficié cette année d'une peinture complète réalisée par une carrosserie spécialisée dans le traitement du carbone. >>>

A car that attracted all the superlatives when it was launched in 1987, the F40 represents a milestone in the marque's history, and is seen as il Commendatore's ultimate creation.

The example on offer was delivered new in the traditional livery «rosso corsa Ferrari 300» on 18 September 1989, by the Ferrari dealer in Mulhouse, Modena Motors. There was a change of owner on 5 April 1990, when the mileage was just 1,500 km. Since then, the car has always been looked after by Modena Motors. This is confirmed by the stamped service book, and also by the former head of the workshop who has overseen the car's maintenance, including the last service. The clutch was replaced in 2010 when the mileage was at 44,951 km. The fuel tanks were replaced in April 2013, as recorded on the certificates in the file.

The current owner bought the car in April 2017, with the mileage at 52,718 km, and a major service was carried out at this point. The belts were changed by Bolides, and the car was fitted with a new set of Pirelli tyres. The F40 has covered 52,784 km today, which is the the original mileage, given the information recorded in the logbook, and the records kept on the car's maintenance. Earlier this year, the bodywork, having suffered a few stone chips at the front, was totally repainted by a carbon fibre specialist. There are photographs of the various stages of this work in the file >>>



>>>Plusieurs photos des différentes étapes des travaux sont jointes au dossier et nous n'avons pu que constater l'excellente qualité du travail effectué. Les jantes ont également été polies à l'occasion, afin de retrouver leur éclat d'origine.

Toujours soignée, cette F40 possède son double de clés, l'ensemble de ses carnets dans leur pochette en cuir d'origine, la rare ligne de bagages d'origine, une housse, et est accompagné d'un important dossier de factures. Le moteur est bien évidemment >>>

>>>*and we can attest to the high quality of the work carried out. The wheels were polished at the same time, to restore their original shine.*

This F40, carefully maintained throughout its life, comes with a spare set of keys, the full set of manuals in their leather folder, the rare, original set of luggage, a cover and a large file of invoices. The car still has its original engine, its number recorded on the first page of the service book.>>>









>>> toujours celui d'origine, comme en atteste le numéro figurant sur la page de garde du carnet d'entretien. Rares sont les F40 n'ayant eu qu'un seul utilisateur principal, en usage autoroutier essentiellement et disposant d'un suivi aussi limpide, autant de qualités dont la valeur est amplement supérieure à un faible kilométrage théorique.

>>> *It is rare to find a well-maintained F40 that has had one owner for most of its life, and been used principally on the road. These are much more valuable qualities than a theoretical low mileage.*

1960 PORSCHE-DIESEL TYPE 218 STANDARD

Carte grise française

French title

Châssis n° 8807H

- Belle remise en état
- Système d'attelage optionnel
- Design original
- *Beautiful restoration*
- *Optional hitching system*
- *Original design*

15.000 - 25.000 €

Sans réserve

No reserve

C'est en 1957 que le Porsche-Diesel 218 Standard succède au type 208. Produit par la société Porsche-Diesel Motorenbau jusqu'en 1963, ce modèle connaîtra un large succès. La version standard se caractérisait notamment par une mécanique bicylindre à refroidissement par air. Avec un design particulièrement réussi, ces derniers pouvaient être livrés avec un système d'attelage trois points et une barre de coupe optionnels. L'exemplaire que nous présentons dispose de la première option, fort utile. Immatriculé pour la première fois le 15 mai 1961, il a bénéficié d'une remise en état il y a deux ans. A l'occasion, la mécanique a été contrôlée, l'ensemble a été démonté et repeint dans la teinte rouge d'origine et les quatre pneumatiques ont été remplacés. En bon état de fonctionnement, il n'a que très peu servi depuis et s'avère prêt au service, soit dans la propriété d'un gentleman farmer, soit au sein d'une collection sur le thème, tout comme au Musée Porsche de Stuttgart où un exemplaire similaire est exposé. Ce modèle offre un design réussi avec son capot à la forme originale et sa seconde place logée sur l'aile arrière gauche, ces détails sont particulièrement bien mis en valeur grâce à la belle remise en état dont cet exemplaire a bénéficié.



In 1957, the Porsche-Diesel 218 Standard succeeded the Type 208. Produced by Porsche-Diesel Motorenbau until 1963, this model was a great success. The standard version was characterized by an air-cooled twin-cylinder engine. With a particularly successful design, it could be delivered with an optional three-point hitching system and cutting bar.

The example we are offering has the first, very useful, option. Registered for the first time on May 15, 1961, it was restored two years ago. On that same occasion, the mechanicals were checked, the whole was dismantled and repainted in the original red shade and the four tires were replaced. In good working condition, it has hardly been used since and is ready for service, either in the property of a gentleman farmer, or in a collection on the theme, as in the Stuttgart Porsche Museum, where a similar example is on display. This model features an accomplished design with its hood in the original shape and a second seat place on the left rear wing, these details are particularly well highlighted thanks to the beautiful restoration that this example has benefited from.



1973 LAMBORGHINI URRACO P 250 S

Titre de circulation

suédois

Swedish title

Châssis n° 15212

- L'un des 336 exemplaires de P250 S
- Dans la même famille depuis 29 ans
- Une des Lamborghinis les plus rares
- One of the 336 P250 S
- In the same family for 29 years
- One of the rarest Lamborghinis

80.000 - 100.000 €

Sans réserve

No reserve

La voiture de la vente est une rare version « S » de la P250. Elle se différencie notamment de la version normale par des équipements spéciaux comme les sièges tout en cuir, les vitres électriques, l'air conditionné ainsi que de plus gros carburateurs Weber 40 DCNF. Cette voiture fut livrée neuve en Italie par les établissements S.E.A. de Rome, dans une couleur grise avec le même intérieur que celui qu'elle arbore aujourd'hui. Le grand père de l'actuel propriétaire en fit l'acquisition en 1989 alors qu'il vivait en Italie, la voiture se trouvant alors à Rome. Lorsqu'il quitta l'Italie pour la Suède, il fit importer son Urraco là où elle est aujourd'hui immatriculée. Le moteur de cette P250S fut entièrement reconditionné à l'usine en 1990, lorsque la voiture avait 44 000 km. Son compteur affiche aujourd'hui environ 60 000 km et correspond à n'en pas douter à son kilométrage d'origine. Cette voiture qui n'a connu qu'une seule famille depuis 29 ans est en très bel état général et fut conservée avec soin. Elle dispose d'une sellerie tout en cuir bleue du plus assorties aux moquettes et d'une robe rouge qu'elle reçut dans le passé. Cette rare Lamborghini dessinée par Gandini chez Bertone est une 2+2 de choix équipée d'un V8 de caractère, son historique et son état la redent particulièrement intéressante.



The car on sale is a rare «S» version of the P250. It differs in particular from the normal version by special equipment such as all-leather seats, power windows, air-conditioning and larger Weber 40 DCNF carburetors. This car was delivered new in Italy by S.E.A. of Rome, in a grey color with the same interior it features today. The grandfather of the current owner bought it in 1989 while living in Italy, the car was in Rome at that time. When he moved to Sweden, he imported his Urraco where it is registered today. The engine of this P250S was fully reconditioned at the factory in 1990, when the car had covered 44,000 km. Its meter now shows almost 60,000 km and is no doubt its original mileage. This car, which has known only one family for 29 years, is in a very good condition and has been carefully preserved. It has a blue leather upholstery matching with the carpets and a red livery that it had been painted in the past. This rare Lamborghini designed by Marcello Gandini at Bertone is a 2 + 2 powered by a brilliant V8 of considerable character; its history and its condition make this car particularly interesting.



1970 LAMBORGHINI ESPADA SÉRIE 2

Carte grise française
French title

Châssis n° 8376
Moteur n° 40552

- Présentation très soignée et entretien suivi
- Dans les mêmes mains depuis 1990 !!
- Dessin magistral et futuriste

- *Meticulous presentation and regularly maintained*
- *In the same hands since 1990!!*
- *Masterful and futuristic design*

100.000 - 140.000 €

Lors de sa présentation au Salon de Genève 1968, la Lamborghini Espada a fait sensation. Dérivée de la spectaculaire Marzal dévoilée l'année précédente, c'est une GT quatre places dont le dessin est signé Marcello Gandini et le moteur Giotto Bizzarrini. Avec de tels noms penchés sur son berceau, l'Espada est une voiture bien née.

Immatriculé pour la première fois en 1970, notre exemplaire à boîte de vitesse mécanique est d'origine américaine. Il se trouvait dans l'état du Michigan avant que son actuel propriétaire en fasse l'acquisition dans une vente aux enchères, à Versailles en 1990. Un courrier de l'ancien propriétaire américain retrace d'ailleurs l'histoire de la voiture de 1970 à 1990 et cette voiture n'aurait connu que quatre propriétaires à ce jour selon les informations qu'il a pu fournir. Ces éléments viennent aussi corroborer le kilométrage qui serait donc d'environ 42 000 miles d'origine et précision importante cette voiture est toujours équipée de son moteur d'origine. Son compteur de vitesse a été très habilement adapté en km/h pour un usage plus facile. Le conséquent dossier qui accompagne la voiture permet de constater qu'elle a toujours bénéficié de soins réguliers depuis 1990. Parmi les nombreux travaux réalisés, citons notamment le traitement des corps creux dans les années 90 qui a permis de protéger efficacement la voiture contre la corrosion, le remplacement de l'embrayage en 2010, l'installation d'une ligne d'échappement complète en inox des collecteurs jusqu'aux silencieux. Les amortisseurs avant >>>

When it was launched at the Geneva Salon in 1968, the Lamborghini Espada created a real buzz. Derived from the spectacular Marzal that had been unveiled the previous year, the Espada was a four-seater designed by Marcello Gandini, fitted with a Giotto Bizzarrini engine. With such names involved, this was a truly noble machine. Registered for the first time in 1970, our example, with manual gearbox, was originally an American car. It spent time in Michigan before the current owner acquired the car in an auction in Versailles in 1990. A letter from the previous American owner recounts the history of the car between 1970 and 1990. From this information we know that the car has had just four owners in its lifetime. This is backed up by the mileage, which stands at just 42,000 miles from new, an important fact as the car still has its original engine. The odometer has been cleverly graduated in kilometres to make driving in Europe easier. There is a substantial file with the car with details of regular maintenance since 1990. Work carried out has included treatment of the box sections during the 1990s, to protect the car against corrosion, replacement of the clutch in 2010, and the fitting of a stainless steel exhaust from the manifold to the silencer. The front shock absorbers have recently been replaced, and the ignition has been completely reconditioned. The air conditioning works and has >>>







>>> viennent tout juste d'être remplacés et l'allumeur qui vient d'être entièrement reconditionné et passé au banc. La climatisation fonctionne et a été adaptée au nouveau gaz. Une peinture grise fut refaite en 2016 toujours dans la teinte d'origine. La sellerie d'origine régulièrement entretenue bénéficie d'une patine du plus bel effet, véritable invitation au voyage. Aujourd'hui encore dans un très bel état général, cette Espada à l'histoire claire est une belle opportunité de cruiser à 4 dans une GT de grande classe grâce à son habitacle spacieux et son envoutant V12.



>>> *been adapted to new gas. The car was repainted its original shade of grey in 2016. The original upholstery has been well looked after and has a lovely patina, which offers a tempting invitation to step inside and take to the wheel. Still in excellent overall condition today, this Espada, with known history, offers a wonderful opportunity for four passengers to travel in a top class GT, with its roomy interior and bewitching V12 engine.*

1972 MASERATI GIBLI 4,9L SS

Carte grise française
French title

Châssis n° AM115/49/2398
Moteur n° AM115/49/2398

- Couleurs et moteur d'origine
- Ligne magistrale, moteur puissant
- Dossier de suivi sérieux
- *Original colours and engine*
- *Majestic design, powerful engine*
- *Extensive file of documentation*

200.000 - 250.000 €

Avec la Ghibli, Giugiaro signe chez Ghia un dessin magistral. Ce modèle racé, présenté au Salon de Turin 1966, représente l'aboutissement des Maserati à moteur V8 avant et va permettre à la marque de reprendre une place affirmée sur le marché des voitures de Grand Tourisme. Elle y est aidée par le magnifique moteur quatre arbres conçu par Giulio Alfieri, puissant, endurant et qui, dans sa version 4,9 litres, permet à la Ghibli d'atteindre 270 km/h. L'exemplaire présenté a été livré neuf en Italie, au concessionnaire Sport Auto Roma en avril 1972, dans ce coloris « Oro Kelso », intérieur en cuir noir. Le dossier assez important qui accompagne la voiture permet de retracer en partie son histoire. Elle fut équipée de la direction assistée ainsi que de la radio. La voiture séjourna notamment en Hollande de 1982 à 2005 et notamment chez un collectionneur connu, avant de rejoindre la Finlande et que son actuel propriétaire n'en fasse l'acquisition, en 2012, auprès d'un professionnel Hollandais. Très certainement restaurée en carrosserie dans le passé, cette Ghibli, dans sa meilleure cylindrée, présente aujourd'hui une patine satisfaisante et homogène sans toutefois être parfaite. Son intérieur en cuir a lui été refait en 2005 dans sa couleur noire d'origine et l'ensemble de l'habitacle est en bon état. La voiture a bénéficié de nombreux soins mécaniques réguliers comme en attestent les différentes factures présentes au dossier. Nous pouvons citer parmi eux un entretien général poussé de plus de 5 000 € réalisé en 2016, avec en plus du remplacement de tous les fluides et des filtres, une restauration du système de freinage et une reprise du faisceau électrique. >>>

The Ghibli design by Giugiaro at Ghia was masterful. This stylish model, presented at the Turin Motor Show in 1966, was the ultimate development of the front-engined V8 Maserati, allowing the marque to take a well-earned place in the market for Grand Touring cars. This was helped by the magnificent four-cam engine designed by Giulio Alfieri, powerful and robust, that was capable, in the 4.9-litre version, of powering the Ghibli to 270 km/h. The example on offer was delivered new in Italy, to the dealer Sport Auto Roma, in April 1972, presented in this «Oro Kelso» with black leather interior. The large file with the car allows us to retrace a part of the car's history, and we know that it was equipped with power steering and radio. The car spent part of its life in Holland, between 1982 and 2005, before heading to Finland. This Ghibli, with the best engine specification, was acquired by the current owner at the end of 2012, from a specialist in Holland. The bodywork has probably been restored in the past, and while not perfect, it has a nice overall patina today. The leather interior was re-done in 2005 in the original black, and the passenger compartment is in good condition. The car has benefitted from regular maintenance, as confirmed by invoices in the file. In 2016 during a major 5,000 € service, in addition to changing fluids and filters, the brakes and the electrics were overhauled.>>>







>>>Affichant aujourd'hui 79 000 km à son compteur certainement d'origine, cette attirante Ghibli, dans cette cylindrée 4,9L, offre de sérieux atouts pour accéder au monde de ces monstres sacrés des années 70. Présentée à une estimation attractive, elle représente une opportunité à ne pas manquer.

>>>*The odometer displays 79,000 km today which is believed to be the original mileage. This attractive 4.9-litre SS Ghibli provides a wonderful opportunity to acquire one of these revered 1970s beasts. Offered with an attractive estimate, it is an opportunity not to be missed.*

1976 RANGE ROVER CLASSIC

Carte grise française

French title

Châssis n° 35824441D

- Version la plus recherchée
- Intégralement restauré par un professionnel reconnu
- Véritable icône automobile
- *Most sought after model*
- *Fully restored by a renowned professional*
- *Truly iconic car*

50.000 - 80.000 €

L'exemplaire que nous présentons est un superbe Range Rover Classic trois portes de juillet 1976 qui vient de bénéficier d'une réfection absolument complète. Dans sa livrée « Bahama Gold », intérieur beige, il se trouve aujourd'hui dans un état exceptionnel, à la hauteur du dessin original de Charles Spencer King, père du Range. C'est Philippe de Korsak, talentueux pilote et coach automobile, qui a mené à bien le projet de restauration, avec pour objectif de conserver l'authenticité de ce désormais très recherché modèle. La restauration a été réalisée à partir de la caisse mise à nue et après traitement du châssis. Tous les éléments de la voiture ont ainsi été repris. Côté mécanique, son V8 de 3 532 cm³ d'origine fut réaligné et son étanchéité revue, l'embrayage a été remplacé, l'échappement est neuf, le faisceau électrique a été reconditionné comme à l'origine et la boîte révisée. La sellerie est entièrement neuve elle aussi, tout comme le ciel de toit. La peinture de la caisse ainsi que celle des pare-chocs sans retours couleur acier est venue parfaire l'ensemble. Il est bien sûr doté de sa fameuse calandre verticale en métal noir et de ses petits rétroviseurs ronds en bout d'ailes. Le « Range » est devenu au fil des ans un mythe de l'automobile, un tel exemplaire restauré est une occasion unique d'y accéder.



The model on offer is a superb three-door classic Range Rover from July 1976, which has just been completely refurbished. In its «Bahama Gold» livery with beige interior, it is now in an exceptional condition, at the height of the original design by Charles Spencer King, father of the Range. The talented driver and coach, Philippe de Korsak, led the restoration project with the aim of preserving the authenticity of this now highly sought-after model. The restoration was carried out from the stripped body and after treatment of the chassis. All the elements of the car were refurbished. On the mechanical side, its original 3,532cc V8 was rebored and the sealing checked, the clutch was replaced, the exhaust is new, the electric harness was reconditioned and the gearbox was overhauled. The upholstery is also completely new, as is the roof lining. The body paint and the steel coloured straight bumpers are in beautiful condition. Naturally, it is equipped with its famous black vertical metal grill and small round mirrors on the wings.

This restored "Range" model, which has become, over the years, a mythical car, is a unique and rare opportunity.



1982 RANGE ROVER RALLYE-RAID

Titre de circulation
monégasque

Monegasque title

Châssis n°
SALLHABV2AA120993

- Un 4x4 mythique en configuration Rallye
- Un sérieux passé sportif
- Joli et rare projet de restauration

- A mythical 4x4 in rally set-up
- A solid rally history
- Pleasant and rare restoration project

25.000 - 35.000 €

Sans réserve
No reserve

Les années 80 ont été marquées en sport automobile par les grands rallyes africains, ces courses contre la montre à travers des paysages désertiques, légendaires et sablonneux. La voiture que nous présentons a participé aux plus grands rallyes, courses de Trial et de tout-terrain dans les années 80, incluant le Paris-Dakar et le rallye des Pharaons. Immatriculée en 1982, ses transformations évoluèrent en fonction des rallyes auxquels elle participait. La mécanique fut totalement transformée avec quatre carburateurs double-corps, carrosserie allégée, intérieur deux places, permettant de laisser l'espace pour les pièces de rechange et notamment les pneus. En 1985, c'est le florentin Rinaldo Stralanchi qui participe au championnat italien de Trial 4x4 à travers les Rallyes de Sardaigne (9^e position) et de Sestrières, la voiture été 1^{ère} toutes catégories au championnat d'Italie 4x4 cette année-là. En 1987, le véhicule est engagé au rallye de Tunisie et au rallye des pharaons, toujours entre les mains de Stralanchi. Cette voiture très performante nous revient aujourd'hui ici à Paris, dans son état d'origine. Equipé de son V8 essence, ce Range Rover hors norme est « roulant » mais il devra bénéficier d'une restauration pour participer à nouveau à des rallyes historiques. Son état « jus », sorti de rallye, apporte un délicieux goût d'authenticité à un des 4x4 les plus emblématiques de l'histoire de l'automobile.



The 80's were the decade of the great African rallies - legendary races against the clock through desert and sandy landscapes. The car on offer took part in the most important rallies, trial and off-road races in the 80's, including the Paris-Dakar and Pharaohs rally. Registered in 1982, its transformations evolved according to the rallies in which it participated. The mechanics were totally transformed with four twin barrel carburetors, alleviated bodywork, two-seater interior, which allowed space for spare parts and tyres. In 1985, the Florentine racer, Rinaldo Stralanchi, took part in the Italian 4x4 Trial Championship at the Sardinia (9th position) and Sestrières Rallies, the car won the Italian 4x4 championship that year. In 1987, the car entered the rally of Tunisia and the Pharaohs rally, with Stralanchi at the wheel. This high-performance car is today in its original condition. Equipped with its gasoline-powered V8, this exceptional Range Rover is in driving condition but will have to be restored to take part in historic rallies again. This is one of the most iconic 4x4s in the history of automobile, and is presented in a deliciously authentic condition.



1980 BMW 320/6 «TOP-CABRIOLET» BAUR

Carte grise française

French title

Châssis n°

WBA18110006940543

Carrosserie n°

A001629-13

- Version intéressante
- Remise en état récente
- Belle présentation

- *Interesting version*
- *Recent overhaul*
- *Nice presentation*

15.000 - 25.000 €

Sans réserve

No reserve

La version « top-cabriolet » était commercialisée en tant qu'option sur la gamme E21 chez BMW. Ainsi, lorsque la commande d'un exemplaire était passée, une E21 de série était envoyée chez Baur qui se chargeait de la modification, avec découpe du toit, renfort de la caisse et montage du système. Cette originale modification augmentait d'environ 30% la facture d'achat, et seuls 1874 exemplaires en seront produits sur la base 320. Immatriculée pour la première fois en France le 10 novembre 1980, l'exemplaire présenté a ensuite changé de mains en 1994 avant d'être vendu en 1997. C'est en 2014 que son actuel propriétaire en a fait l'acquisition auprès d'un garage, la voiture sortait alors d'un stockage prolongé. Il lui a ainsi fait bénéficier des travaux suivants : remplacement de la distribution et de la pompe à eau, remplacement du silencieux, des amortisseurs et freins arrière. Affichant 96 120 km lors de notre examen, il s'agit visiblement d'un véhicule toujours utilisé consciencieusement, ainsi qu'en témoigne son bel intérieur sans trace d'usure. La carrosserie est très saine et a bénéficié d'un voile de peinture ancien. La capote a été remplacée en 2016, et la voiture est accompagnée de sa trousse à outils complète, son manuel d'utilisation et le manuel Baur. Il s'agit donc d'un exemplaire intéressant en collection, bien conservé et prêt à l'usage pour l'été.



For their E21 range, BMW marketed the «top-cabriolet» version as an option. Thus, when the order for such a model was placed, a series production E21 was sent to Baur, who carried out the modifications: cutting the roof, reinforcing the body and assembling the system. This modification increased the purchase invoice by about 30%, and only 1,874 examples were produced on the 320 basis. First registered in France on 10 November 1980, the car on offer changed ownership in 1994 and was sold again in 1997. When its current owner purchased it in 2014 from a garage, the car just came out of extended storage. He thus executed the following works: replacement of the timing belt system the water pump, the silencer, the shock absorbers and the rear brakes. This BMW with its interior in beautiful condition has always been carefully used and displayed 96,120 km during our examination. The bodywork is very sound and had been given a layer of paint. The hood was replaced in 2016, and the car comes with its complete tool kit, user manual and Baur manual. It is an interesting model for a collection, well preserved and ready for use this summer.



1991 BMW Z1

Carte grise française
French title

Châssis n°
WBABA91020ALO6018

- Seulement 14 000 km d'origine !
- 2^{ème} main et carnets d'origine
- Etat de conservation remarquable
- **Just 14,000 km from new!**
- **Two owners and original manuals**
- **Remarkably well conserved**

55.000 - 75.000 €

En 1987, BMW lance un petit roadster deux places, la Z1, avec ses mythiques portes escamotables. Celle que nous vous proposons fut livrée neuve en France le 15 janvier 1991 par le garage de Gergovie à Clermont Ferrand. Fait exceptionnel, cette voiture n'affiche aujourd'hui au compteur que 14 000 km. Son actuel propriétaire en fit l'acquisition en 2013 auprès du garage Flaubert à Clermont-Ferrand. Selon ce dernier, la voiture était alors une lère main, vendue avec un kilométrage garanti de 11 300 km. Ce très beau Z1 arbore la célèbre livrée associant une peinture verte « Urgrün Metallic » à un intérieur « camouflage ». Son état général est particulièrement satisfaisant et confirme qu'il a toujours été la propriété de soigneux collectionneurs. Les moquettes, la sellerie ainsi que la capote sont en très bon état. Côté mécanique, la voiture a bénéficié au sein du réseau d'une révision en 2015 comprenant notamment le remplacement de la courroie de distribution, de même les quatre pneus ont été remplacés. Elle sera bien entendu livrée avec sa notice d'utilisation et son livret de service ainsi que quelques factures. Depuis cinq ans, cette voiture est jalousement conservée par son propriétaire, amoureux du modèle. A la vente aujourd'hui, il s'agit d'un exemplaire dont les qualités en font un Z1 de premier choix.



In 1987, BMW launched a small two-seater roadster, the Z1, featuring the legendary vertical sliding doors. The example on offer was delivered new in France on 15 January 1991 by the Gergovie garage in Clermont Ferrand. Exceptionally, it has covered just 14,000 km today. The current owner acquired the car in 2013 from the Flaubert garage in Clermont Ferrand, who sold it as a one owner car that had covered 11,300 km. This stunning Z1 is liveried in the famous combination of green exterior «Urgrün Metallic» with «camouflage» interior. It is presented in excellent overall condition, reflecting its ownership by careful collectors. The carpets, upholstery and hood are all in very good condition. Mechanically, the car was serviced within the network in 2015, at which time the timing belt and all four tyres were replaced. It is being sold with its owner's manual and logbook and various invoices. For the last five years, this car has been meticulously looked after by its owner, an enthusiast of the model. Offered in the sale today, it has qualities making it a first choice Z1.



1980 VOLKSWAGEN GOLF GTI

Carte grise française

French title

Châssis n°

WVWZZZ17ZBW124351

- Le mythe de la GTI
- Belle présentation
- Presque 12 000 € de factures récentes

- *The mythical GTI*
- *Nice presentation*
- *Almost 12 000€ of recent invoices*

15.000 - 25.000 €

Sans réserve

No reserve

La voiture présentée a été mise en circulation le 26 novembre 1980. A ce titre elle bénéficie des évolutions esthétiques de la 1^{ère} génération apparues sur le millésime 1981. De couleur noire avec liseré gris et bandes de bas de caisse assorties, intérieur en tissu noir et gris, le tout associé à des jantes BBS optionnelles RA de 13 pouces, cette GTI est à la fois chic et sportive. La voiture proposée vient de bénéficier d'une importante restauration pour un montant de près de 12 000 €. La peinture a été refaite, les différents badges et baguettes remplacés, le spoiler changé. La partie mécanique n'a pas non plus été oubliée puisque l'allumage a été révisé, la distribution faite et le système de freinage revu avec le remplacement des disques et des étriers de freins avant. Les silentblocs, les amortisseurs avant ont également été remplacés par des neufs et la ligne d'échappement corrigée. L'intérieur a lui aussi bénéficié d'une remise à niveau dans le respect de tout ce qui pouvait être conservé. La voiture est ainsi dans un bel état général de présentation et de fonctionnement. De plus elle affiche aujourd'hui un kilométrage légèrement inférieur à 168 000 km, somme toute, assez raisonnable pour ce type d'auto qui bénéficie de la qualité de fabrication Volkswagen.



The car on offer was first registered on 26 November 1980. It has therefore benefited from the aesthetic evolutions of the 1st generation that appeared in 1981. This GTI is both sporty and stylish with its black paintwork, grey trim and matching underbody stripes, black and grey fabric interior combined with optional 13-inch RA BBS rims. The car on offer has just benefited from a major restoration for an amount of almost 12,000 €. The paint was redone, the different badges and trims were replaced and the spoiler was changed. The mechanics were also taken care of, including the timing belt system, overhaul of the ignition, the braking system was redone with the replacement of the front brake discs and calipers. The silentblocs and front shock absorbers have also been replaced by new ones and the exhaust line corrected. The interior was restored, conserving most of original parts was a great priority. The car is thus well presented and in good functioning condition. In addition, it displays today a mileage of slightly less than 168,000 km, which is quite reasonable for a car with Volkswagen's manufacturing qualities.



1988 LANCIA DELTA HF INTÉGRALE 8 SOUPAPES

Carte grise française

French title

Châssis n°

ZLA831AB000427851

- Réel tempérament sportif
- Etat de conservation exceptionnel
- 3^{ème} main à l'historique limpide
- *Real sport car*
- *In an exceptional state of conservation*
- *Three owners from new and transparent history*

30.000 - 40.000 €

Sans réserve

No reserve

Vendue neuve à Paris en 1988, la voiture que nous présentons est une Delta HF Intégrale dans sa version quatre cylindres 2 litres 8 soupapes avec turbocompresseur Garrett T3 développant 185 chevaux. Voiture victorieuse en championnat du Monde des Rallyes 1988, c'est un modèle particulièrement efficace dont la réputation sportive est plus que méritée. Le véhicule proposé est dans un état d'origine exceptionnel. D'un bel éclat et sans défaut, la peinture gris métallisé s'accorde parfaitement avec l'intérieur en tissu et alcantara gris particulièrement bien conservé. Ce rare état de préservation sur une Delta s'explique par le fait que cette voiture a connu seulement trois propriétaires, qui tous lui ont dispensé un entretien sérieux. L'important dossier qui l'accompagne permet d'ailleurs de retracer tout ce qui a pu être fait sur la voiture depuis sa livraison. De plus, la voiture dispose de tous ses livrets et de son carnet d'entretien. Ce dossier extrêmement complet comprend même le bon de commande original. La voiture totalise 84.100 km certifiés et fonctionne à merveille, avec des reprises franches et vigoureuses comme nous avons eu le plaisir de le constater lors de notre essai. Ces modèles ont souvent été maltraités et il est très difficile de trouver un exemplaire aussi soigné.



Sold new in Paris in 1988, the car on offer is a Delta HF Integral with a four-cylinder 2-liter 8-valve and Garrett T3 turbocharger; developing 185 hp. A victorious car in the 1988 World Rally Championship, it is a particularly powerful model whose sporting reputation is more than well deserved. The car on offer is in an exceptionally original condition. The beautiful and flawless metallic grey paint matches perfectly with the grey fabric and alcantara interior; particularly well-preserved. This rare state of preservation is explained by the fact that this car has known only three owners, all of whom seem to have treated the car with great care and attention. The impressive folder that comes with the car, allows to trace everything that has been done on the car since it was delivered new. Additionally, the car comes with all its logbooks and its service manual. The extremely complete folder includes even the original order form. The car has covered a certified total of 84.100 km and drives perfectly well, what we had the pleasure of experiencing when we tested the car. These models have often been abused and it is very difficult to find an example as neat as this one.







Collection d'un amateur de Porsche 928

lot 47 à 49

1989 PORSCHE 928 CLUBSPORT

Carte grise française

French title

Châssis n°

WPOZZZ92ZKS840087

- Excitant projet de restauration ou de préparation
- Historique en course d'endurance
- Rarissime version ClubSport (19 ex.)
- *Exciting restoration or race preparation project*
- *Endurance racing history*
- *Very rare Clubsport version (19 examples)*

30.000 - 50.000 €

Sans réserve

No reserve

Notre exemplaire est une rare 928 modèle Clubsport de 1989 dans une configuration « course d'endurance ». Le dossier qui accompagne la voiture permet de retracer en grande partie son histoire. Elle fut très probablement livrée à l'usine Porsche et destinée à servir de base pour le développement de la GT Cup. Selon les informations communiquées par son propriétaire et les éléments du dossier, elle fut la propriété de Klaus Hübert travaillant chez Porsche qui vendit la voiture au professionnel allemand Mr Kurt Ecke en 1997. Elle fut ensuite rachetée par Mr Reiner Kaufmann en 1998. Son actuel propriétaire en fit l'acquisition en 2007 à ce dernier, il y a désormais 11 ans. Elle courue en endurance de 1996 à 2006 dotée d'un passeport allemand. Modifiée pour la piste, elle est équipée d'un arceau Matter, de vitres en Makrolon et dépourvue de tout élément de confort. Elle est aujourd'hui équipée d'un moteur de S2 et d'une boîte de GT. Un moteur de GT ainsi qu'une boîte de vitesses de type Clubsport à rapports courts sont d'ailleurs vendus avec et seront à retirer auprès du vendeur. Ayant fait le bonheur de son propriétaire, un amoureux de la 928, elle constitue aujourd'hui l'opportunité d'acquérir une véritable voiture de piste avec une carte grise, ou de se lancer dans un projet de restauration d'une rarissime version Clubsport.



Our example is a rare 928 Clubsport model from 1989, presented to «endurance racing» specification. The file with the car allows us to retrace a large part of its history. In all probability it was delivered to the Porsche factory to be used as a base for the development of the GT Cup. According to information provided by the owner, and various documents in the file, the car belonged to Klaus Hübert, who worked for Porsche. Hübert sold it to the German Kurt Ecke in 1997, who in turn sold it to Reiner Kaufmann in 1998. The current owner acquired the car from Kaufmann some 11 years ago, in 2007. The car raced, with German papers, in endurance events between 1996 and 2006. It has been stripped out and modified for the racetrack, and is fitted with a Matter roll-cage and Makrolon windows. The car is currently fitted with an S2 engine and a GT gearbox. A GT engine and a close ratio Clubsport gearbox are also being sold with the car and can be collected from the seller. The current owner is a 928 fan, who has had enormous enjoyment from this car. The buyer will have the choice of owning a genuine road-registered racecar, or may choose to carry out a restoration project on this very rare Clubsport version.



1992 PORSCHE 928 GTS

Carte grise française

French title

Châssis n°

WPOZZZ92ZNS800301

- Voiture très bien préservée
- Dernière évolution du modèle
- Désirable version à boîte manuelle
- *Very well preserved car*
- *Last evolution of the model*
- *Desirable manual version*

35.000 - 55.000 €

Cette très recherchée 928 en version GTS est d'origine allemande, elle fut mise en circulation le 6 mars 1992, livrée neuve dans sa couleur toujours actuelle « Polar Silver Metallic ». Entretien chez Porsche Weissach les premières années, il pourrait s'agir d'un véhicule de démonstration usine livré comme l'indique le carnet à Porsche Ludwigsburg. C'est une très attractive et rare version à boîte de vitesses mécanique, à la ligne pure, sans baguettes latérales ni toit ouvrant. La voiture ne totalise aujourd'hui qu'un peu plus de 143 000 km au compteur et se trouve dans un excellent état général de présentation. La très belle sellerie, avec sièges sport chauffants en cuir gris, dispose d'une superbe patine et les moquettes grises assorties sont en bon état. Son propriétaire, amoureux du modèle en fit l'acquisition en 2011 à Mr Muller, qui l'avait importée en France en 2001. Elle est aujourd'hui pourvue d'une ligne d'échappement inox décatalisée. Elle dispose de ses carnets ainsi que d'un dossier de factures et d'expertises permettant de retracer en grande partie son histoire ainsi que de sa trousse à outils. Une consommation d'huile plus importante que la norme laisse à penser qu'une segmentation sera très vraisemblablement à prévoir. La plus aboutie des 928 vous offre des qualités routières inégalables et notre exemplaire une magnifique opportunité d'accéder à ce concentré du savoir-faire de Porsche.



This highly sought-after GTS version 928 was delivered new to Germany in the colour it still has today «Polar Silver Metallic», and was first registered on 6 March 1992. Maintained by Porsche Weissach in its early years, the logbook from Porsche Ludwigsburg indicates that it may have been used as a factory demonstration model. This is a highly attractive and rare manual version, styled cleanly without side trim or sunroof. The car has just over 143,000 km on the odometer and is presented in excellent condition. The superb upholstery, with grey leather heated sports seats, has a lovely patina and the matching grey mats are in good condition. The owner, a fan of this model, acquired the car in 2011 from Mr Muller, who had imported it into France in 2001. It has been fitted with a stainless steel decat exhaust, and comes with its toolkit. The car's history can be traced through the logbooks and a file of invoices and inspection reports. A higher than normal oil consumption suggests that a segmentation is probably required. This version of the 928 was the most accomplished and offers unrivalled road going qualities. Our example provides the perfect way to access the savoir-faire of Porsche.



1995 PORSCHE 928 GTS MORABITO

Carte grise française
French title

Châssis n°
WPOZZZ92ZPS800396

- Modèle unique par Pascal Morabito
- Version la plus évoluée de la 928
- Historique clair et important dossier
- *Unique model by Pascal Morabito*
- *The most evolved version of the 928*
- *Transparent history and comprehensive file*

55.000 - 70.000 €

En plus d'être une rare et très recherchée 928 GTS en boîte mécanique, la voiture présentée est un modèle unique puisqu'elle est le fruit d'une collaboration entre Porsche France et le créateur Pascal Morabito. Ce dernier a en effet personnalisé cet exemplaire du millésime 1993 immatriculé pour la 1ère fois en avril 1995. A l'extérieur cet artisan d'art a procédé à la teinte des feux. A l'intérieur il a modifié toute la sellerie qu'il a rhabillé avec du cuir de buffle et agrémenté les commodos, leviers de vitesses et de frein à main avec de magnifiques inserts en aluminium taillés dans la masse. Il a également réalisé un set de bagages spécifique comprenant une valise, un attaché-case et un vanity. Cette 928 GTS a donc un look très exclusif.

De plus, elle a une histoire intéressante et claire. Achetée neuve par un éditeur au nom de sa société avant qu'il ne la reprenne à son compte, le propriétaire actuel en fait l'acquisition en 2002 auprès du centre Porsche de St-Mandé, puis la revend en 2005 à un amateur du Pas-de-Calais, avant de la lui racheter en 2014, pour finalement la revendre en 2015 à un parisien ; Lequel la revendra enfin en 2017 à notre inconditionnel de cette voiture... Repeinte dans le passé, cette 928 GTS exceptionnelle se présente aujourd'hui en très bon état général. Probablement fruit de tout le soin et l'attention que lui a porté son propriétaire collectionneur au cours de leur longue histoire. La voiture dispose en outre de tous ses manuels et de son carnet d'entretien, ainsi qu'un d'un épais dossier de factures et de documentation permettant de retracer toute son histoire. La seule chose manquante est le vanity du >>>

In addition to being a rare and highly sought after 928 GTS with manual gearbox, the car on offer is in fact a unique example, resulting from a collaboration between Porsche France and its creator Pascal Morabito. Morabito personalised this 1993 model that was first registered in April 1995. An artist/craftsman, he added a darker tint to the lights. He also modified the interior, upholstering it with buffalo leather and embellishing the controls, gear lever and handbrake with special aluminium inserts. He also created a set of luggage comprising a suit-case, briefcase and vanity bag. This 928 GTS has a very exclusive look.

The history is also interesting and transparent. The car was bought new by a publisher, and registered in his company name before he took it over himself. The current owner acquired the car in 2002 from the Porsche centre in St-Mandé, sold it in 2005 to an enthusiast from Pas-de-Calais and bought it back again in 2014. He sold it once more in 2015 to a Parisian, and bought it back again in 2017! This exceptional 928 GTS was repainted at some point in the past, and is presented today in very good overall condition, no doubt due to the great care and attention lavished on the car over the years by its collector owner. It comes with all its manuals and logbook, and a large file of invoices and documentation detailing its history. There is also a toolkit and a spare set of keys.>>>







>>> set de bagage conçu par Pascal Morabito, elle a par ailleurs conservé sa trousse à outils et qu'elle est livrée avec son double de clés. Cette 928 est donc une opportunité unique d'acquérir un véhicule hors du commun dont la cote ne cesse de progresser et promis à un bel avenir en collection.

>>> *The one piece missing is the vanity bag from the luggage set designed by Pascal Morabito. This 928 presents a great opportunity to buy an unusual car that is going up in value and promises to have a bright future as a collector's car.*

1998 PORSCHE 993 TURBO S

Carte grise française

French title

Châssis n°

WPOZZZ99ZWS370497

- LA 911 ultime de « l'ancienne génération »
- Très bel état de conservation
- Modèle très rare avec seulement 345 exemplaires produits

- *THE ultimate 911 from the «old generation»*
- *In well conserved condition*
- *Very rare model with just 345 examples built*

200.000 - 300.000 €

Ultime évolution, et version la plus exclusive de la génération 993 (la dernière refroidie par air !), la Turbo S ne sera proposée que pour le millésime 1998, et construite en série limitée. Disposant d'une transmission intégrale, elle hérite du fabuleux « flat six » à double turbo de la redoutable 911 GT2 de compétition qui délivre la bagatelle de 450 ch., pour une puissance fiscale de 38 cv. Cette rare Turbo S fut vendue neuve en Suisse en mars 1998 et c'est aujourd'hui une quatrième main. Probablement par souci d'élégance et de discrétion, la voiture est dépourvue de l'aérokrit, un ensemble d'éléments aérodynamiques de carrosserie que certains ont pu juger disgracieux... Elle se présente dans un excellent état, aussi bien intérieur qu'extérieur. La teinte gris polaire (L92 M) de la carrosserie s'accorde parfaitement avec la sellerie entièrement en cuir souple noir. Pourvue d'une boîte à 6 rapports, la transmission aux quatre roues profite d'un différentiel autobloquant. Les jantes de 18", dans leur couleur gris argent d'origine (705Y), sont équipées de pneus Pirelli P Zero, neufs à l'arrière, et dont l'usure n'excède pas 20 % à l'avant. Dotée des nombreux équipements fournis en série, elle dispose de plus d'une cinquantaine d'options. On citera pêle-mêle le toit ouvrant électrique, les sièges électriques chauffants, la climatisation, les phares au xenon, les lave-phares, un système audio Porsche avec chargeur 6 CD ou encore les fonds >>>

The ultimate evolution of the 993 generation and the last air-cooled 911, the limited series Turbo S was the most exclusive version of the model, only available in 1998. It featured all-wheel drive, and had a fabulous «flat six» twin-turbocharged engine similar to that in the formidable 911 GT2 competition car which had some 450 bhp for a fiscal power of 38 cv.

This rare Turbo S was sold new in Switzerland in March 1998 and has had just four owners from new. The aerokit, comprising various aerodynamic body parts sometimes felt to be a little over the top, have been removed, probably to give it a more discreet and elegant appearance. The car is presented in excellent condition, inside and out. The polar silver paintwork (L92 M) looks stunning with the fully black leather interior. There is a 6-speed gearbox, and the four-wheel drive benefits from a limited slip differential. The 18-inch wheels, in original metallic grey (705Y), are equipped with Pirelli P Zero tyres that are new at the back, and have less than 20% wear at the front. The limited edition model was lavishly equipped and this car boasts over fifty options, including electric sunroof, electric heated seats, air-conditioning, xenon lights, headlight >>>





>>> de compteur couleur aluminium. Avec aujourd'hui 163 000 km au compteur, la voiture a toujours fait l'objet d'un entretien régulier, ce que confirme son carnet, complet, et à jour (factures fournies), mais aussi les travaux réalisés alors que la voiture avait effectué 134 000 km : à cette occasion, les deux turbos et l'embrayage ont en effet été remplacés. Bénéficiant d'un certificat d'authenticité Porsche, la voiture a de plus bénéficié d'une révision dans le réseau officiel en fin d'année dernière. Efficace, rare, cette 911 Turbo S constitue un suprême aboutissement de cette fabuleuse lignée initiée dans les années soixante.

>>> washers, Porsche audio system with 6-CD charger, and aluminium-coloured dial faces. The car, which has 163,000 km on the clock today, has been regularly maintained throughout its life, as confirmed by the up-to-date logbook and invoices. At 134,000 km the twin turbos and the brakes were replaced. Coming with a Porsche certificate of authenticity, this car also benefits from having been serviced within the Porsche network at the end of last year. This rare, high-performance 911 Turbo S represents the ultimate evolution of a fabulous design that dates back to the 1960s.



1990 PEUGEOT 205 GRIFFE

Carte grise française

French title

Châssis n°

VF320CD6224176690

- Modèle exclusif
- Superbe état
- Historique limpide et faible kilométrage
- *An exclusive model*
- *In a very good condition*
- *Well documented history and low mileage*

20.000 - 40.000 €

Sans réserve

No reserve

S'inspirant de la voiture personnelle de Jean Todt, alors directeur sportif de la marque, Peugeot commercialise en 1990 la 205 GTI Griffé, une série limitée et exclusive de 3 000 exemplaires. Intérieur en cuir gris anthracite, éléments de style spécifiques et la teinte vert fluorite métallisé caractérisent ce modèle.

L'exemplaire proposé, acheté neuf par un professionnel de l'automobile, a été utilisé jusqu'en 1997 comme en attestent ses notes d'entretien, puis est resté entre les mains de ce dernier, à l'arrêt, pendant près de 18 ans. Son second et actuel propriétaire l'a acquis fin 2014, alors qu'une chemise était fendue du fait du gel subi par l'auto durant son immobilisation. Soucieux d'effectuer convenablement sa remise en route, il remplace l'ensemble chemises / pistons fournis par le vendeur, les coussinets de bielle et de vilebrequin, les durites d'huile et d'eau, mais aussi diverses pièces telles que les injecteurs, tout en ayant pris le soin de faire éprouver la culasse. En tant que version française la voiture profite du moteur non catalysé de 130 ch et ne totalise que 28 700 km au compteur. Elle est équipée de pneus neufs mais sera également livrée avec ses pneus Michelin MXV d'origine encore montés sur leurs jantes. En 2016, son remarquable état de conservation lui vaut d'être retenue pour être exposée sur le stand du 205 GTI Club de France aux salons Rétromobile et Epoqu'Auto, ce qui ne fait que confirmer l'attrait de cet exemplaire exceptionnel, fine fleur de la gamme 205.



Inspired by the personal car of Jean Todt, then the sports director of the brand, Peugeot in 1990 sold the 205 GTI Griffé, a limited and exclusive series of 3,000 examples. With charcoal grey leather interior, specific styling elements and the metallic fluorite green color distinguished this model. The car on offer, purchased new by a professional, was used until 1997 as can be seen from the car's service notes, and then it remained in the hands of the latter, without being used, for nearly 18 years. The car's second and current owner acquired it in late 2014, when a gasket split due to the frosting of the car, whilst it was immobile. Anxious to get it restarted, the owner replaced the set of gaskets/pistons supplied by the seller, the bearings of the crankshaft and crankshaft itself, as well as the oil and water hoses, and even minor parts such as injectors, while taking care to test the unit. As a French version the car that had the advantage of a non-catalytic engine of 130bhp, the car has covered only 28,700 km, as can be seen on the odometer. It is equipped with new tires but will also be delivered with its original Michelin MXV tires, still mounted on their rims. In 2016, its remarkable state of preservation was worthy of it being exhibited on the booth of the 205 GTI Club de France at Retromobile, as well as Epoqu'Auto, which only confirms the appeal of this exceptional, low mileage example of the finest from the 205 range.



1979 PEUGEOT 504 CABRIOLET

Vendue sans carte grise

Unregistered

Châssis n° 3333764

- Dessin Pininfarina
- Un rapport prix plaisir intéressant
- Superbe livrée
- *Design by Pininfarina*
- *Interesting price/pleasure value*
- *Superb livery*

15.000 - 25.000 €

Sans réserve

No reserve

Ce beau cabriolet 504 est une version 2L boîte manuelle 5 vitesses. Il s'agit d'une des premières phases 3 dévoilées au salon de Paris 1979, c'est-à-dire que la voiture est équipée des pare-chocs en polyuréthane couleur carrosserie et de barres de calandre argentées, ainsi que de l'intérieur agrémenté de boiseries. Achetée par son actuel propriétaire en 2015 dans une vente des Domaines, la voiture provient d'une saisie suite à mise en fourrière prolongée. Selon les informations fournies par le propriétaire elle y aurait été abandonnée par son propriétaire américain, comme cela est confirmé par les éléments administratifs. Suite à cette longue immobilisation le propriétaire a dû procéder à la remise en route d'usage. Il a en outre fait réviser le système d'allumage, changé la pompe à eau, les mâchoires de freins arrières et l'échappement. Les quatre pneus ont également été remplacés. La carrosserie a elle fait l'objet d'une peinture complète et l'intérieur a également été refait. La capote vient par ailleurs tout juste d'être remplacée. La voiture se présente ainsi dans un très bel état général de présentation et de fonctionnement. Sa livrée gris avec intérieur cuir havane avec jantes alu Amil est en plus particulièrement séduisante. Le certificat de vente des Domaines permettant la délivrance du certificat d'immatriculation est fourni avec le véhicule.



This beautiful 504 convertible is a 2L 5-speed manual transmission version and is one of the first phase 3 unveiled at the Paris Motor Show in 1979. It is equipped with body-coloured polyurethane bumpers and silver-coloured grille bars, as well as a woodwork embellished interior. Purchased by its current owner in 2015 in a sale from the State, the car comes from a seizure following extended impoundment. According to the information provided by the owner, it was abandoned there by its American owner, as confirmed by the administrative elements. As a result of this long immobilization, the owner had to carry out a general service. He had the ignition system overhauled and had the water pump, the rear brake shoes and the exhaust replaced. The four tires were also changed. The bodywork has benefitted from a complete paint job and the interior has also been redone. Furthermore, the soft top has recently been replaced. The car is thus in very good general condition and good functioning state. In addition, its grey livery, tan leather interior and Amil aluminium rims make it particularly attractive.



1957 FACEL VEGA FV4

Carte grise française
French title

Châssis n° FV4-57-235
Moteur n° TY5-562.130

- Restauration de haut niveau
- Seulement 36 exemplaires
- Options intéressantes
- *Top-level restoration*
- *Just 36 examples*
- *Interesting options*

170.000 - 230.000 €

La FV4 était initialement destinée à l'exportation (en particulier aux États-Unis, marché prometteur pour la marque), si bien qu'elle recevait les moteurs les plus puissants de la gamme, dont le Chrysler TY5 à culasse hémisphérique de 5,8 litres et 340 ch qui équipe ce modèle. Sa production va rester confidentielle : 36 exemplaires avec ce moteur, ce qui en fait aujourd'hui une voiture extrêmement rare.

Sortie des ateliers le 27 juillet 1957, la Facel FV4 que nous proposons dispose d'intéressantes options usine comme l'assistance de direction et de freins, les vitres électriques et teintées, ainsi que les jantes Robergel à rayons.

Achetée en état d'origine en octobre 2004 par Larry Gesiakowski, gérant de l'atelier de restauration WGM, à Chicago (Illinois), elle a bénéficié d'une restauration complète et sans compter, qui dura quatre ans. L'ensemble des travaux a fait l'objet de photos qui sont jointes au dossier. La qualité de cette restauration a porté ses fruits, puisque la voiture a remporté plusieurs premiers prix lors de concours d'élégance. Importée en Europe en 2011, elle fut achetée en 2012 par un amateur exigeant qui confiera les travaux de fiabilisation aux établissements Pichler CFG AG, à Gstaad et dont l'ensemble des factures correspondantes est au dossier.

Acquise par son actuel propriétaire en 2016, elle a été confiée à la société Vega Passion pour le remplacement des amortisseurs et une remise en état du système de direction, pour un confort de conduite optimum. Elle dispose de sa boîte d'outils complète, du kit de remplacement de roues et d'un important dossier. >>>

The FV4 was initially destined to be exported, primarily to the US, a market with great potential for the marque. It was fitted with the biggest engines in the range, such as the 5.8-litre 340 bhp Chrysler TY5 with hemispherical head, as seen here. Production remained limited, and just 36 examples were built with this engine, making it extremely rare today.

Leaving the workshop on 27 July 1957, the Facel FV4 on offer comes with interesting factory options, including power-assisted steering and brakes, electric tinted windows and Robergel wire wheels.

This car was acquired in original condition in October 2004 by Larry Gesiakowski, who ran the restoration workshop WGM in Chicago, Illinois. He threw himself into a full, no-expense-spared restoration that took four years. The whole project was documented with photographs that can be found in the file. The high quality restoration was duly rewarded, as the car won first prize in several concours events. It was imported into Europe in 2011 and bought by a demanding enthusiast in 2012 who had work carried out by Pichler CFG AG, in Gstaad, to make it more reliable, and the invoices for this are also in the file. Bought by the current owner in 2016, the car was sent to the company Vega Passion to have the shock absorbers replaced and the steering system refurbished, to ensure it had the highest levels of driving comfort. It comes with its >>>





>>>Un essai a révélé le bon fonctionnement de l'ensemble ; cette Facel FV4 présente un niveau de restauration rarement rencontré. Modèle rare, il est encore plus désirable dans cet état de présentation, après être passé entre les mains de propriétaires passionnés, ayant dépensé sans compter.

* Numéro FV4-57-NY8 frappé sur l'auto car il s'agit de la 8^{ème} FV4 exportée à New York, chez Max Hoffmann.

>>>*complete toolkit, wheel replacement kit and a large file. A test drive demonstrated that the car is in full working order; this Facel FV4 presents a level of restoration rarely encountered. A rare model, it is even more desirable presented in this condition, having been in the hands of passionate owners who have spent lavishly.*

* *Number FV4-57-NY8 stamped on the car as this was the 8th FV4 exported to New York, by Max Hoffmann.*



1939 ALFA ROMEO 6C 2500 SS SPIDER

Carte grise française
French title

Châssis n° 915010
Moteur n° 823915

- Châssis et moteur Alfa Romeo d'avant-guerre
- Carrosserie extrêmement séduisante
- A participé aux Mille Miglia Storica
- *Pre-war Alfa Romeo chassis and engine*
- *Extremely attractive coachwork*
- *Participated in the Mille Miglia Storica*

200.000 - 300.000 €

Sans réserve
No reserve

Selon la plaque constructeur, ce châssis n° 915010 correspond à un spider Sport Touring sorti d'usine le 7 avril 1939 et délivré à un M. Giovanni Rossi, de Florence. Mais selon toutes probabilités, il provient en fait d'une 2500 Super Sport carrossée en coupé par Touring et retrouvée à la fin des années 1980 par le collectionneur italien Corrado Cupellini. Cette voiture était alors utilisée en Italie, dans un champs de course hippique, pour donner le départ lancé des courses de chevaux. Corrado Cupellini décidait de rendre alors à cette automobile son panache passé et, sur ce châssis de 2700 mm d'empattement, il installait le moteur n° 823915 qu'il avait en sa possession et qui provenait d'une 6C 2300 B « Pescara » de 1937. Ce moteur six-cylindres en ligne, doté de deux arbres à cames en tête, fait partie de la prestigieuse lignée conçue par Vittorio Jano et qui a apporté à la marque ses plus beaux succès en compétition, au cours des années 1920 et 1930. Corrado Cupellini confia ensuite l'ensemble à son carrossier de Bergamo, qui l'habilla d'une carrosserie spider inspirée de l'authentique 2,5 litres de course de Bianchetti, dont il disposait alors avant qu'elle parte aux États-Unis. Il en résulte un spider à la fois équilibré, élégant et sportif, tout à l'honneur du talent des carrossiers italiens.

Cette voiture a été ensuite vendue à un grand collectionneur français qui, à son volant, a pris part en 1991 aux Mille Miglia Storica. Il est resté particulièrement attaché à cette voiture qui lui a permis de terminer cette grande épreuve historique. Dans les mêmes mains donc depuis plus de 25 ans, cette Alfa Romeo >>>

According to the manufacturer's plate, this chassis, number 915010, corresponds to a Sport Touring spider that left the factory on 7 April 1939 and was delivered to Giovanni Rossi from Florence. In all probability, however, it comes from a 2500 Super Sport coupé built by Touring, and discovered at the end of the 1980s by the Italian collector Corrado Cupellini. At the time it was used at an Italian race course, to signal the start of the horse races. Cupellini decided to return the car to its former glory. Retaining the chassis which has a wheelbase of 2,700 mm, he installed an engine he owned, n°823915, that came from a 1937 6C 2300 B «Pescara». This was a straight-six twin overhead cam engine belonging to the prestigious line of engines designed by Vittorio Jano that brought the marque so much success in competition during the 1920s and 1930s. Cupellini then gave the car to his coachbuilder in Bergamo, who fitted a spider body inspired by Bianchetti's 2.5-litre competition car that had belonged to him before it went to the US. The result was a well-balanced, elegant and sporty spider that paid tribute to the talent of Italian coachbuilders.

The car was then sold to a great French collector who used it to take part in the 1991 Mille Miglia Storica. He remained particularly attached to this car, as it allowed him to finish the celebrated historic event. Having been >>>







>>> bénéficie d'une agréable patine et n'a que très peu roulé ces dernières années.

Il s'agit d'une voiture réalisée avec soin sur la base d'un châssis et d'une mécanique Alfa Romeo d'avant-guerre authentique. Particulièrement élégante et présentée sans réserve, elle représente l'opportunité unique de rouler dans une Alfa Romeo performante et à l'allure exceptionnelle.

>>> *in the same ownership, for over 25 years, this Alfa Romeo now has a lovely patina and has been driven very little in recent years.*

Here is a car that has been carefully constructed using a genuine Alfa Romeo chassis and engine. Extremely elegant and offered at no reserve, it provides a great opportunity to take to the wheel of a powerful and highly attractive Alfa Romeo.

1957 DB HBR5 EX-TOUR DE FRANCE AUTO 1958 / 1959

Carte grise française
French title

Châssis n° 950
Carrosserie n° 231
Moteur n° 1732R

- Palmarès intéressant
- Dernières versions à phares escamotables
- Eligible au Tour Auto

- *Interesting race history*
- *Last versions with retractable headlights*
- *Eligible for the Tour Auto*

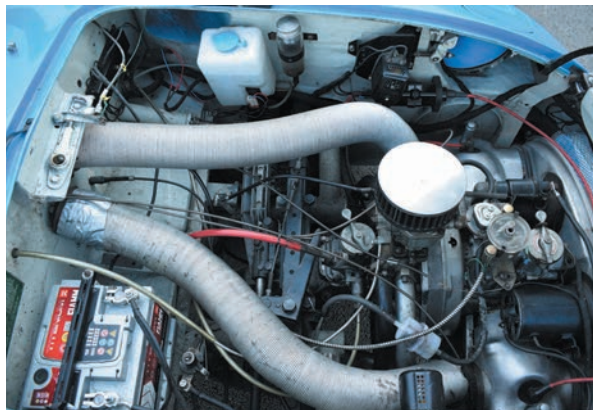
50.000 - 70.000 €

Ce coach DB fut délivré neuf en finition « Grand Tourisme » le 28 novembre 1957 au pilote Jacques Baudon. Il s'agit d'un des cinq derniers exemplaires équipés de phares escamotables, les suivants étant dotés de phares sous bulles. Dès avril 1958, la voiture sera inscrite au Tour du Morbihan et terminera 1^{ère} *ex æquo* en catégorie GT. Elle participera encore à plusieurs épreuves régionales (dont la liste exhaustive est dans le dossier), avant de prendre le départ du Tour de France Auto en septembre de la même année, pour terminer à la 16^{ème} place en GT. En septembre 1959, Baudon prendra de nouveau le départ de cette épreuve à son volant avant d'acheter, début 1960, un nouveau DB coach surbaissé. C'est à cette époque que la voiture sera vendue aux USA où elle sera retrouvée à restaurer en 2008. Rapatriée en France la même année, sa restauration complète dont témoignent des photos s'étalera jusqu'en 2011. La mécanique est du type M6, équipé d'un double allumage, d'un arbre à cames de MIOS et d'un double carter d'huile. La boîte de vitesses a été revue, et provenant d'une GS, elle est synchronisée. La carrosserie en fibre est en bon état, tout comme l'habitacle restauré, et un examen des soubassements montre que cette DB n'a que peu roulé depuis sa restauration. Avec son intéressant palmarès, cet exemplaire sera éligible au sein de nombreuses manifestations dont le Tour Auto.

This DB was delivered new in «Grand Tourisme» finish on November 28 1957 to the race driver Jacques Baudon. This is one of the last five models equipped with retractable headlights, the following ones being equipped with covered headlights. As of April 1958, the car will be registered in the Tour du Morbihan and will finish first ex æquo in the GT category. It will take part in several regional events (the exhaustive list is in the file), before starting the Tour de France Auto in September of the same year, to finish 16th in the GT class. In September 1959, Baudon competed once more in this event with this car, before buying a new DB coach at the beginning of 1960. It was at this time that the car was sold to the USA where it was found in need of restauration in 2008. Brought back to France the same year, its complete restoration, as shown by photos, lasted until 2011. The mechanics are of the M6 type, equipped with a double ignition, a MIOS camshaft and a double oil sump. The gearbox has been reconditioned, comes from a GS and is synchronised. The fibreglass bodywork and the restored interior are in good condition, and an examination of the underbody shows that it has not been driven much since its restoration. With its interesting race history, this model will be eligible for many events including the Tour Auto.







L'équipage Baudon au Tour de France Auto 1959 © Archives Maurice Louche

1927 BUGATTI TYPE 43 TORPÉDO GRAND SPORT

Carte grise française
French title

Châssis n° 43186
(lire texte/see text)

- Superbe allure et moteur refait dans les règles de l'art
- Nombreuses pièces Bugatti originales
- Rapport prestige / plaisir imbattable
- *Superb look, proper engine rebuilt*
- *Many original Bugatti pieces*
- *Unbeatable prestige to pleasure ratio*

500.000 - 800.000 €

Lorsque cette voiture a été vendue en 1999, elle l'a été avec l'identité «43186» avec carte grise française. Selon l'histoire racontée à cette époque par son vendeur cannois, la voiture aurait été conservée par un garagiste Bugatti parisien avant d'être vendue dans les années 1950 ou 1960 au collectionneur Robert Cornière. Nous avons pu rencontrer ce dernier à son domicile, il y a de nombreuses années, et il ne nous avait rien raconté de cette histoire. Il affirmait alors n'avoir possédé qu'un seul Type 43, châssis 43305.

Nous savons maintenant qu'il aurait également possédé, en partie démonté, le châssis 43158, identifié plus tard et sans doute cédé au collectionneur cannois mentionné plus haut, par la suite vendeur de 43186.

Toutefois, la propriété d'un troisième châssis d'origine Type 43 (43186) par Robert Cornière n'est étayée par aucune information vérifiable. Le seul élément qui pourrait le confirmer est une photo prise à la fin des années 1970, sans doute dans la propriété de Seine-et-Marne de Robert Cornière, et qui montre un châssis qui pourrait être de Type 43, deux ponts arrière, des roues Bugatti aluminium Grand Prix, des roue alu de Type 49, un carter de boîte de vitesse, le tout chargé sur une remorque.

Il est possible qu'un châssis 43 ait pu être stocké démonté par Robert Cornière, mais en aurait-il possédé deux dans le même état ? Aucune confirmation n'a pu être établie.>>>

This car was sold in 1999 with its French registration document, identified as chassis n° 43186. According to its vendor, from Cannes, it had been acquired from a Bugatti garage in Paris by the collector Robert Cornière in the 1950s or '60s. When we met Cornière at his home some years ago, he told us nothing about this, but he asserted that he had only ever owned one Type 43 – chassis n° 43305. We now know that he also owned chassis n° 43158 (partly dismantled), identified later and doubtless sold to our Cannes collector, who later sold 43186.

There is no conclusive information, however, that Cornière ever owned a third Type 43 (n° 43186). The only potential evidence for this is a photograph taken in the late 1970s (probably at Cornière's country-house east of Paris) showing a trailer loaded with what could be a Type 43 chassis, a gear-box casing, two rear axles, Bugatti Grand Prix aluminium wheels and Type 49 aluminium wheels. A Type 43 chassis may have been stocked dismantled by Robert Cornière – but nothing confirms that he owned two in the same condition.>>>



>>>Inspection du véhicule à Paris le 1^{er} mars 2018

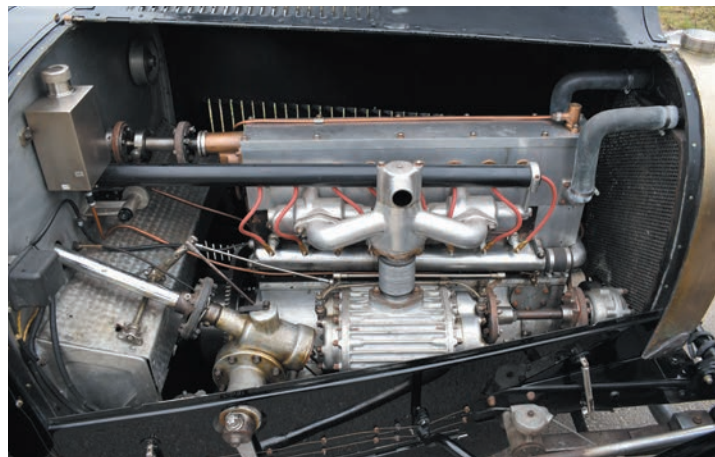
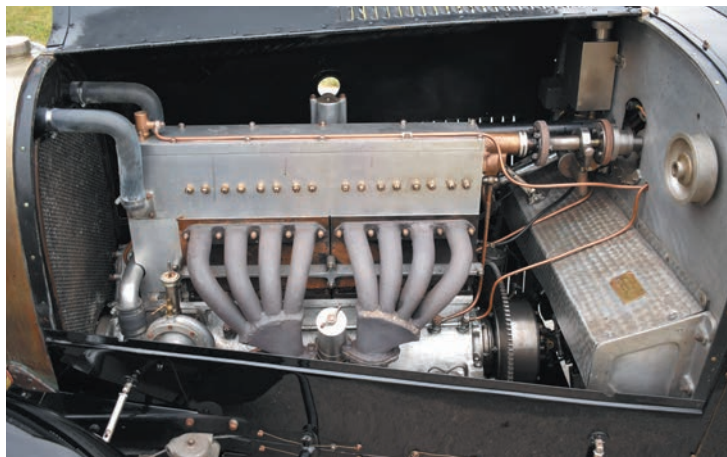
L'inspection de la voiture nous a permis d'effectuer les observations suivantes.

- **Plaque de châssis** : elle est en laiton, gravée 43186, rivetée sur le tablier et elle montre des chiffres qui ne sont pas conformes. De plus les lettres « E » des mots Alsace et Moteur ne sont pas conformes non plus. La plaque elle-même n'est donc pas de fabrication Bugatti.
 - **Train avant** : il est numéroté 167. C'est un essieu de tourisme, conforme au modèle 43 ou 44, mais son numéro indique qu'il ne peut s'agir d'un essieu d'origine de Type 43, dont moins de 160 exemplaires ont été construits. Par conséquent, il s'agit probablement d'un essieu de Type 44.
 - **Moteur** : Le carter inférieur moteur porte sur sa patte arrière gauche le numéro du châssis dont la voiture prétend à l'identité. Ce numéro « 43186 » est gravé en assez petits caractères, qui ne sont en aucun cas dans le style de l'usine Bugatti. Ce même carter inférieur porte les numéros d'assemblage « 57S » sur la face antérieure de sa patte avant gauche, ainsi qu'une croix. La lettre « S » a dû être gravée deux fois. Nous ne connaissons pas d'exemple similaire sur les nombreuses voitures que nous avons pu inspecter, mais ce carter semble néanmoins ancien. Sur la patte avant gauche de ce carter inférieur, le numéro de moteur a été effacé.
- Le carter supérieur moteur porte, sur l'embase du filtre à huile, le numéro 69 ainsi qu'un 8 couché, ou infini. Cette pièce semble ancienne et conforme.
- La boîte à cames est neuve et conforme au modèle. Le carter d'entraînement du compresseur est de facture ancienne et porte le numéro 11. Le compresseur est neuf.
- **Boîtier de direction** : il est ancien, conforme et porte le numéro d'assemblage « 4 ».
 - **Boîte de vitesse** : Le carter de boîte est gravé « 186 ». Ce numéro est plus élevé que celui correspondant au nombre de boîtes de vitesse construites du Type 43 (159 ou 160 pièces seulement). Il ne peut donc s'agir d'une boîte d'origine de Type 43, mais elle est ancienne et les numéros sont parfaitement authentiques. Il est même de notre avis que l'identité prétendue de la voiture « 43186 » n'est à l'origine basée que sur le numéro « 186 » de cette boîte.
- Il s'agit en fait d'une boîte de Type 44. Pour nous en assurer, nous avons dû inspecter

>>>Vehicle Inspection – Paris 1 March 2018

Following our recent vehicle inspection, the following observations can be made:

- **Chassis Plaque**: *Brass, engraved 43186, riveted, with figures that do not conform; the letter E in the words ALSACE and MOTEUR do not conform either. So the plaque cannot have been made by Bugatti.*
 - **Front Axle**: *Numbered 167. Saloon-car axle, conform to Type 43 or Type 44 – but the number suggests it cannot be a Type 43 axle, as fewer than 160 of these were built, so is probably a Type 44 axle.*
 - **Engine**: *The lower crankcase bears the car's supposed chassis number 43186 rear left. This number is engraved in smallish characters, in a style quite different from that used by Bugatti. The lower crankcase also bears the assembly number 57S front left, along with a cross. The letter S seems to have been engraved twice. We know of nothing similar on any other car we have inspected, although the crankcase nonetheless appears vintage. The engine number front left has been effaced.*
- The upper crankcase bears the number 69 at the base of the oil filter, along with a figure 8 on its side (perhaps symbolizing infinity). This crankcase seems vintage and conform.*
- The cam-box is new and conform. The compressor's drive-housing is vintage, and bears the number 11. The compressor itself is new.*
- **Steering-Box**: *Vintage and conform, bearing the assembly number 4.*
 - **Gear-Box**: *The casing is engraved 186. As this number is higher than the total number of Type 43 gear-boxes produced (just 159 or 160), this cannot be an original Type 43 gear-box, yet is nonetheless vintage and the numbers authentic. We believe the purported 43186 identity of this car derives from this gear-box number 186. The gear-box is actually a Type 44. To verify this we inspected the lower faces of the brackets: those for a Type 44 gear-box are 65 mm high, those for a Type 43 are 48mm. Close observation clearly reveals that the 17mm difference has been lost through grinding.*



les faces inférieures des pattes de fixation de cette pièce. En effet, une boîte de Type 44 comporte des pattes de 65 mm de haut, contre 48 mm pour les carters de boîte de Type 43. Or une observation attentive montre de façon évidente que le métal a été meulé pour perdre les 17 mm de différence.

• **Pont arrière :** Il est étonnement gravé « 186 ». Ce « numéro gagnant » a sans doute été gravé par le mécanicien anglais, John Barton, quand la voiture est passée dans son atelier. Il avait en effet confié à « La Vie de L'Auto-Rétroviseur » : « *Le pont était du Type 35 et je l'ai remplacé par un pont de Type 43.* » Il a sans doute poussé le zèle jusqu'à faire coïncider le numéro du pont avec celui de la boîte. Lorsque la voiture était encore à Cannes, le pont portait le numéro 5 mais il n'était déjà pas d'origine Type 43 : en effet, sa face supérieure portait la lettre « H », qui n'existe pas sur les carters de Type 43, ni même sur les ponts de Type 35. Ainsi, la pièce échangée en Angleterre n'était de toute façon pas conforme au modèle.>>>

• **Rear Axle:** *Surprisingly engraved 186. It was doubtless engraved by the British mechanic John Barton while the car was in his workshop. As he told La Vie de L'Auto-Rétroviseur: 'The axle was a Type 35 – I replaced it with a Type 43.' No doubt he also arranged for the number of the axle to match that of the gear-box.*

While the car was in Cannes, the axle bore the number 5, yet was still not a Type 43 original, as its upper side bore the letter H – which was not used for Type 43 axles (or even Type 35 axles). So the axle exchanged in England cannot have been conform to the original model.

• **Chassis:** *The chassis frame bears several numbers: we can read 88, preceded by a more delicately engraved 6. Neither inscription corresponds to the factory style. Analysis of the numbers in the metal of the rear cross-piece, carried out in England, seems to indicate that one or two >>>*

>>> • **Châssis** : Le cadre du châssis porte plusieurs chiffres : nous pouvons lire « 88 » et, devant ce nombre, un « 6 » gravé plus finement. Aucune de ces deux inscriptions ne correspond au style de l'usine.

L'analyse des numéros dans le métal de la traverse arrière, réalisée en Angleterre, semble indiquer qu'un ou deux autres chiffres ont été gravés sur cette même traverse emboutie en U. Apparemment, le premier était « 88 ». Par malchance pour le graveur, le châssis Type 43 d'origine au cadre « 88 » se trouve au musée de Mulhouse, collection Schlumpf. Par ailleurs, un « 6 » a été gravé, ajoutant encore à la confusion.

Cette traverse arrière est boulonnée aux deux longerons, et non rivetée comme elle devrait l'être. Ce détail supplémentaire achève de nous conforter dans notre idée que le châssis de la voiture est de fabrication artisanale. Selon nos suppositions, le cadre n'était pas gravé à l'origine, car de facture récente.

L'analyse de la face supérieure du cadre en regard du support moteur arrière gauche est elle aussi révélatrice : elle semble indiquer que la pièce de forme triangulaire a été soudée au rail gauche du châssis, et que par conséquent elle n'a pas été formée à la presse avec l'ensemble. Enfin, le support arrière des lames de ressort, fixé sur le châssis, porte en creux le nombre 43 : un véritable non-sens car, à cet endroit, les numéros de fonderie sont toujours en relief. Toutefois, la pièce est ancienne et conforme au dessin du Type 38.

• **Carrosserie** : Il s'agit d'un torpédo 3/4 places, Grand Sport. Neuve et de bonne facture, la carrosserie a été copiée sur une très bonne Type 43 (châssis 43279), non restaurée et qui avait été découverte dans l'Aisne dans les années 1970. Elle avait séjourné quelque temps chez Pierre Prieur, de Paris, qui avait pu en prendre les cotes. Il avait fait réaliser une carrosserie qu'il destinait à une voiture qu'il venait de trouver, en pièces et en châssis nu. Mais la caisse copiée ne fut jamais montée par Pierre Prieur qui a fini par la céder, avec les pièces dont il disposait, à un collectionneur de la région de Tours. Ce dernier a vendu la carrosserie un peu plus tard au collectionneur cannois mentionné plus haut. La planche de bord est neuve. Tous les instruments sont conformes au modèle et certains sont anciens.

• **Radiateur** : il est ancien et conforme au modèle.>>>

>>>*numbers were engraved on this U-shaped cross-piece. The first, apparently, was 88. Unfortunately for the engraver, the original Type 43 chassis with frame 88 is now in the Schlumpf Collection in Mulhouse. A 6 was also engraved, further adding to the confusion.*

This rear cross-piece is bolted down with two longerons, and not riveted as it should have been. This extra detail confirms our belief that the chassis was not factory-made; we suppose the frame to be recent, and that it was not originally engraved.

Analysis of the upper side of the frame, as regards the engine support back left, is also revealing: the triangular element appears to have been welded to the left rail of the chassis and, as a result, cannot have been press-moulded with the rest of the ensemble. Finally, the rear support of the spring-leaves fixed to the chassis bears number 43: this makes no sense at this position, as casting numbers here are always in relief. Even so, the piece is vintage and conforms to the design of the Type 38.

• **Bodywork**: *That of a 3/4-seater Torpedo Grand Sport. The bodywork is recent and well-made, copied from a very fine, non-restored Type 43 (chassis n° 43279) discovered in Aisne in the 1970s. It spent some time in Paris with Pierre Prieur, who was able to take the dimensions. He had bodywork produced for a car whose parts and bare chassis he had recently come across. However, before this bodywork had been mounted, it was sold (along with the parts) to a collector from the Loire Valley – who, shortly afterwards, sold the bodywork to the Cannes collector mentioned above.*

• **Dashboard**: *New, with all instruments conform, some of them vintage.*

• **Radiator**: *Vintage and conform.*

• **Wheels**: *New, Grand Prix-type wheels conform to the 1930 model, in cast aluminium, as mounted on the last Type 43 cars sold.*

The vehicle offered for sale is conform, in terms of external appearance, to the Type 43 Grand Sport. It conforms mechanically to the 2,300 cm³ engine created by Bugatti in 1927. Its engine was last serviced in>>>



>>> • **Roues** : elles sont neuves du type Grand Prix, conformes au modèle de 1930, en une pièce d'aluminium coulé, telle qu'il était monté sur les dernières Type 43 vendues.

La voiture présentée à la vente est bien conforme dans son aspect extérieur au modèle Type 43 Grand Sport. Sa mécanique est conforme au moteur de 2 300 cm³ crée par Bugatti en 1927. Son moteur a été une dernière fois mis au point au printemps 2009 par un des meilleurs ateliers Bugatti français, « Roseau Racing Restauration » dirigé par d'Henri Roseau, formé chez Laurent Rondoni, de Carpentras. Lors de cette dernière restauration, les pièces ont été fournies par « Brineton Engineering », en Grande Bretagne. Les essieux et la boîte sont anciens et sans doute du Type 44, très similaires aux pièces du modèle Type 43. Par son dessin, le châssis est conforme au modèle mais son origine est inconnue et sa construction ne semble pas respecter les critères de la production Bugatti des Type 43 d'origine.

Pierre-Yves Laugier

Conclusion

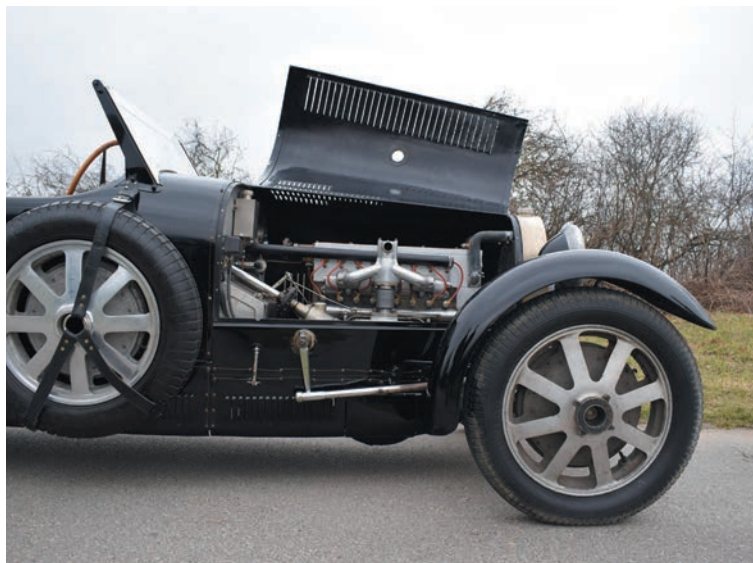
Cette Bugatti 43, comme le lecteur l'aura compris, a été en majeure partie, construite à partir de véritables pièces d'origine Bugatti. Le prix d'une authentique 43 avoisine les 2 500 000 € ; le prix de celle que nous présentons nous semble donc parfaitement cohérent. Nous invitons les personnes intéressées à venir à l'exposition pour voir cette Type 43 ; ils pourront constater combien elle a été réalisée avec passion et attention aux détails. Il s'agit d'un superbe véhicule, fonctionnant de manière impeccable. Sa patine est très sympathique. Avec les années, elle n'en deviendra que plus désirable encore avec quelques aventures et rallyes vécus derrière son volant. Elle est livrée avec sa carte grise française et sera prête à être engagée dans les plus beaux rallyes.

>>> *Spring 2009 by one of France's leading Bugatti workshops, Roseau Racing Restauration, under the direction of Henri Roseau (who apprenticed at Laurent Rondoni in Carpentras), using parts supplied by Brineton Engineering (U.K.). The axles and gear-box are vintage, doubtless Type 44 and very similar to those of Type 43. The chassis is conform to the original design, but the origin of the chassis is unknown, and construction does not appear to have been in line with original Bugatti Type 43 production criteria.*

Pierre-Yves Laugier

Conclusion

As the reader will have realized, this Bugatti 43 has been mostly constructed using authentic Bugatti original parts. The price of an authentic Type 43 is around €2.5 million, so the price of the car we are presenting seems perfectly logical. We cordially invite any interested party to view this Type 43 and admire the loving attention to detail with which it has been made. This is a superb vehicle with charming patina. It functions impeccably and will, in the years to come, become even more desirable with a few vintage rallies under its wheels! It comes with its French registration and is ready-to-drive.



1950 BRISTOL 401

Carte grise française

French title

Châssis n° 401/267

- Carrosserie Touring Supperleggera
- Mécanique raffinée, à roder
- Seulement 611 exemplaires produits

- *Carrozzeria Touring Supperleggera*
- *Finely tuned and honed*
- *Only 611 cars made*

40.000 - 60.000 €

Sans réserve
No reserve

La division de production des Automobiles Bristol lancée en 1946 n'était autre qu'une branche de la Bristol Aeroplane Company. Il est d'ailleurs difficile de nier cette filiation aéronautique lorsque l'on observe la Bristol 401, dont la carrosserie en aluminium était réalisée par Touring selon le procédé Supperleggera et dont les lignes avaient été affinées en soufflerie par l'avionneur. La brillante mécanique, quant à elle, provenait de la BMW 328, revue par les ingénieurs Bristol pour en réduire la puissance et gagner en fiabilité. L'exemplaire que nous présentons a été acquis en 2008 par son actuel propriétaire. La carrosserie est en bel état de conservation et a été repeinte anciennement. Un autre bloc moteur a servi de base à la remise en état complète de la mécanique chez Euroclasse. Le moteur sera donc à roder par le nouveau propriétaire, et l'ancien bloc sera fourni avec la voiture. Les roulements de la boîte de vitesses ont été remplacés en 2013. La sellerie a fait l'objet d'une remise en état et s'avère bien conservée tandis que le tableau de bord, à la forme originale, est complet. Cette Bristol, très aboutie pour l'époque, était proposée à un tarif supérieur aux Jaguar concurrentes et leur production restera confidentielle, ce qui en fait aujourd'hui une pièce de collection particulièrement intéressante.



The Bristol Automobiles production division, launched in 1946, was none other than a branch of the Bristol Airplane Company. It was also impossible to deny this aeronautical connection when one checks out the Bristol 401, whose aluminum bodies was fabricated by Carrozzeria Touring using the Supperleggera (superlight) process and whose lines had been refined in the wind tunnel by the aircraft manufacturer. The brilliant engine, meanwhile, came from the BMW 328, improved upon by Bristol engineers to reduce power and improve reliability. The example we are offering was acquired in 2008 by its current owner. The body is in a good condition and has been repainted some years ago. Another engine block served as a basis for the complete repair of the mechanicals at Euroclasse. The engine will need to be honed by the new owner, and the old block will be provided with the car. The bearings of the gearbox were replaced in 2013. The upholstery has been repaired and is well preserved while the dashboard, in its original state, is complete. This Bristol, very successful for its period, was offered at a higher price than competitors from Jaguar, and their production remained limited, which makes it a particularly interesting collector's car today.



1937 ROLLS-ROYCE 25/30 SPORTS SALOON PAR HOOPER

Carte grise française

French title

Châssis n° GAN80

Moteur n° F28Y

- Carrosserie Hooper en aluminium
- Superbe patine
- Bon état de fonctionnement

- *Aluminum Hooper coachwork*
- *Beautiful patina*
- *In good working condition*

40.000 - 60.000 €

C'est en 1936 que la série des 25/30HP remplace celle des 20/25HP chez Rolls-Royce. Cette dernière se caractérisait principalement par un accroissement de puissance, et, à cette époque, les voitures sortaient toutes en châssis puis étaient habillées à la demande chez des carrossiers de renom. La fiche de sortie d'usine de l'exemplaire présenté nous confirme que celui-ci fut livré chez Hooper en mars 1937 afin d'y recevoir sa classieuse carrosserie en aluminium « Sports Saloon ». Nous y apprenons également qu'elle fut délivrée neuve la même année en Angleterre à H.Scott Freeman, et qu'elle possède toujours son moteur d'origine. Achetée au Pays de Galles par son actuel propriétaire en 2003, cette 25/30 affiche un état de conservation exceptionnel : la carrosserie noire avec filets or a été repeinte il y a de nombreuses années et sa patine s'accorde magnifiquement avec celle de l'habitacle, tendu de cuir rouge. La voiture dispose d'un toit ouvrant, d'un phare de recherche sur le montant de pare-brise, et possède encore un manuel d'utilisation d'origine. Un essai en compagnie du propriétaire a permis de constater son bon fonctionnement, et celle-ci semble avoir bénéficié de soins attentifs tout au long de sa vie. La ligne due à Hooper est particulièrement réussie, agrémentant un dessin très classique d'une touche sportive.



It was in 1936 that the 25/30HP model series replaced the 20/25HP series at Rolls-Royce. The newer model was characterized mainly by an increase in power. The cars at that time were mostly delivered in chassis form and these were bodied on demand by renowned coachbuilders. A copy of the factory sheet from Rolls-Royce confirms that it was delivered to Hooper in March 1937, where it received its classy aluminium «Sports Saloon» bodywork. We also learnt that it was delivered new the same year, in England, to a certain H. Scott Freeman, and that it still has its original engine. Purchased in Wales by its current owner in 2003, this 25/30HP is in an exceptional state of conservation: the black body with its gold lining was repainted many years ago and its patina agrees beautifully with the interiors, covered in red leather. The car has a sunroof, a searchlight on the windshield pillar, and still has its original owner's manual. A drive with the owner shows that the car drives well, and it seems to have received the right amount of attentive care throughout its life. The design from Hooper is particularly successful, embellishing a very classic form, with a subtly sporty touch.



1960 BENTLEY CONTINENTAL S2 CONTINENTAL COUPÉ PAR H.J. MULLINER

Carte grise française
French title

Châssis n° BC50AR
Body n° 6269

- Serait la voiture du Salon de Genève 1960
- Etat de conservation remarquable
- Élégance absolue du modèle
- *Possibly the 1960 Geneva Motor Show car*
- *In a remarkable state of conservation*
- *A very elegant model*

150.000 - 250.000 €

La Bentley Continental S1, version coupé de la « Saloon », est présentée en 1955. A l'époque, il pouvait se targuer d'être le coupé quatre places le plus rapide au monde. En 1959, la Bentley Continental s'est muée en « S2 », adoptant le tout nouveau bloc V8 de 6,2 litres en aluminium. La transmission automatique et la direction assistée faisaient partie de l'équipement de série. L'exemplaire que nous vous présentons est sorti d'usine le 2 mars 1960 pour être expédié à Genève, dans une livrée « whitehall grey and rose beige » agrémentée d'une sellerie en cuir rouge. Un descriptif de vente de la Maison Sotheby's, en 1992, décrit la voiture comme étant celle du Salon de Genève 1960, ce qui correspond au niveau des dates, puisque son premier propriétaire, A.W. Berner voit sa garantie débiter le 26 avril 1960. C'est en 1966 que la voiture retourne en Angleterre pour y rester jusqu'en 2003, année de son achat par l'actuel propriétaire. Un important dossier nous indique que la voiture a bénéficié d'une remise en état en 1987, incluant une refécution complète du moteur aux spécifications S3, alors que le compteur affichait 48 776 miles, il en montre aujourd'hui 71 717. La peinture grise, avec filets bordeaux, refaite anciennement, arbore aujourd'hui une patine élégante, tout comme l'habitacle en cuir rouge avec moquettes assorties. Un essai en compagnie du propriétaire a permis de constater son bon état de fonctionnement, doux et >>>

The Bentley Continental S1, a coupe version of the «Saloon», was introduced in 1955. At that time, it could boast being the fastest four-seater coupe in the world. In 1959, the Bentley Continental became «S2», adopting the brand new 6.2-liter V8 aluminum block engine. Automatic transmission and power steering were standard equipment. The car on offer came out of the factory on 2 March 1960, and was then sent to Geneva, in a «whitehall grey and rose beige» livery and a red leather upholstery. A sale's description by Sotheby's in 1992, describes the car as the one from the 1960 Geneva Motor Show, which corresponds chronologically, since the first owner's, A W Berner, warranty started on 26 April 1960. It was in 1966 that the car came back to England, where it was based until 2003, year of its purchase by its current owner. An impressive folder testifies that the car was overhauled in 1987, including a complete refurbishment of the engine to the specifications of the S3. At that time the odometer showed 48,776 miles, it now shows 71,717. In a grey shade, with burgundy coachlining, redone a few years ago, the car sports today a very elegant patina, just like the red leather interior with matching carpets. A drive in the company>>>







>>> feutré comme il se doit. La sobre élégance de cette version, l'état de conservation de cet exemplaire, ainsi que son historique en font une pièce de choix qui ne manquera pas d'attirer les amateurs de bon goût.

>>> *of the owner showed that the car is in good running condition, offering a plush and gentle drive. The sober elegance of this version and the state of conservation, in addition to its well documented history make it an exceptionally fine choice that will surely not fail to attract aficionados of good taste.*

1958 ROLLS-ROYCE SILVER CLOUD SI

Carte grise française

French title

Châssis n° LSHF45

- Conduite à gauche
- Historique connu
- Options intéressantes
- *Left hand drive*
- *Documented history*
- *Interesting options*

50.000 - 70.000 €

La fiche de sortie d'usine de ce « nuage d'argent » nous apprend qu'il fut livré neuf le 28 août 1958 au Canada, à F.R. MacDonald, président d'une grande enseigne de matériaux de construction du même nom. D'une livrée porcelaine white, avec intérieur cuir beige, elle est dotée de la direction assistée et de la climatisation d'origine, ce dernier élément ayant été démonté pour des raisons de place, sera livré avec la voiture. La voiture changera ensuite de propriétaire en 1960, puis rejoindra le Nebraska en 1963 pour rester dans la même famille jusqu'en 2008, année durant laquelle elle est achetée par un marchand anglais auprès de qui son actuel propriétaire en a fait l'acquisition. Exigeant, ce dernier lui a depuis fait bénéficier d'une peinture neuve dans la teinte d'origine, avec filets or et remplacement de tous les joints. Les cuirs, quant à eux, ont été reteints, si bien que la voiture offre un très bel aspect tant extérieur qu'intérieur. Les boiseries sont en bel état, et le compteur est dorénavant gradué en km/h. Un essai en compagnie de son propriétaire a permis de constater son bon fonctionnement général et la douceur de marche caractéristique du modèle. Les exemplaires aussi soignés, en conduite à gauche, avec un historique limpide et des options intéressantes ne sont pas légion, sachez en profiter !



The factory fact sheet of this Silver Cloud tells us that it was sold on August 28, 1958 in Canada, to F.R. MacDonald, the president of a big company of building materials. In a white porcelain livery, with beige leather interior, it is equipped with power steering and the original air conditioning system - this last element has been disassembled for reasons of space, but will be delivered with the car. The car then changed ownership in 1960, then moved to Nebraska in 1963 to remain in the same family until 2008, when it was purchased by an English dealer from whom its current owner acquired the car. This rather demanding enthusiast has since given the car a new coat of paint in the original color, with gold coachlining and replaced all joints and hinges. The leather has been retinted, so the car looks refined, both inside and out. The woodwork is in good condition, and the meter is now calibrated in km/h. A test drive in the company of the car's owner has made it possible to note its good general running condition and the gentle driving characteristic of this model. Such a neat, left-hand-drive example, with clear history and interesting options, are not abundant, so make the most of this opportunity!



1968 CITROËN DS 21 CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis n° 4609582
Coque n° 0032000610

- Une des meilleures versions du cabriolet «usine»
- Véhicule fiable
- Remise en état soignée
- *One of the best versions of the "factory" convertible*
- *Reliable car*
- *Meticulous overhaul*

130.000 - 200.000 €

Ainsi que le précise Olivier de Serres dans son ouvrage consacré aux DS, l'année 1968 verra sortir 95 unités de DS 21 cabriolet, dont 74 dotées de la boîte de vitesses hydraulique. L'exemplaire que nous présentons en fait partie, l'année correspondant à son numéro de série étant confirmée par une attestation du Conservatoire Citroën. Il a donc l'avantage de présenter la calandre quatre phares dont deux orientables, le très beau tableau de bord Jaeger ainsi que le système hydraulique en liquide vert, moins corrosif et plus facile à gérer que le liquide rouge des premières DS.

Acheté en 2000 par son actuel propriétaire, ce cabriolet DS était auparavant la propriété d'Alain Dominique Perrin, fondateur de la Fondation Cartier pour l'art contemporain. Il avait bénéficié d'une remise en état complète, et depuis cette date, la voiture a bénéficié d'un entretien régulier afin de toujours être prête à prendre la route. Nous avons pu le constater lors de notre examen, puisque la voiture venait d'effectuer un voyage de près de 2 000 km sans encombre ! La capote a été remplacée récemment et l'ensemble du véhicule affiche un bel état d'usage. Élégant, rare et fiable, cet exemplaire saura satisfaire le passionné qui n'hésite pas à rendre à sa monture sa vocation première : être une auto... mobile

As Olivier de Serres points out in his book on the DS, 95 models of the DS 21 convertible were launched in 1968, 74 of which were equipped with a hydraulic gearbox. The car on offer is one of them, the year corresponding to its serial number is confirmed by a certificate from the Conservatoire Citroën. It therefore has the advantage of featuring the four headlight grill with two swivel headlights, the beautiful Jaeger dashboard and the green liquid hydraulic system, which is less corrosive and easier to manage than the red liquid of the first DS.

Purchased in 2000 by its current owner, this DS convertible was previously owned by Alain Dominique Perrin, founder of the Cartier Foundation for Contemporary Art. It had undergone a complete overhaul, and since then the car has been regularly serviced to ensure that it is always ready to drive. We were able to confirm this during our examination, since the car had just made a trip of almost 2,000 km without any problems! The soft top has recently been replaced and the car is in nice condition. Elegant, rare and reliable, this model will satisfy any enthusiast who wishes to give back his car its primary vocation: hit the road.







1968 SIMCA 1200 S

Carte grise française
French title

Châssis n° CA175560

- Une véritable petite sportive
- Ludique et joliment dessinée
- Bel état, complète avec ses divers manuels
- *A real little sportscar*
- *Fun and pretty*
- *Lovely condition, complete with various manuals*

20.000 - 30.000 €

Sans réserve
No reserve

Désireux de renouveler son image avec un dérivé plus sportif de la Simca 1000, la marque française fait appel au Maître italien Bertone pour la création d'un coupé très effilé et plus dynamique. En 1967, Simca décide de viriliser son coupé et sort un modèle plus robuste mécaniquement et esthétiquement. Les grilles de capot ne sont pas sans rappeler la Lamborghini Miura et le moteur, lui, est un 1200 cm³ de 82 ch, permettant d'atteindre les 170 km/h. Pénétrez dans l'habitacle de cette 1200 S et vous sentirez votre désir de sportivité vibrer dans vos veines ! Son volant trois branches en bois et chromes, ses petits cadrans de vitesses et son compte-tours placés sur la planche de bord en bois vous font face, prêt à enchaîner les virages à vive allure. Son moteur en porte à faux arrière permet de s'amuser, même à des vitesses très modérées. Cette 1200 S se présente dans un bel état, démarrant au premier tour de clef. Elle prend ses tours normalement et sa baie moteur est très propre. La carrosserie quant à elle est saine et d'un bleu au panache indéniable ! Les sièges et la banquette arrière sont recouverts de simili cuir noir à passepoil couleur caïssé. Il est indéniable que cette 1200 S est une invitation au plaisir du pilotage et lorsque vos rivaux apercevront son avant de requin flanqué de ses quatre feux, ils ne pourront vous défier !

With a desire to update its image with a sportier version of the Simca 1000, the French marque called on the Italian master, Bertone, to design a sleeker and more dynamic coupé. In 1967, Simca decided to beef up its coupé and launched a model that was more virile, both mechanically and aesthetically. The bonnet grilles were reminiscent of the Lamborghini Miura and it has a 1200cc 82 bhp engine that powers the car to 170 km/h. Sit inside this 1200 S and you will be overtaken by a desire to drive it quickly! The three-spoke wood and chrome steering wheel, flanked by a small speedometer and rev counter on the dashboard invite you to take the corners at full tilt ! The rear engine allows you to have fun, even at moderate speeds. This 1200 S is presented in lovely condition, and starts on the first turn of the key. It revs cleanly and the engine bay is very clean. The bodywork is sound, painted a very stylish blue. The seats and rear bench seat are upholstered in black leatherette with piping the same colour as the body. The car offers a clear invitation to drive, and when your rivals spot the shark-nose sporting four headlights, they won't stand a chance!



1961 ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT VELOCE ♦

Carte grise française
French title

Châssis n° 157435

Moteur n° AR00129 11629

- Rare version Veloce
- Ligne pure, voiture très performante
- Eligible dans de nombreuses courses historiques
- *Rare Veloce version,*
- *Pure design, powerful car*
- *Eligible for numerous historic race events*

70.000 - 120.000 €

Cette rare Giulietta Sprint Veloce allie l'élégance de sa carrosserie au brio de son moteur 1290 cm³ à deux carburateurs. Son actuel propriétaire en fit l'acquisition en 2015 dans le but de participer notamment au Tour Auto, celle-ci courait alors en Italie en V.H.C. Cette Giulietta se trouve aujourd'hui dans un excellent état ayant bénéficié d'une réfection complète ces deux dernières années. La voiture a notamment été préparée chez Espace Century, spécialiste reconnu de la marque, afin d'être performante dans les épreuves historiques, factures à l'appui. La voiture fut ainsi entièrement déshabillée afin d'être restaurée depuis la caisse et bénéficier d'une réfection notamment de la boîte, du pont, des freins et des suspensions. Le moteur avait lui été refait précédemment, il s'agit d'un bloc de Giulietta TI, de même cylindrée et de même période. Elle fut ensuite repeinte dans sa jolie teinte blanche d'origine. L'équipement intérieur comprend deux baquets ainsi qu'un indispensable arceau. Elle est bien sûr dotée de sa fiche d'homologation FIA et des factures correspondant aux récents travaux. Très performante cette Sprint Veloce a réalisé d'excellents résultats au Tour Auto ces deux dernières années dont une 3^{ème} place en 2017 à l'indice de performance, démontrant la qualité de sa préparation et le talent de ses pilotes. Rare et exclusive dans cette version Veloce, elle constitue une classique reconnue et admirée, éligible au sein des compétitions les plus prestigieuses.

♦ Se référer à la page 4

This rare Giulietta Sprint Veloce combines a highly elegant body with a powerful 1290cc engine with twin carburetors. The current owner bought the car in 2015 in order to take part in Tour Auto, the car was at that time competing in historical races in Italy. This Giulietta is in excellent condition today, having been completely overhauled during the last two years. It has been prepared by renowned marque specialist Espace Century (invoices in the file), with the aim of being competitive in historic racing. The car was taken back to bare metal for restoration, and work was carried out on the gearbox, axle, brakes and suspension. The engine had been rebuilt prior to this, it's a block from the Giulietta TI, same engine size and same period. The car was then repainted in the attractive and original white colour. Inside, there are two bucket seats and the indispensable roll-cage. The car comes with its FIA homologation papers and invoices relating to the recent work carried out. This very powerful Sprint Veloce has achieved impressive results in Tour Auto these last two years, including 3rd in the Index of Performance in 2017, demonstrating the quality of its preparation and the talent of its drivers. Rare and exclusive in this Veloce version, this is a highly regarded and recognised classic, that is eligible for all the most prestigious competitions.

♦ Refer to page 4



1983 RENAULT 5 TURBO Gr IV

Carte grise française
French title

Châssis n°
VF1822000E0000375
Moteur n° 840/
7700598160

- Icône absolue des rallyes français
- Préparation exceptionnelle et documentée
- Voiture prête à courir
- *French rally icon*
- *Exceptional, documented preparation*
- *Ready to race*

130.000 - 180.000 €

Véritable bête de course, la R5 Turbo est immédiatement déclinée en version « compétition-client ». Notre voiture est parfaitement conforme à ces séries exclusives proposées par Renault, aux noms évocateurs « Cévennes » ou « Tour de Corse », en référence aux succès sportifs du modèle. La voiture présentée est une Renault 5 Turbo II, de 1983, homologuée en groupe 4 (Maxi) équipée à ce titre d'une caisse renforcée et allégée. Propriété du pilote Eric Forget, elle a participé à de nombreuses compétitions avant d'être cédée à Gérard Barlatier, qui – avant de la vendre à son propriétaire actuel en 2016 - lui a offert une restauration soignée et complète, sublimée par une robe aujourd'hui aux couleurs de la voiture de l'illustre équipage Ragnotti / Andrié. Dotée du kit Renault Sport « Cévennes » et de la dernière évolution moteur « Tour de Corse » qui délivre environ 300 ch., elle dispose des spécifications d'époque, boîte 5 Renault Sport, pont autobloquant à 45 %, trains avant et arrière type « Cévennes », suspensions Bilstein réglables, gros freins, embrayage renforcé, ou encore un faisceau électrique argent. Le pare-brise a été remplacé par un pare-brise chauffant pour lutter contre la buée. Le montant des frais de restauration et de préparation s'élève à environ 80 000 €, auxquels s'ajoutent les factures d'entretien courant. Confiée à plusieurs spécialistes français de la R5 Turbo, 3S Développement, Auriol Racing et Trans Concept, la restauration a notamment compris une modification des réservoirs, afin de répondre aux normes de sécurité FIA ; le certificat est valide jusqu'en 2021. La FFSA a délivré un passeport technique et un passeport historique attestant de sa conformité. >>>

A beast of a competition car, the R5 Turbo was immediately available in «competition-client» form. Our example conforms to these exclusive series offered by Renault, with evocative names such as «Cévennes» and «Tour de Corse», in reference to the model's sporting successes. The car presented is a 1983 Renault 5 Turbo II, homologated in Group 4 (Maxi) and thus equipped with a strengthened, lightweight shell. Owned by the driver Eric Forget, it participated in numerous competitions before being sold to Gérard Barlatier. He, in turn, sold it to the current owner in 2016, having had it completely restored, and repainted in the colours of the car driven by the illustrious Ragnotti / Andrié team. It is fitted with the Renault Sport «Cévennes» kit, and with the final evolution of the «Tour de Corse» engine that boasts some 300 bhp. The car is prepared to period specification, with a Renault Sport 5-speed gearbox, limited slip differential at 45%, «Cévennes» type front and rear axles, adjustable Bilstein suspension, big brakes, reinforced clutch and silver wiring loom. The windscreen was replaced with a heated version to prevent the inside from steaming up. The bills for the restoration and preparation amounted to approximately 80,000 €, a sum that doesn't include regular maintenance costs. Entrusted to French R5 Turbo specialists, 3S Développement, Auriol Racing and Trans Concept, the restoration included modifying the fuel tanks>>>







>>> Ces éléments lui permettent d'accéder aux courses et rallies historiques, comme le confirme son récent engagement dans le Tour de Corse historique. Elle n'a à ce jour parcouru que 1260 km depuis sa restauration. Un dossier de photos retraçant sa restauration et ses faits de course est disponible. Avec son impressionnante préparation et son efficacité « bestiale », elle ne pourra qu'enchanter les amateurs de rallye !

>>> to comply with FIA safety regulations, the certificate is valid until 2021. The FFSA have issued a technical passport and a historic passport attesting to its compliance. The car is therefore eligible for historic rallies and races, and recently participated in the Tour de Corse historique. It has covered just 1260 km since its restoration. A file of photos documenting its restoration and race outings is available. Extremely well prepared and with a « beastly » performance, this car is bound to appeal to all rally enthusiasts!

2003 RENAULT CLIO V6 PHASE 1 (#1600)

Carte grise française

French title

Châssis n°

VF1C61A0626894561

- Faible kilométrage d'origine
- Parfait état de conservation
- Véritable collector !

- *Low mileage*
- *Perfect state of preservation*
- *True collector!*

35.000 - 55.000 €

Lancée en 2001, la Clio V6 concoctée par Renault-Sport est la digne héritière de la R5 Turbo. En effet, son moteur V6 3L 24 soupapes placé en position centrale arrière, ainsi que son allure bestiale, laissent présager d'excellents moments de pilotage ! Seuls 1621 exemplaires de la phase 1 seront construits, en faisant, dès sa naissance un véritable collector.

L'exemplaire que nous présentons est l'une des dernières puisqu'elle porte le numéro 1600. Elle fut immatriculée en décembre 2003, puis revendue un an plus tard avec 3 450 km. Son actuel propriétaire en a fait l'acquisition en 2015, et lui a fait bénéficier d'une révision complète, comprenant le remplacement de la distribution. La voiture affiche aujourd'hui 21 727 km, et un entretien a été réalisé récemment. La voiture est équipée d'un échappement inox « inoxcar », ainsi que d'un volant accessoire, les éléments d'origine seront remis avec la voiture. La carrosserie est en superbe état de présentation, tout comme la sellerie composée de deux baquets en cuir et alcantara siglés Renault Sport. Cette sportive est, en outre, chaussée de pneus Yokohama en bon état et accompagnée de sa pochette contenant les livrets de bord et le carnet d'entretien. Rare, cette phase 1 s'avère très bien conservée, faiblement kilométrée et disposant d'un entretien à jour : une opportunité à saisir !



Launched in 2001, the Clio V6 designed by Renault-Sport is the worthy heir to the R5 Turbo. Indeed, its mid rear position V6 3L 24-valve engine, as well as its racy appearance, are made for excellent driving moments! Only 1621 models of the phase 1 were ever built, making it a true collector.

The car we are presenting is one of the last in the series, as it bears the number 1600. It was registered in December 2003, and then sold a year later with 3,450 km. Its current owner acquired it in 2015, and gave it a complete overhaul, including the replacement of the timing belt system. The car now displays 21,727 km and has recently been serviced. It is equipped with a stainless steel «inoxcar» exhaust and an accessory steering wheel, the original parts will be delivered with the car. The bodywork is in a superb state of presentation, as is the upholstery made up of two leather and alcantara bucket seats with the Renault Sport logo. It is also equipped with Yokohama tyres in good condition and comes with a pouch containing the logbooks and the maintenance manual. It is rare to find a phase 1 regularly serviced, in good condition and with a low mileage: do not miss this opportunity!



1965 PRINCESS VANDEN PLAS 4 LITRE R PAR HAROLD RADFORD & CO

Carte grise française

French title

Châssis n° V / R53 L 2967

- Rarissime version par Radford
- Française d'origine
- Moteur Rolls-Royce
- *Rare version by Radford*
- *Of French provenance*
- *Rolls-Royce engine*

10.000 - 15.000 €

Sans réserve

No reserve

La Princess, dessinée par Pininfarina, est née de l'aboutissement d'un accord entre BMC et Rolls-Royce afin de produire une voiture de direction haut de gamme et fiable à prix modéré, 6 781 exemplaires furent produits entre 1964 à 1968, tous équipés du très souple et silencieux moteur 6 cylindres de 4.0 litre Rolls-Royce FB60 en aluminium de 175 ch, accouplé à une boîte automatique Borg-Warner. La direction assistée Hydrosteer américaine est très douce et le freinage assisté est à disques à l'avant et à tambours à l'arrière. La voiture présentée a été immatriculée en France le 9 juillet 1965 mais a été personnalisée par Radford à l'époque d'après le club Vanden Plas. En effet le traitement des feux avant et arrière est différent, la calandre d'origine a été remplacée par celle d'une Rolls, des boiseries intérieures ont été ajoutées ainsi que des niches avec miroirs insérées dans les custodes. Un grand toit ouvrant coulissant Webasto éclaire l'intérieur en cuir d'origine. Le moteur a été refait en 1992 et un dossier de factures accompagne la voiture ainsi qu'un manuel d'atelier et un catalogue publicitaire en français.



The Princess, designed by Pininfarina, was born from the agreement between BMC and Rolls-Royce to produce a high-end and reliable executive car at a moderate price, and 6,781 of these were produced between 1964 to 1968, all equipped with the very smooth and quiet 6-cylinder engine of 4.0-liter Rolls-Royce FB60 175bhp aluminum engine, mated to a Borg-Warner automatic gearbox. The American Hydrosteer power steering was very light and the assisted braking system was by discs at the front, and drums at the rear. The car on offer was registered in France on July 9, 1965 but was personalized by Radford at the time, as per the Vanden Plas club. In fact, the treatment of the front and rear lamps are different, the original grille has been replaced by that of a Rolls, interior woodwork has been added as well as niches with mirrors inserted into the pillars. A large Webasto sliding sunroof lights up the original leather interior. The engine was rebuilt in 1992 and an invoice folder comes with the car, as well as a workshop manual and an advertisement catalogue in French.



1958 JAGUAR XK 150 3.4L ROADSTER

Titre de circulation
autrichien

Austrian title

Châssis n° S831836DN

Moteur n° V3090-8

- Intéressante version roadster
- Préparation discrète
- Belle présentation

- *Interesting roadster version*
- *Discrete preparation*
- *Beautiful presentation*

90.000 - 140.000 €

Ultime évolution de l'XK120, la 150 bénéficiait de nombreuses évolutions tels que les quatre freins à disque, l'augmentation de l'espace habitable, ou encore le pare-brise panoramique. Le roadster se distinguait du cabriolet par un habitacle à deux places, un gain de poids de l'ordre de 40 kg et un capotage plus sommaire, le rapprochant du concept initial de la 120.

L'exemplaire présenté fut délivré neuf en décembre 1958 aux USA. L'actuel propriétaire en a fait l'acquisition en 2008 pour son épouse. En bel état, cette XK a bénéficié de nombreuses améliorations visant une utilisation plus sportive. Ainsi, les trains roulants sont aujourd'hui équipés d'amortisseurs Koni, et l'ensemble a été légèrement abaissé et rigidifié. Des jantes renforcées de 72 rayons ont été montées, et une ligne d'échappement repensée équipe la voiture. Le refroidissement a été amélioré grâce à un radiateur équipé d'un ventilateur électrique, et un starter à main remplace l'élément automatique d'origine.

Deux anneaux permettent le montage de harnais. L'ensemble de ces modifications, dont la liste figure au dossier, ne dénature pas la voiture et permet simplement une utilisation optimisée en rallye, ou un agrément de conduite et une sécurité accrues en utilisation touristique. Produite à seulement 1297 exemplaires en roadster 3.4L, cette XK 150 mêle habilement luxe et sportivité.



The 150, the ultimate evolution of the XK120, benefited from many evolutions, such as the four disc brakes, the added interior space and the panoramic windshield. The interior with two seats, the around 40 kg weight alleviation and a more simple hood system differentiate the roadster from the cabriolet, bringing it closer to the original concept of the 120.

The car on offer was delivered new in December 1958 in the USA. The current owner purchased it in 2008 for his wife. In good condition, this XK has benefited from many improvements for a more sporty use. The axles are now equipped with Koni shock absorbers and the whole has been slightly lowered and stiffened. Reinforced 72 spokes rims were fitted and a redesigned exhaust system was installed. The cooling system has been improved thanks to a radiator equipped with an electric fan, and a manual choke replaces the original automatic one. Two rings allow harnesses to be fitted. All these modifications, which are listed in the file, do not distort the car, but simply allow an optimized use in rally and increased safety for leisure use. Produced at only 1297 units in a 3.4L roadster, this XK 150 skillfully blends luxury and sportsmanship.



2003 ASTON MARTIN DB7 VANTAGE VOLANTE

Titre de circulation
suédois

Swedish title

Châssis n°
SCFAB42303K403533
Moteur n° 03626

- Faible kilométrage d'origine
- 420 chevaux pour le V12 Aston Martin
- Véhicule de plus en plus recherché
- *Very low mileage*
- *420 hp from the Aston Martin V12*
- *A more and more sought after model*

40.000 - 60.000 €

Cette Aston Martin DB7 Vantage Volante fut livrée neuve aux Etats-Unis dans l'état de Floride le 21 mars 2003 à Coral Gables à la concession The Collection. Sa livrée associe une très belle robe champagne à un intérieur en cuir beige, boiseries claires et capote grise. Son majestueux moteur 12 cylindres est accouplé à une boîte de vitesses automatique à 6 rapports. Bien que n'ayant que peu roulé, elle fut régulièrement entretenue aux Etats-Unis avant de rejoindre l'Europe. La majeure partie de son histoire américaine peut d'ailleurs être suivie grâce au fameux Carfax qui retrace la vie de la voiture outre-Atlantique. La voiture fut immatriculée pour la première fois en Suède le 21 mai 2012, et fut notamment entretenue chez Callisma, l'agent Aston Martin de Stockholm. Totalisant aujourd'hui seulement un peu plus de 18 000 miles soit environ 29 000 km, ce cabriolet de prestige est certainement une opportunité unique d'accéder à la mythique marque Aston Martin. La voiture est dotée de son carnet d'entretien et se trouve dans un excellent état général. Cette DB7 offre aujourd'hui un rapport prix/prestations absolument irrésistible, une voiture à acquérir dès à présent avant que sa cote ne s'envole...



This Aston Martin DB7 Vantage Volante was delivered new to Florida, USA, on March 21, 2003 in Coral Gables at "The Collection" dealership. Its livery combines a beautiful champagne exterior to a beige leather interior, light woodwork and a grey hood. Its majestic 12-cylinder engine is mated with a 6-speed automatic gearbox. Although it has hardly been used, it was regularly maintained in the United States, before arriving in Europe. Most of its American history can be tracked by the Carfax which traces the entire US life of the car. It was registered for the first time in Sweden on May 21, 2012, and was maintained at Callisma, the Aston Martin agent at Stockholm. Now with the odometer reading just a tad over 18,000 miles (about 29,000 km), this prestigious cabriolet is certainly a unique opportunity to access the legendary Aston Martin brand. The car has its service manual and is in an excellent overall condition. This DB7 today offers an absolutely irresistible price/performance quotient, a car to acquire now, before prices shoot up...



1968 ASTON MARTIN DB6 VOLANTE MKI RHD

Titre de circulation
suédois

Swedish title

Châssis n° DBVC/3688/R
Moteur n° 400/3513

- Extrêmement rare (140 exemplaires produits)

- Numéros concordants

- Intérieur bleu foncé en état d'origine superbe

- *Extremely rare (140 examples built)*

- *Matching numbers*

- *Dark blue interior in superb original condition*

550.000 - 750.000 €

Pour beaucoup, la DB6 est considérée comme la dernière « vraie » Aston Martin. Avec un style élégant qui est apparu pour la première fois sur la DB4 dessinée par Touring, de Milan, la ligne a évolué pour devenir la DB5, rendue célèbre par ses liens cinématographiques avec James Bond, puis la DB6, dernière déclinaison de cette famille prestigieuse.

La version cabriolet était proposée dans un premier temps sur la base du châssis DB5, plus court, mais après avoir produit 37 exemplaires, le constructeur passait à la plateforme DB6. Ainsi, la DB6 Volante était présentée au mois d'octobre 1966, au Salon de Londres : c'était d'ailleurs la première fois qu'Aston Martin utilisait cette appellation pour ses cabriolets. La Volante était une voiture élégante, capable d'accueillir quatre personnes, et elle était équipée d'un intérieur en cuir, de moquettes profondes et d'un tableau de bord extrêmement complet. La commande de capote était électrique. La DB6 Volante n'a été produite qu'à 140 exemplaires, ce qui en fait une voiture particulièrement rare.

La voiture que nous présentons est sortie des ateliers le 8 mai 1968 et a été livrée le 31 mai à un marchand écossais, Callander Garage Ltd, de Callander, en Écosse. De teinte Mink, avec intérieur bleu foncé et capote assortie, elle était équipée d'une boîte automatique Borg-Warner, d'une direction assistée, de jantes fil chromées avec écrous à trois oreilles, d'un autoradio Motorola avec antenne électrique, de deux rétroviseurs d'ailes Sebring, de deux >>>

The DB6 is considered by many to be the last «true» Aston Martin. With an elegant design that first appeared on the DB4 by Touring in Milan, the styling evolved with the DB5, a model made famous by its starring role in James Bond films, and finally the DB6, the last line in this prestigious family.

The cabriolet version was initially proposed on the shorter DB5 chassis, but after 37 examples were built, the manufacturer began using the DB6 platform. Thus, the DB6 Volante first appeared in October 1966 at the London Motor Show, and this was the first time the name was used for Aston Martin's convertibles. The Volante was an elegant car, big enough to take four people, with a leather interior, plush carpets and comprehensively equipped dashboard. The hood was electrically operated. Only 140 examples of the DB6 Volante were produced, making it a very rare car.

The car on offer left the workshop on 8 May 1968 and was delivered on 31 May to a dealer in Scotland, Callander Garage Ltd, based in Callander. Presented in Mink, with a dark blue interior and matching carpets, it was equipped with a Borg-Warner automatic gearbox, power steering, chrome wire wheels with three-spoke spinners, Motorola radio with electric aerial, two Sebring wing mirrors, front seatbelts and a pair of Marchal fog lamps.>>>





>>>ceintures de sécurité et de deux phares antibrouillard Marchal. Nous savons peu de chose des premières années de cette voiture, mais selon le document « V5 » de 1982 qui l'accompagne, elle a eu deux propriétaires entre 1978 et cette date. En mars 1983, Cord Automotive, Paradise garage, de Parson's Green (négociants automobiles connus à l'époque) ont acheté cette voiture. Selon un reçu qui fait partie du dossier, Harry Leventis, collectionneur réputé de Ferrari et d'Aston Martin (connu notamment pour son Aston Martin DBR1 et sa Ferrari 330 P3), a vendu la voiture le 5 octobre 1984 à un M. D. Slightam. A cette époque, elle affichait l'immatriculation anglaise 369 YP3. Par la suite, elle a été vendue au grand-père de l'actuel propriétaire, qui l'a immatriculée le 4 avril 1984 en Suède.

Depuis, elle a été régulièrement entretenue par un spécialiste >>>

>>>We know very little about this Aston Martin's early years, but according to the V5 from 1982 that comes with the car, there were two owners between 1978 and 1982. In March 1983, it was acquired by Cord Automotive, Paradise Garage in Parson's Green, London, well known dealers at this time. According to a receipt in the file, Harry Leventis, the Ferrari and Aston collector known for his Aston Martin DBR1 and Ferrari 330 P3, sold this car on 5 October 1984 to a certain Mr D. Slightam. The car had the UK registration 369 YP3 at this time. Later, it was sold to the grandfather of the current owner, who registered it in Sweden on 4 April 1984.

Since that date, the car has been regularly maintained by an Aston Martin specialist in Gothenburg and more>>>





>>>Aston Martin de Gothenburg et, récemment, par les ateliers renommés AMK, à Stockholm. Elle a été repeinte au début des années 2000 dans sa couleur Mink métallisé d'origine (après avoir connu une couleur gris métallisé), ce qui correspond à la seule chose qui, sur la voiture, n'est pas d'origine. L'intérieur est complètement d'origine, dans un état superbe, et le compartiment moteur offre une belle présentation, typique d'une voiture très bien entretenue qui, en l'occurrence, est accompagnée de ses outils et de son cric. La capote d'origine, en vinyle, présente toutefois

>>> *recently by the renowned AMK workshop in Stockholm. It was repainted its original metallic Mink colour at the start of the 2000s, having spent some time painted metallic grey. The paintwork is the only aspect of the car that is not original. The interior is completely original and in superb condition. The engine compartment presents extremely well, in line with a car that has been carefully maintained. It comes with its jack and toolkit. The original vinyl hood has a slight tear on one side. The Borg Warner*



une légère déchirure sur le côté. Quant à la boîte Borg Warner automatique, elle est parfaitement bien adaptée à la voiture, selon un spécialiste Aston Martin anglais de bonne réputation. Ainsi, il s'agit d'un rare et désirable cabriolet Aston Martin : parmi les 140 exemplaires produits, combien étaient équipés des options boîte automatique et assistance de direction ? Probablement moins de 10. Fonctionnant correctement, accompagnée d'un contrôle technique suédois récent, cette belle Aston Martin DB6 Volante est aujourd'hui prête pour passer l'été sur la Côte d'Azur.

automatic box is perfect for this car, according to a reputable British Aston dealer. This is a rare and desirable Aston Martin cabriolet. Of the 140 examples made, how many were equipped with an automatic gearbox and power steering? Probably less than ten. In good running condition, accompanied by a recent Swedish MOT, this lovely Aston Martin DB6 Volante is ready to spend the summer on the Côte d'Azur.





*Collection d'un amoureux
de la Jaguar XJS*

lot 70 à 72

1989 JAGUAR XJS V12 COUPÉ

Titre de circulation belge

Belgian title

Châssis n°

SAJJNAEW4BM173078

- Abordable coupé 2 places à moteur V12
- Sellerie cuir d'origine
- Puissant et fiable
- **Affordable 2-seater coupe with a V12 engine**
- **Original leather upholstery**
- **Powerful and reliable**

10.000 - 15.000 €

Sans réserve

No reserve

Cette Jaguar est la version coupé de la XJS, il s'agit donc d'une HE, est une version non catalysée, qui totalise à ce jour 116 000 km au compteur. Elle se présente dans sa couleur d'origine noire associée à un très bel intérieur en cuir noir parfaitement patiné. La peinture complète a été refaite en 2016 pour un montant de 5 500 € et les ouvrants sont bien alignés. Les jantes nid d'abeilles ont été micro-billées et repeintes et sont chaussées de pneus Pirelli P 600 neufs. Le circuit électrique a été fiabilisé et certains de ses périphériques remplacés ainsi que la pompe à essence. Ne roulant pas régulièrement, il est nécessaire de prévoir une révision d'usage. Cette Jaguar XJS V12 coupé non catalysée donc plus puissante, représente un excellent investissement car les prix sont encore très abordables pour la petite sœur de la mythique type E, surtout équipée du moteur V12 de 5.3 l de cylindrée. Son actuel propriétaire est un incondionnel du modèle, il s'agit du 1er des trois exemplaires que nous proposons dans cette vente.



This Jaguar is the coupe version of the XJS, so it is an HE, and is a non-catalyzed version, with the odometer reading 116,000 km as of now. It comes in its original black color combined with a beautiful interior in black leather, with a perfect patina. The paint was redone in 2016 for an amount of € 5,500 and the panel gaps are perfectly well aligned. The honeycomb wheels have been sand blasted and repainted and are fitted with new Pirelli P 600 tires. The electrical circuit has been made more reliable and some of its peripherals replaced as well as the fuel pump. Not used regularly, it is necessary to service the car before using it. This Jaguar XJS V12 coupe without a catalytic converter is therefore more powerful, and represents an excellent investment because the prices are still very affordable for this little sister to the legendary E-Type, especially equipped with the V12 engine of 5.3-liter. The car's current owner is a fan of the model, and this is the first of three similar cars that we are offering on sale.



1986 JAGUAR XJS C TARGA

Carte grise française

French title

Châssis n°

SAJJNACW4CC133944

- Rare version découvrable
- Belle combinaison de couleurs
- Très abordable, excellent investissement
- *Rare convertible version*
- *Beautiful color combination*
- *Very affordable, an excellent investment*

17.000 - 23.000 €

Sans réserve

No reserve

Cette Jaguar XJS-C V12 HE a été immatriculée en France le 30 septembre 1989 et son propriétaire actuel la possède depuis 2006. Elle est dans sa combinaison de couleur d'origine mais les cuirs, les tapis de laine assortis à la couleur de la carrosserie et le capotage en toile d'Alpaga noire viennent d'être refaits. Elle totalise 41 000 miles au compteur mais une révision d'usage est à prévoir. Quatre pneus Pirelli P 4000 neufs ont été montés sur les jantes d'origine « Starfish » à cinq branches. La carte grise mentionne deux places mais l'emplacement placé derrière les sièges où se tient un coffre de rangement a été équipé d'une banquette comme sur la 4 places. Les deux demi-toit s'escamotent très facilement et se logent dans le coffre dans un sac prévu à cet effet. La lunette arrière descend aussi très facilement et transporte les occupants dans l'ambiance des voitures découvertes. Le circuit électrique et ses périphériques ont été refaits ou remplacés. Les vernis du tableau de bord sont craquelés et à refaire. La peinture présente quelques très petites griffures mais les ouvrants sont très bien alignés. C'est le modèle le plus rare de la famille des XJS.



This Jaguar XJS-C V12 HE was registered in France on September 30, 1989 and its current owner owns it since 2006. It is in its original color combination but the leathers, and the wool carpets are matched to the color of the bodywork and the cover in black Alpaca fabric have all been redone. It totals 41,000 miles on the odometer, but a service before using is needed. Four new Pirelli P 4000 tires are fitted to the five-spoke «Starfish» rims, which are original. The registration card mentions two seats, but the space behind the seats where the storage box sits, has been replaced by a seat, as would be on the 4-seater version. The two half-roofs retract very easily and can be kept in the trunk in a bag provided for this purpose. The rear window also descends very easily and transports the occupants in with a feel of a pure convertible. The electrical circuit and its peripherals have either been redone or replaced. The wood varnish of the dashboard had cracked and it needs to be redone. The paint has some very small scratches, but the door openings are very well aligned. This, incidentally, is the rarest model in the XJS family.



1990 JAGUAR XJS V12 CABRIOLET

Carte grise française

French title

Châssis n°

SAJJNADW3DB170451

- Élégant roadster à moteur V 12
- Ligne intemporelle et racée
- Restauration professionnelle
- *Elegant roadster with a V12 engine*
- *Timeless and sporty design*
- *Professional restoration*

25.000 - 35.000 €

Sans réserve

No reserve

La voiture présentée est d'origine française et a été restaurée en 2016 par les ateliers de Laurent Telliez à Fougères. Tous les éléments mécaniques ont été démontés et révisés comme l'atteste un dossier de plus de cent photos. C'est une 3^e main et elle totalise 78800 km au compteur; pourvue du V 12 de 5.3l et est équipée de la climatisation et de la boîte automatique. Les pneus Pirelli P 6000 sont neufs et montés sur des jantes nids d'abeilles micro-billées et repeintes. La trousse à outils, le cric, la housse de roue de secours sont présents dans la malle ainsi que son manuel de bord. Les ouvrants sont bien alignés et la peinture « Signal red » d'origine est bien tendue. La ligne de la voiture est rehaussée par un liseré bicolore, l'intérieur tendu de cuir gris mastic à passepoil rouge est d'origine ainsi que les tapis. La capote et son couvre capote sont en toile d'Alpaga noire. Deux phares longue-portée Lucas avec leurs caches sont installés sous le pare choc et un lecteur de CD JVC dans le coffre. C'est une stricte deux places, idéale pour les voyages en amoureux.



The car on offer is of French provenance and was restored in 2016 by the workshops of Laurent Telliez, in Fougères. All the mechanical elements have been dismantled and revised as attested by more than 100 photos. It is a 3rd hand car and it has covered 78,800 km as per the odometer. The car is powered by the 5.3-liter V12, and is equipped with air-conditioning and automatic transmission. The Pirelli P 6000 tires on the car are new and are mounted on sand blasted and repainted honeycomb wheels. The tool kit, the jack, and the spare tire cover are present in the trunk, as well as all service and workshop manuals. The doors are well aligned and the original «Signal Red» paint is in a good state. The design of the car is enhanced by a two-tone coachlining, and the interior's stretched grey leather with red piping is original, as are the carpets. The hood and its cover are in black Alpaca fabric. Two long-range Lucas spotlamps with their covers are installed under the bumper and a JVC CD player is in the trunk. It is a strict two-seater, ideal for romantic trips.



1977 FERRARI 308 GTB CARTER SEC

Carte grise française
French title

Châssis n° F106AB21387
Moteur n° F106A02100735

- Rare version carter sec
- Superbe livrée
- Un seul propriétaire pendant plus de 20 ans
- *Rare dry sump version*
- *Superb livery*
- *One owner for over 20 years*

80.000 - 120.000 €

Meilleure version de la 308 du fait de sa puissance et sa rigidité, la GTB carter sec est une voiture rare puisque seuls 800 exemplaires environ auraient été produits sur les 2 185 exemplaires de GTB caisse acier. C'est donc une voiture particulièrement intéressante que nous avons la chance de proposer. De couleur Nero avec un intérieur cuir beige et noir à moquettes noires, la voiture est en plus dans une livrée peu courante. D'origine italienne, d'après les éléments du dossier elle n'aurait eu que trois propriétaires italiens avant d'arriver en France en 1995 où son propriétaire la conservera pendant plus de 20 ans. Cette 308 affiche aujourd'hui 68 265 km très probablement d'origine et a manifestement fait l'objet d'un entretien suivi depuis sa lère mise en circulation le 28 septembre 1977. Le dernier service important remonte à décembre 2015 avec le remplacement de la distribution, révision de la pompe à eau, de l'allumage et de la carburation, ainsi que de divers équipements électriques, le tout pour un montant de près de 6 000 €. Récemment le véhicule a également fait l'objet d'une peinture complète de belle facture et d'une reprise de la sellerie pour une présentation parfaite. Lors de notre essai la voiture nous a donné toute satisfaction. Il s'agit donc d'une 308 GTB carter sec dans un très bel état général de présentation et de fonctionnement avec un historique clair, en faisant ainsi une pièce de choix pour tout collectionneur averti.



The GTB dry sump is a rare car, and the best version of the 308, for its power and rigidity. There were only around 800 examples produced, out of 2,185 steel-bodied GTBs, making the example on offer a very interesting vehicle. It is presented in the unusual colour combination of Nero with beige and black leather interior and black carpets. Sold new in Italy, documents in the file show that there were three Italian owners before the car arrived in France in 1995, when it remained with one owner for over 20 years. The current mileage of 68,265 km is believed to be original, and this 308 has been regularly maintained since it was first registered on 28 September 1977. The last major service took place in December 2015, at which point the timing belt was changed, and the water pump, ignition, carburation and elements of the electrics were overhauled, for a total of nearly 6,000€. To perfect the car's presentation, it was recently repainted and the upholstery was refurbished for a perfect presentation. The car performed very well during our test drive. This is a dry sump 308 GTB in lovely overall condition, both mechanically and aesthetically, with known history, and it is bound to appeal to all discerning collectors.



2004 FERRARI 575M MARANELLO HGTE

Carte grise française

French title

Châssis n°

ZFFBT55B000131566

- Une rare configuration HGTE
- Le must chez Ferrari : 12 cylindres et à l'avant
- En très bon état, bien entretenue
- A rare HGTE set-up
- The Ferrari must: 12 cylinders in front
- In very good condition, well maintained

80.000 - 100.000 €

Cette exclusive Ferrari 575 M Maranello HGTE, a été livrée neuve en Allemagne en 2003 et mise en circulation le 8 avril 2004. Dans une splendide livrée noire, intérieur cuir noir, moquettes noires et jantes titane de 18 pouces avec étriers de freins rouges, sa présentation est résolument sportive. Elle l'est d'autant plus que certains éléments carrosserie sont recouverts d'un film carbone qui s'associent parfaitement aux spécifications de cette finition HGTE : feux au xénon, arceau recouvert de cuir, sièges baquets avec coque en carbone et insignes Ferrari brodées sur les harnais de sécurité, inserts en carbone dans l'habitacle, pédalier alu... Lequel équipement esthétique est complété par une suspension raffermie qui sied particulièrement bien au modèle. Notre voiture est en outre dotée de silencieux d'échappements Fuchs qui permettent de profiter pleinement de son majestueux 12 cylindres de 5.7L. Ce magnifique exemplaire de 575M a de plus toujours été entretenu comme en attestent son carnet d'entretien et son dossier de factures. Le dernier entretien a d'ailleurs eu lieu en avril 2017 à la concession Ferrari de Mulhouse et incluait le remplacement de la courroie de distribution. Cette fabuleuse auto qui ne totalise que 63 000 km dispose pour finir de tous ses carnets, sa trousse à outils, ses doubles de clés, ainsi que de ses deux silencieux d'origine.



This exclusive Ferrari 575 M Maranello HGTE was delivered new in Germany in 2003 and was registered on 8 April 2004. In a splendid black livery, black leather interior, black carpets and 18 inch titanium wheels with red brake calipers, its presentation is definitely sporty. It is all the more so, since, some bodywork elements are covered with a carbon film that perfectly matches the specifications of this HGTE finish: xenon lights, leather-covered roll bar, bucket seats with carbon shell and Ferrari badges embroidered on the safety harnesses, interior carbon inserts, aluminium pedals... This aesthetic equipment is complemented by a firm suspension that fits the model particularly well. Our car is also equipped with Fuchs silent exhausts that allow you to fully enjoy its majestic 5.7L 12 cylinder. This beautiful 575M has always been maintained as evidenced by its service manual and invoice file. The last service took place in April 2017 at the Ferrari dealership in Mulhouse and included the replacement of the timing belt. This fabulous car, which totals only 63,000 km, has all its manuals, its tool kit, its keys and its two original silencers.



1994 FERRARI 348 GTS EX. GUILLAUME DURAND

Carte grise française

French title

Châssis n°

ZFFUA36B000097127

- Française d'origine, carnet d'entretien
- Seulement 218 exemplaires en version GTS
- Entretien suivi et à jour
- *French origin, logbook*
- *Only 218 examples in GTS version*
- *Continuous and up to date maintenance*

60.000 - 80.000 €

Fin 1993, Ferrari optimise son modèle 348 et propose une version plus aboutie, plus rigide et bénéficiant d'une meilleure répartition des masses. Le moteur développe désormais 320 ch à 7 200 tr/mn et le comportement de la voiture est amélioré. La belle 348 GTS présentée a été vendue neuve par les Etablissements Pozzi à Levallois au célèbre journaliste et passionné de voitures Guillaume Durand. Elle fut livrée le 29 juillet 1994 à Paris. Sa livrée associe une carrosserie rouge à un intérieur en cuir noir et moquettes noires. Son actuel propriétaire en fit l'acquisition en décembre 2014 à un particulier l'ayant achetée en 2009. La voiture a bénéficié d'un entretien régulier ces dernières années et fut notamment révisée intégralement en février 2015 chez Fiorano Racing pour un montant de plus de 9 000 €, incluant le remplacement des courroies de distribution et de nombreux joints moteur. Une vidange a aussi été effectuée en septembre 2017. Elle est équipée d'un échappement Tubi Style qui sublime les vocalises du V8. Cet exemplaire totalise aujourd'hui un peu plus de 71 000 km et possède son carnet d'entretien et se trouve en excellent état général. Dans cette configuration, il s'agit de la plus rare des 348, un modèle incontestablement important dans l'univers de la collection Ferrari.



At the end of 1993, Ferrari upgraded the 348 model, offering a more sophisticated version that had greater rigidity with improved weight distribution. The engine now produced 320 bhp at 7,200 rpm and the car had better handling. The superb 348 GTS on offer was delivered new on 29 July 1994 by the Etablissements Pozzi in Levallois to the famous journalist and motoring enthusiast Guillaume Durand, in Paris. The car was liveried in red with a black leather interior and black carpets. The current owner acquired the Ferrari in December 2014 from an individual who had bought it in 2009. It has benefitted from regular maintenance in recent years, and notably had a major service in February 2015 by Fiorano racing costing over 9,000 €. This included replacing the timing belts and various engine gaskets, and the oil was changed in September 2017. There is a Tubi Style exhaust that accentuates the V8 sound. This example, that comes with its logbook, has covered just over 71,000 km today and is in excellent condition. This is the rarest version of the 348 and an undeniably important model in the world of collectors' Ferrari.



1947 MG TC

Carte grise française

French title

Châssis n°

TC/7555XFAC8228

Moteur n° XPAG SC 16198

- Restaurée pour rouler !
- L'archétype du roadster anglais
- Nombreux travaux réalisés
- *Restored to drive straight away!*
- *The archetype of the English roadster*
- *A lot of work carried out*

35.000 - 45.000 €

Sans réserve

No reserve

Lancée dès 1945 afin de satisfaire au plus vite la demande en voitures de sport au lendemain du conflit mondial, la TC n'est guère différente de sa prédécesseuse, la TB et demeure l'archétype de la voiture de sport d'avant-guerre.

L'exemplaire présenté a été acheté par son actuel propriétaire en 2002. Depuis, la voiture a bénéficié de nombreux travaux en vue d'une utilisation régulière et d'un fonctionnement fiable. Ainsi, les trains roulants ont été restaurés entièrement, ainsi que le boîtier de direction sur lequel a été monté un système de rattrapage de jeu. Les freins ont été entièrement refaits et le réservoir d'essence traité. Le moteur dispose d'une culasse équipée au sans-plomb et de plus grosses soupapes pour gagner en souplesse. Les carburateurs ont été restaurés et la ligne d'échappement est en inox. Une boîte de vitesses à 5 rapports de chez Hi Engineering a été montée, permettant une vitesse de croisière à un régime moteur plus raisonnable (2 800 tr/min à 90 km/h). La sellerie est en bel état, les moquettes ont été refaites, ainsi que le couvre-tonneau. Accompagnée d'un dossier de factures couvrant les 20 dernières années, cette MG TC dispose également d'un porte-bagage accessoire. Un essai en compagnie du propriétaire a permis de constater un fonctionnement sans reproche : une voiture véritablement restaurée pour rouler !



Launched in 1945 to meet the demand for sports cars in the aftermath of the Second World War, the TC was barely different from its predecessor, the TB, and remained the archetype of the pre-war sports car.

The example on offer was purchased by its current owner in 2002. Since then, the car has benefited from numerous works in order to benefit from a regular and reliable use. Thus, the running gear has been fully restored, as well as the steering box, on which a lash adjustment system has been mounted. The brakes have been completely redone and the fuel tank repaired. The engine has a cylinder head that can handle unleaded and larger valves to gain flexibility. The carburetors have been restored and the exhaust system is in stainless steel. A 5-speed gearbox from Hi Engineering was fitted, which allows a more reasonable engine speed (2,800rpm at 90 km/h). The upholstery is in good condition, the carpets have been redone, as well as the tonneau cover. The car comes with an invoice folder that covers the last 20 years and an accessory luggage rack. A drive in the company of the owner showed a flawless running condition: a car that has been restored to drive straight away!



1961 AUSTIN HEALEY 3000 MK II BT7

Titre de circulation
canadien, dédouané, FFEV

**Canadian title,
EU Customs Cleared**

Châssis n° HBT7L / 14424

- Un seul propriétaire depuis l'origine
- Restauration professionnelle et dossier complet
- Rare modèle à 3 carburateurs
- *One owner since new*
- *Professional restoration with complete file*
- *Rare model with 3 carburetors*

50.000 - 70.000 €

La voiture présentée, livrée neuve à Montréal est une première main ! C'est une rare Mk II BT7 à 3 carburateurs. Le dossier qui accompagne la voiture contient le rare « Windscreen card » d'usine sur laquelle toutes les informations inhérentes à la fabrication de la voiture sont notées, ainsi que la facture d'achat du garage québécois qui l'a vendue à M. Florent Belair le 4 août 1961, le certificat de garantie, la police d'assurance et un dossier de factures. Cette Healey a été restaurée entièrement et la caisse fut mise à nue (voir photos), la sellerie est en cuir beige et la capote en toile d'Alpaga. La suspension arrière de la BJ8 phase 2 a été installée afin d'augmenter la garde au sol, trop basse d'origine. Un radiateur en aluminium a été monté ainsi que des roues chromées à 72 rayons. Une Véronique est vissée sur le couvercle de malle afin de pouvoir transporter une valise. Ce modèle représente le meilleur compromis du véritable roadster britannique, fiable, puissant et racé. Elle fut utilisée par le pilote de F1 polonais Robert Kubica pour un tour de parade lors d'un grand prix du Canada.



The presented on offer, delivered new in Montreal is a one owner example! It is a rare Mk II BT7 with 3 carburetors. The folder that comes with the car contains the rare factory «Windscreen card» on which all the information regarding the manufacturing of the car is noted, as well as the purchase invoice of the garage in Quebec that sold the car to Mr. Florent Belair on 4 August 1961, the warranty certificate, the insurance policy and an invoice folder. This Healey was completely restored and the body was stripped to bare metal (see photos), the upholstery is in beige leather and the top in Alpaca canvas. The rear suspension of the BJ8 phase 2 has been installed to improve ground clearance, which was too low in the original setting. An aluminum radiator was installed as well as 72 spokes chromed wire wheels. A carrier is screwed on to the trunk lid so that a suitcase can be carried. This model represents the best compromise of a British roadster that is reliable, yet powerful and sporty. It was used by Polish F1 driver Robert Kubica during a parade at the Canadian grand prix.



1973 CITROËN MÉHARI

Carte grise française

French title

Châssis n° 05CA2170

Moteur n° 0503108312

- Historique limpide
- Restauration complète de qualité
- Véhicule ludique, version 4 places

- *Clear history*
- *Comprehensive high quality restoration*
- *A delightful 4-seater version*

12.000 - 18.000 €

Sans réserve

No reserve

Ainsi que le confirment l'attestation de Citroën Héritage et la copie de sa première carte grise, cette Citroën Méhari a été vendue neuve le 4 décembre 1973 par la concessionnaire de Draguignan à un dessinateur résidant à Aix en Provence. Ces documents permettent également de constater qu'il s'agit d'une vraie version 4 places et qu'elle dispose toujours de son moteur d'origine. Le dossier qui accompagne la voiture est très complet et prouve qu'il s'agit d'une troisième main. Au-delà de cet historique limpide, la voiture a bénéficié d'une restauration complète de qualité, achevée en 2017. A cette occasion, l'ensemble a été démonté, la carrosserie a été repeinte, tout comme le châssis. La mécanique a, quant à elle, également été restaurée, avec remplacement des pièces d'usure et adaptation d'un allumage électronique. La boîte de vitesses a été contrôlée, la sellerie entièrement refaite et l'ensemble des joints remplacés. Le compteur affiche aujourd'hui 61 950 km, ce qui nous a été confirmé comme étant le kilométrage d'origine. Cette Méhari, dont le caractère ludique est renforcé par sa livrée orange, dispose d'une histoire claire et a bénéficié d'une restauration soignée, dans le respect de l'origine, son futur propriétaire n'aura plus qu'à en profiter, en famille ou entre amis ! Autant de qualités dont peu d'exemplaires peuvent se targuer.



As the certificate of Citroën Héritage and the copy of its first registration card confirm, this Citroën Méhari was sold new on December 4, 1973 by the Draguignan dealership to an illustrator living in Aix-en-Provence. These documents also show that it was a true 4-seater version and that it still has its original engine. The records that come with the car are very complete and prove that it is a third hand. Beyond its clear history, this car has benefited from a comprehensive restoration of high quality, completed in 2017. On this occasion, the car was disassembled, the body was repainted, as well as the chassis. The mechanical parts have also been restored, worn out parts replaced and an electronic ignition adapted. The gearbox has been checked, the upholstery completely redone and all the seals replaced. The odometer now shows 61,950 km, which we have been confirmed as being the original mileage. This Méhari, whose fun character is reinforced by its orange livery, has a clear history, and has benefited from a careful restoration, respecting the original specifications. Its future owner will only have to enjoy it and make the most of with family and friends! Many qualities only few Meharis can boast of having.



1970 CITROËN SM CARBURATEURS

Carte grise française

French title

Châssis n° 00SB0755

Moteur n° 100.969

- Strict état d'origine !
- Un seul propriétaire de 1981 à 2017 !
- Remise en état mécanique récente
- *In strict original state!*
- *Only one owner from 1981 to 2017!*
- *Recent mechanical restoration*

30.000 - 50.000 €

Sans réserve

No reserve

Cette Citroën SM particulièrement désirable possède un historique clair. Elle fût délivrée neuve à son premier propriétaire le 3 décembre 1970, puis ne connut ensuite que deux propriétaires de 1975 à 2017. Achetée en 1981 par un agent Citroën, ce n'est que lors de la succession de ce dernier en 2017 que son actuel propriétaire en a fait l'acquisition. Le certificat de Citroën Héritage confirme que le numéro moteur de la voiture est bien celui d'origine. Le dossier comporte également une copie de la facture d'achat d'origine sur laquelle est faite mention de l'intérieur en tissus, d'une climatisation, de vitres teintées et d'un autoradio hi-fi, qui équipent toujours la voiture. En outre, cette SM, visiblement toujours utilisée précautionneusement, se présente en strict état d'origine, saine, et présentant un habitacle très bien conservé. Le kilométrage de 56 700 km, parfaitement en phase avec la voiture, serait ainsi son kilométrage total. Afin d'en faire une voiture fiable, de nombreux travaux portant sur la mécanique ainsi que sur les suspensions ont été réalisés récemment, factures des pièces à l'appui. Cette SM constitue donc une occasion devenue rare de trouver un véhicule fiable et conservé dans son strict état d'origine. Lorsque l'historique est aussi limpide, elle en devient un des exemplaires les plus désirables sur le marché.



This particularly desirable Citroën SM has a clear history. It was delivered new to its first owner on December 3, 1970, then only had two more owners from 1975 to 2017. Purchased in 1981 by a Citroën agent, it was only during the estate of the latter, in 2017, that its current owner purchased this car. The certificate of Citroën Héritage confirms that the engine number of the car is the original one. The file also includes a copy of the original purchase invoice which mentions the fabric interior, air-conditioning, tinted windows and a hi-fi system, which still belongs to the car. Additionally, this SM, always used carefully, is in strictly original and sound condition, and has a very well-preserved interior. The mileage of 56,700 km, is perfectly in phase with the car, and thus would be its total mileage. In order to make it a reliable car, a lot of work on the mechanicals as well as on the suspension parts was executed recently, as shown on the invoices. This SM is therefore a rare opportunity to find a reliable vehicle that is still in its original condition. When the history is so clear, it becomes one of the most desirable models on the market.



1953 CITROËN TRACTION HBL FOURGONNETTE 450 KG

Titre de circulation
anglais

British title

Châssis n° 611013
Caisse n° BR 33968
Moteur n° AL 12537

- Version rare et originale
- Bon état de fonctionnement
- Véritable pièce de musée

- *Rare and original version*
- *Good running order*
- *Real museum piece*

25.000 - 35.000 €

Sans réserve
No reserve

Aux lendemains de la Seconde Guerre Mondiale, les restrictions sur les importations de véhicules poussent la filiale de Citroën à lancer à Copenhague la production de traction en versions utilitaires, permettant de contourner ces mesures limitatives grâce à leur destination professionnelle. C'est ainsi que naît la HBL « Varebil » en 1949, et la production de près de 550 unités se poursuivra jusqu'en 1953. L'élégant utilitaire reprend la ligne de la traction, sans les portes passagers arrière, mais disposant d'une grande porte arrière borgne à ouverture latérale, permettant le chargement de 450 kg de charge utile.

Notre exemplaire fait partie des trois survivants qui seraient recensés et fut acheté au Danemark par son actuel propriétaire en 2014. Ayant passé toute sa vie au Danemark, il avait bénéficié d'une restauration au cours des années 90 qui serait aujourd'hui à reprendre pour ce qui concerne la peinture, bien que la voiture soit parfaitement saine. Il dispose de l'ensemble de ses détails spécifiques, comme le chauffage, et un essai en compagnie du propriétaire a confirmé un bon état d'usage. Rarissime, cette originale version de la traction complètera à merveille une collection sur le thème, mais satisfera également l'amateur de curiosités.



Following the Second World War, restrictions on importing vehicles prompted the Citroën subsidiary in Copenhagen to launch the production of Traction utility vehicles, as their intended business use allowed the company to get round these restrictions. And so, the HBL «Varebil» was born in 1949, and nearly 550 examples would be built through until 1953. This elegant utility vehicle shared the Traction's styling, without the rear passenger doors. It did, however, have a large, rear side-opening door, allowing some 450kg of goods to be loaded in the back.

Our example is one of three models known to have survived, and was bought by the current owner in Denmark in 2014. Having spent its life in Denmark, the car was restored during the 1990s and although the body is sound, the paintwork would now need some attention. It has all the correct details, such as the heating, and a test-drive with the owner confirmed that it is in good running order. Extremely rare, this original version of the Traction will make a wonderful addition to a themed collection, as well as appealing to those who love a curiosity.



1965 FORD MUSTANG COUPÉ HARDTOP V8

Titre de circulation
canadien, dédouané, FFVE

**Canadian title,
EU Customs Cleared**

Châssis n° 5F07A282829

- Restauration professionnelle de qualité
- Conforme à l'origine
- Vendue pour la moitié du prix de revient
- *High quality professional restoration*
- *Conforms to the origin*
- *Sold for half the cost price*

30.000 - 40.000 €

Sans réserve
No reserve

La voiture présentée, livrée neuve à Boston, a été entièrement restaurée dans les règles de l'art par un atelier spécialisé au Canada. Si l'on décode la plaque châssis, on s'assure que tout est conforme à l'origine. C'est un Code A donc équipé du moteur V8 de 4.7 litre développant 220 ch et accouplé à une boîte automatique à 3 rapports et à un pont standard. La peinture « Wimbledon white » et l'intérieur en vinyle noir sont corrects. Toute la mécanique, le moteur, la boîte automatique, le pont, les freins et les suspensions ont été entièrement refaits. Il suffit de regarder les montages réalisés pour voir que énormément de soins ont été apportés à cette restauration. Les colliers, durites et la visserie sont conformes en tous points avec l'origine. L'intérieur est refait à neuf en vinyle noir et tapis noir ainsi que les panneaux de portes, le tableau de bord et la console centrale. Le ciel de toit est également neuf ainsi que le garnissage du coffre à motif prince de Galles. La Mustang, qui se révèle être très agréable à conduire et réputée pour sa fiabilité, est difficile à trouver dans cet état. Un coupé classique et sans problèmes, à avoir dans sa collection.



The car on offer, was delivered new in Boston, and it has been fully restored to the state of the restoration art by a specialized workshop in Canada. If we decode the chassis plate, we can see that everything is consistent with the original. It is a Code A, thus powered by the 4.7-liter V8 developing 220bhp and mated to a 3-speed automatic transmission, with a standard differential. The «Wimbledon white» paint and the black vinyl interior are matching. All the mechanicals, the engine, the automatic transmission, the differential, the brakes and the suspensions have all been entirely re-done. Just look at the photos shot to see that a lot of care was brought to this restoration. The collars, hoses and screws are in as per original. The interior is re-done in black vinyl and the black carpet, as well as the door panels, the dashboard and the center console have all been redone too. The roof inner is also new as well as the padding of the trunk with the Prince of Wales pattern. The Mustang, which proves to be a very pleasant car to drive, and is renowned for its reliability, is not so easy to find in such a state. A classic coupe, that is almost problem-proof, and a car that is increasingly collectible.



1957 FORD THUNDERBIRD AVEC HARD-TOP

Carte grise française

French title

Châssis n° D 7FH 105506

- Restauration complète
- Intéressante première version
- Dispose du Hard-top
- *Comprehensive restoration*
- *Interesting first version*
- *With a hard-top*

45.000 - 60.000 €

Lancée en 1955 pour concurrencer la Chevrolet Corvette sur le segment des cabriolets 2 places sport, la « T-bird », avec son design original et son puissant V8 connaîtra un réel succès commercial. L'exemplaire que nous présentons fait partie de la première génération, facilement reconnaissable avec son hard-top à hublots. Doté de la boîte de vitesses manuelle à trois rapports et overdrive, il vient de bénéficier d'une restauration complète qui s'est étalée entre 2014 et 2016. A cette occasion, la carrosserie a été démontée et a bénéficié d'une peinture complète dans sa teinte « blanc colonial » d'origine. La sellerie a été entièrement remise à neuf, comprenant la capote en vinyle blanc, le couvre tonneau, les moquettes et les tapis de protection. L'ensemble des joints de carrosserie a été remplacé, et les chromes refaits. Le moteur est un échange standard refait à neuf, importé des USA en 2016, et tous ses accessoires sont neufs ou refaits. Les trains roulants ont fait l'objet d'une remise en état complète, tout comme l'ensemble du faisceau électrique, les moteurs de vitres électriques ou encore les commandes électrique de réglage de banquette. Une liste des travaux effectués et de nombreuses factures de pièces sont disponibles, ainsi qu'un dossier de photos prises durant cette restauration extensive. Il ne restera au nouveau propriétaire qu'à profiter de la qualité des travaux effectués, au volant d'un cabriolet original et fiable.



Launched in 1955 to compete with the Chevrolet Corvette in the sport 2-seater cabriolet segment, the «T-bird», with its original design and powerful V8 went on to become a real commercial success. The example we are offering is part of the first generation, easily recognizable with its hard-top with portholes. Equipped with the manual three-speed gearbox and overdrive, it has just benefited from a comprehensive restoration from 2014 to 2016. The body was dismantled and benefited from a complete paint in its original «colonial white» hue. The upholstery was completely renewed, including the white vinyl hood, tonneau cover, carpets and protective mats. All the body seals have been replaced, and the chrome redone. The engine is an overhauled standard replacement one, and imported from the USA in 2016, and all its accessories are either new or redone. The axels have undergone a complete overhaul, as have the entire electrical harness, the electric window motors and the electric seat adjustment controls. A list of the work performed and invoices are available, as well as a photo folder of the extensive restoration. The new owner will only have to enjoy the quality of the work done, while driving an original and reliable convertible.



1969 MERCEDES-BENZ 280 SL PAGODE

Titre de circulation belge

Belgian title

Châssis n°

113 044 10 010973

- Sublime cabriolet Mercedes, à utiliser sans modération

- Entre les mêmes mains depuis 12 ans

- Chef d'œuvre de Paul Bracq

- A sublime Mercedes cabriolet, to use without moderation

- In the same ownership for 12 years

- A masterpiece by Paul Bracq

60.000 - 80.000 €

Sans réserve

No reserve

Après l'élégante 190 SL, Mercedes fait un coup de génie en confiant à l'ingénieur français Paul Bracq le dessin de la sublime « Pagode », proposée en 1963. Sublimation de la gamme, la 280 SL apparaît en fin d'année 1967.

Le modèle présenté se pare de l'élégante couleur silver grey metallic (réf 180G), dispose d'une boîte mécanique à quatre vitesses, de la confortable option que représente le hard top, mais aussi d'un filet anti-remous amovible Mercedes. Achetée voilà une douzaine d'années par son actuel propriétaire, la voiture a connu une importante révision effectuée en France chez Etoile Collections en 2007 pour un montant excédant 10 000 € comprenant notamment un remplacement des amortisseurs, du réservoir et de la pompe à essence, du maître-cylindre, de tous les flexibles et des supports moteur. Une ligne d'échappement neuve vient d'être posée. A bord, on notera en plus de la belle sellerie de cuir rouge, la présence d'un Trip Master Brantz, mais aussi une installation musicale Kenwood. Utilisée régulièrement à raison de 5 000 km (environ) parcourus annuellement et régulièrement entretenue par son propriétaire lui-même, cette auto offre l'opportunité de rouler sereinement et avec beaucoup de plaisir dans une icône des sixties.



After the elegant 190 SL, Mercedes-Benz made a brilliant move by entrusting the French designer Paul Bracq the design of the sublime «Pagoda», launched in 1963. The ultimate version of the range, the 280 SL appeared at the end of 1967.

The model on offer features an elegant silver grey metallic color (ref 180G), a four-speed manual gearbox, the comfortable option that is the hard top, as well as a detachable Mercedes anti-whirl net. Acquired a dozen years ago by its current owner, the car underwent a major overhaul at Etoile Collections in 2007, for an amount exceeding 10,000 €, including the replacement of shock absorbers, tank, fuel pump, the master cylinder, all hoses and engine mounts. A new exhaust system has been recently installed. Inside, in addition to the beautiful red leather upholstery, is the presence of a Brantz Trip Master, as well as a Kenwood music system. Used regularly for an average of 5,000 km per year, and regularly maintained by the owner himself, this car offers the opportunity to drive serenely and with great pleasure in a 1960s icon.



1962 MERCEDES-BENZ 190SL

Titre de circulation belge

Belgian title

Châssis n°

12104010024493

Moteur n°

12192810002407

- Un seul propriétaire depuis plus de 51 ans
- Dans sa configuration originelle
- Une voiture fiable et confortable
- *Same owner for over 51 years*
- *In its original configuration*
- *A comfortable and reliable car*

70.000 - 90.000 €

Sans réserve

No reserve

Cette désirable Mercedes 190 SL, produite en 1962 et délivrée neuve par les Etablissements Mercedes Paul-E Cousin de Bruxelles, est dans les mêmes mains depuis plus de 51 ans. Son propriétaire en fit en effet l'acquisition en 1966. Il s'agit alors d'un véhicule d'occasion récent mais que son propriétaire utilise avec parcimonie pour ses loisirs et l'entretien avec le plus grand soin étant lui-même concessionnaire automobile. Au cours de sa longue histoire avec la voiture il est ainsi amené à remplacer la face avant après une prise en charge par la marque, qui donne lieu à une peinture complète dans les années 1970. Plus récemment, toutes les rotules ont été remplacées, les freins révisés, tout comme la pompe à essence et le radiateur d'eau, ainsi que l'embrayage refait et l'échappement changé. La voiture est ainsi aujourd'hui complètement fonctionnelle. Sa livrée associe une peinture blanche délicieusement patinée à un superbe intérieur en cuir noir d'origine. Une capote noire, dont la toile est à remplacer, et un couvre capote noir assorti viennent compléter l'ensemble. Cette 190 SL, qui dispose de l'option strapontin, présente donc l'énorme avantage de se présenter dans sa configuration d'origine. D'autant plus qu'elle a conservé son hard top à grande lunette qui n'a lui jamais été repeint et son moteur d'origine avec ses carburateurs Solex.



This desirable Mercedes 190 SL, made in 1962 and delivered new by Mercedes Paul-E Cousin in Bruxelles, has been in the same hands for over 51 years. Its owner acquired it as a second hand car in 1966 and used it sparingly for leisure purposes. He maintained it carefully, being himself the owner of a car dealership. During his long ownership of the car, the front part was replaced by the brand, which led on to a complete paintwork in the 1970s. More recently, all ball joints have been replaced, the brakes, the fuel pump and the water cooler were serviced, the clutch was overhauled and the exhaust was changed. The car is therefore fully functional today. The livery combines white paintwork with a delightful patina to a superb interior in original black leather. A black hood, of which the fabric needs to be replaced, and a matching black hood cover complete the whole. This 190 SL, which offers a folding seat possibility, presents the enormous advantage of being in its original configuration. Furthermore, it has kept its hard top with a big skylight, which has never been repainted, and its original motor with its Solex carburetors.



1987 MERCEDES-BENZ 560 SEL

Titre de circulation belge

Belgian title

Châssis n°

WDB1260391A372017

- Superbe présentation et équipement pléthorique
- Performances élevées pour un tel gabarit
- Confort et qualité de fabrication
- *Superb presentation and plethoric equipment*
- *High performance for such size*
- *Comfort and quality of manufacture*

10.000 - 15.000 €

Sans réserve

No reserve

Vendue neuve en Suisse au parrain de l'actuel propriétaire, cette voiture a bénéficié d'un entretien suivi, comme en témoigne sa très belle présentation. Elle est accompagnée d'un dossier de suivi depuis 2007, ainsi que d'un jeu de quatre jantes supplémentaires chaussées de pneus neige. Grâce à plusieurs options, dont la très confortable et luxueuse suspension hydropneumatique, l'équipement est très complet et le kilométrage de 130 000 km d'origine reste raisonnable en regard de la qualité de fabrication de cette berline très cossue. La peinture gris métallisé et la sellerie en cuir noir d'origine sont en excellent état. Cette voiture constitue le haut de gamme des Mercedes Classe S de cette époque et, avec un moteur V8 de 5,6 litres développant quelque 300 ch, elle dépasse 200 km/h. Sur l'exemplaire que nous proposons, la boîte automatique permet de profiter en toute décontraction de ces performances inhabituellement élevées pour une voiture de ce gabarit. Idéal pour amateur de performances dans un confort ouaté pour un modèle de plus en plus recherché.



Sold new in Switzerland to the godfather of the current owner; this car has benefited from thorough maintenance, as can be seen from its very nice condition. The car comes with a detailed invoice folder since 2007, as well as a set of four additional wheels with snow tires. Thanks to several options, including the very comfortable and luxurious hydropneumatic suspension, the equipment level is very complete and the mileage of 130,000 km from new is reasonable in view of the manufacturing quality of this very opulent sedan. The metallic gray paint and the original black leather upholstery are in excellent condition. This car was the flagship Mercedes-Benz S-Class of its era and, with a 5.6-liter V8 engine developing some 300bhp, its top speed comfortably exceeded 200 km/h. In the car we have on offer, the automatic transmission allows you to take advantage of these unusually high performances for a car of this size. Ideal for lovers of performance, who wish to travel in comfort, in a sought after model.



1968 MERCEDES-BENZ 230 SL PAGODE

Carte grise française

French title

Châssis n°

11304210004673

- Trois places assises
- « Dans son jus »
- Cabriolet charmant et facile
- *Three seater*
- *In its original condition*
- *Charming and pleasant convertible*

30.000 - 50.000 €

Sans réserve

No reserve

Le modèle présenté a été vendu neuf en Europe, le 1^{er} octobre 1964. La carte grise précédente nous montre que son propriétaire la possédait depuis 1991. Le véhicule a bénéficié d'une peinture complète en 1995 et a été activement utilisé jusqu'à une immobilisation de plusieurs années. Aujourd'hui, la peinture serait à reprendre, ainsi que certains de ses chromes. L'intérieur, en simili cuir bleu marine a bien vieilli et bénéficie d'une certaine patine. La ligne d'échappement a été changée récemment et une remise à niveau fut réalisée après son achat par le propriétaire actuel, un grand passionné d'automobiles de la région de Pau. La capote quant à elle est récente vu son très bon état. Nous avons eu le plaisir d'effectuer quelques kilomètres à son volant sous le soleil du sud-ouest ; il sera néanmoins nécessaire de contrôler la mécanique avant d'entreprendre de plus longs trajets. Petit détail très amusant et jamais vu, la voiture est équipée de deux pare-soleil non d'origine mais certainement proposé à l'époque à la vente par un équipementier « à l'idée révolutionnaire » ! Ils possèdent un système de second panneau transparent escamotable de couleur bleu, ce qui, en position ouverte, lui confère beaucoup de charme et d'originalité. De plus, elle est équipée d'un troisième siège transversal à l'arrière, permettant de partager le plaisir de rouler à trois.



The model on offer was sold new in Europe on 1 October 1964. The previous registration document indicates that its owner had purchased it in 1991. The vehicle benefitted from a full paint in 1995 and was actively driven before being immobilized for several years. Today, it would need a new paint and certain chrome parts need repair. The interior, in navy blue imitation leather, has aged well and has a distinct patina. The exhaust line has been recently changed and a general service was carried out after being purchased by the current owner, an enthusiast from the South West of France. The hood is recent and in good condition. The car brought us great pleasure during a brief test drive, but it will be necessary to check the mechanics before considering longer trips. A funny unusual detail: the car is equipped with two sun visors, not of origin, but certainly offered at the time by an equipment manufacturer with "revolutionary ideas". They have a retractable blue transparent second panel system, which in the open position gives it a lot of charm and originality. In addition, the car is equipped with a third transverse seat at the rear, allowing you to drive with three people.



ARTCURIAL

Ventes en préparation
**VINS FINS
& SPIRITUEUX**



8 magnums caisse Carré d'As Duclot 2000
Vendu 26 000 € le 19 septembre 2017

Clôture du catalogue
Fin mai

Ventes aux enchères
Mardi 26 et mercredi 27 juin 2018

7 Rond-Point
des Champs-Élysées
75008 Paris

Contact:
Marie Calzada
+33 (0)1 42 99 20 24
mcalzada@artcurial.com

ARTCURIAL

// Motorcars



Ventes en préparation

RACING, FLYING & YACHTING

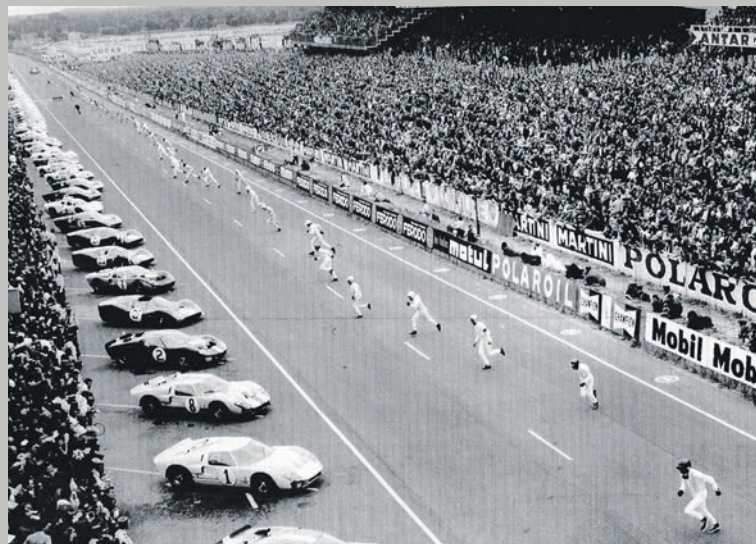
Clôture des catalogues
Mi-avril et fin mai 2018

Ventes aux enchères
Mardi 19 juin 2018, Paris
Samedi 7 juillet 2018, Le Mans
Classic

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

ARTCURIAL

// Motorcars



@ droits réservés

Vente en préparation

LE MANS CLASSIC 2018

Contactez-nous pour inclure
votre voiture ou votre
collection

Vente aux enchères
Samedi 7 Juillet 2018

Le Mans - France

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

ARTCURIAL



ARTCURIAL EST À MONTE-CARLO

Prochaines ventes de prestige en Principauté en juillet 2018

Louise Gréther, directeur
d'Artcurial Monaco se tient
à votre disposition pour
toute estimation, conseil,
inventaire (succession,
partage, assurance ou biens)
en vue de vente à Monaco ou
à Paris

Ventes de prestige
en Principauté :
Joaillerie,
Horlogerie de Collection,
Hermès Summer Collection

Hôtel Hermitage,
Square Beaumarchais

www.artcurial.com

Contact :
Louise Gréther
+377 97 77 51 99
monaco@artcurial.com

Résidence des Acanthes
6 avenue des Citronniers
98000 Monaco



LE GIN FRANÇAIS À BASE DE RAISIN ET DE FLEUR DE VIGNE

G'
VINE
GIN DE FRANCE

L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ. À CONSOMMER AVEC MODÉRATION

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

Et vous ?

Meguiar's
since 1901

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

Appelez Meguiar's pour un conseil d'expert, un échantillon gratuit, un catalogue ou l'adresse du distributeur
le plus proche, en appelant le 0 20 39 10 10 ou visitez notre site: www.meguiars.fr

CONDITIONS GÉNÉRALES D'ACHAT AUX ENCHÈRES PUBLIQUES

ARTCURIAL SAS

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

I. LE BIEN MIS EN VENTE

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

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

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

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

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

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

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

l'adjudication prononcée.

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

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

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

2. LA VENTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. L'EXÉCUTION DE LA VENTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. LES INCIDENTS DE LA VENTE

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

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

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

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

5. PRÉEMPTION DE L'ÉTAT FRANÇAIS

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

6. PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE - REPRODUCTION DES ŒUVRES

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

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

7. BIENS SOUMIS À UNE LÉGISLATION PARTICULIÈRE

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

8. RETRAIT DES LOTS

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

9. INDÉPENDANCE DES DISPOSITIONS

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

10. COMPÉTENCES LÉGISLATIVE ET JURIDICTIONNELLE

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

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

PROTECTION DES BIENS CULTURELS

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

Banque partenaire:



CONDITIONS OF PURCHASE IN VOLUNTARY AUCTION SALES

ARTCURIAL

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

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

I. GOODS FOR AUCTION

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. THE SALE

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

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

c) The usual way to bid consists in attending the sale on the premises. However, Artcurial SAS may graciously accept to receive some bids by telephone from a prospective buyer who has expressed such a request before the sale. Artcurial SAS will bear no liability / responsibility whatsoever, notably if the telephone contact is not made, or if it is made too late, or in case of mistakes or omissions relating to the reception of the telephone. For variety of purposes, Artcurial SAS reserves its right to record all the telephone communications during the auction. Such records shall be kept until the complete payment of the auction price, except claims.

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

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

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

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

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

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

3. THE PERFORMANCE OF THE SALE

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

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

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

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

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

arrangements regarding collection with Artcurial in advance of the sale.

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

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

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

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

- By bank transfer;

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

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

h) The lot must be insured by the buyer

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

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

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

- interest at the legal rate increased by five points,

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

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

j) The buyer can obtain upon request a

certificate of sale which will be invoiced € 60.

4. THE INCIDENTS OF THE SALE

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

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

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

5. PRE-EMPTION OF THE FRENCH STATE

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

the pre-emption by the French State.

6. INTELLECTUAL PROPERTY RIGHT - COPYRIGHT

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

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

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

7. ITEMS FALLING WITHIN THE SCOPE OF SPECIFIC RULES

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

8. REMOVAL OF PURCHASES

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

All transportation arrangements are the sole responsibility of the buyer.

9. SEVERABILITY

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

10. LAW AND JURISDICTION

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

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

PROTECTION OF CULTURAL PROPERTY

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

Bank :



ARTCURIAL

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

ASSOCIÉS

Comité exécutif:

François Tajan, **président délégué**

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

Directeur associé senior:

Martin Guesnet

Directeurs associés:

Stéphane Aubert
Emmanuel Berard
Olivier Berman
Isabelle Bresset
Matthieu Fournier
Bruno Jaubert
Julie Valade

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

Conseiller scientifique
et culturel :
Serge Lemoine

GROUPE ARTCURIAL SA

Président Directeur Général :
Nicolas Orłowski

Président d'honneur :
Hervé Poulain

Vice-président :
Francis Briest

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

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

FRANCE

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

Artcurial Lyon
Michel Rambert
Commissaire-Priseur:
Michel Rambert
2-4, rue Saint Firmin - 69008 Lyon
T. +33 (0)4 78 00 86 65
mrambert@artcurial-lyon.com

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

Artcurial Toulouse
Vedovato - Rivet
Commissaire-Priseur:
Jean-Louis Vedovato
8, rue 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
Moritz von der Heydte, directeur
Miriam Krohne, 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
Stéphanie-Victoire Haïne,
assistante
5, avenue Franklin Roosevelt
1050 Bruxelles
T. +32 2 644 98 44

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

Monaco
Louise Gréther, directeur
Julie Moreau, assistante
Résidence Les Acanthes
6, avenue des Citronniers

98000 Monaco
T. +377 97 77 51 99

Chine

Jiayi Li, consultante
798 Art District,
N° 4 Jiuxianqiao Lu
Chaoyang District
Beijing 100015
T. +86 137 01 37 58 11
lijiaiyi7@gmail.com

Israël

Philippe Cohen, représentant
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 institu-
tionnelles :**

Axelle Givaudan, 20 25
**Directeur administratif
et financier :**
Joséphine Dubois, 16 26

Comptabilité et administration

Responsable: Marion Dauneau
Julie Court, Audrey Couturier,
Marine Langard, Thomas Slim-Rey

Comptabilité générale:
Responsable: Virginie Boisseau,
Marion Bégat, Sandra Margueritat,

Mouna Sekour

**Responsable administrative
des ressources humaines:**
Isabelle Chênaïs, 20 27

Logistique et gestion des stocks

Directeur: Éric Pourchot
Rony Avilon, Mehdi Bouchekout,
Laurent Boudan, Denis Chevallier,
Lionel Lavergne, Joël Laviolette,
Vincent Mauriol, Lal Sellahannadi

Transport et douane

Responsable :
Robin Sanderson, 16 57
shipping@artcurial.com
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
Ludmilla Malinovsky
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
Graphistes juniors :
Noëlie Martin, 20 88
Émilie Génovèse, 20 10
Abonnements catalogues :
Géraldine de Mortemart, 20 43

Relations Extérieures

Directeur :
Jean Baptiste Duquesne, 20 76
Assistante presse :
Anne-Laure Guérin, 20 86

DÉPARTEMENTS D'ART

Archéologie et Arts d'orient

Spécialiste :
Mathilde Neuve-Église, 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
Spécialiste :
Sabrina Dolla, 16 40
Spécialiste junior :
Cécile Tajan, 20 80
Experts : Cabinet d'expertise
Marcilhac

Bandes Dessinées
Expert : Éric Leroy
Administrateur :
Saveria de Valence, 20 11

Bijoux
Directeur : Julie Valade
Spécialiste : Valérie Goyer
Experts: S.A.S. Déchaut-Stetten
Administrateur:
Lamia İçame, 20 52

**Curiosités, Céramiques
et Haute Époque**
Expert : Robert Montagut
Contact :
Isabelle Boudot de La Motte, 20 12

Inventaires
Directeur : Stéphane Aubert
Administrateurs :
Pearl Metalia, 20 18
Béatrice Nicolle, 16 55
Consultants :
Jean Chevallier
Catherine Heim

Livres et Manuscrits
Spécialiste senior:
Guillaume Romaneix
Administrateur:
Lorena de La Torre, 16 58

**Mobilier, Objets d'Art
du XVIII^e et XIX^e s.**
Directeur:
Isabelle Bresset
Céramiques, expert:
Cyrille Froissart
Orfèvrerie, experts:
S.A.S. Déchaut-Stetten,
Marie de Noblet
Spécialiste junior:
Filippo Passadore
Administrateur:
Charlotte Norton, 20 68

Montres
Directeur :
Marie Sanna-Legrand
Expert : Geoffroy Ader
Administrateur :
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
Direction:
Isabelle Boudot de La Motte
Administrateurs:
Juliette Leroy, 20 16
Thaïs Thirouin, 20 70

**Tableaux et Dessins
Anciens et du XIX^e s.**
Directeur : Matthieu Fournier
Dessins Anciens, experts :
Bruno et Patrick de Bayser
Spécialiste : Elisabeth Bastier
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 :
Alice Léger, 16 59
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

Design

Directeur : Emmanuel Berard

Catalogueur Design :

Claire Gallois, 16 24

Consultant Design Scandinave:

Aldric Speer

Administrateur Design

Scandinave:

Capucine Tamboise, 16 21

**Estampes,
Livres Illustrés
et Multiples**

Spécialiste junior :

Pierre-Alain Weydert, 16 54

Photographie

Administrateur:

Capucine Tamboise, 16 21

**Urban Art
Limited Edition**

Spécialiste senior :

Arnaud Oliveux

Catalogueur :

Karine Castagna, 20 28

Impressionniste & Moderne

Directeur Art Impressionniste

& Moderne : Bruno Jaubert

École de Paris, 1905-1939:

Expert : Nadine Nieszawer

Recherche et certificat:

Jessica Cavallero

Historienne de l'art:

Marie-Caroline Sainsaulieu

Catalogueur : Florent Wanecq

Administrateur :

Élodie Landais, 20 44

Post-War & Contemporain

Responsable :

Hugues Sébilleau

Hugues Sébilleau

Recherche et certificat:

Jessica Cavallero

Catalogueur :

Sophie Cariguel

Administrateur :

Vanessa Favre, 16 13

**COMMISSAIRES-PRISEURS
HABILITÉS**

Francis Briest, François Tajan,
Hervé Poulain, Isabelle Boudot
de La Motte, 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 : iboudotdelamotte@
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-183

ORDRE D'ACHAT/*ABSENTEE BID FORM*

AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS 12
Vente n°3790
Dimanche 8 avril 2018 - 16h
Paris - 7 Rond-Point des Champs-Élysées

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

Téléphone / Phone :

Code banque
BIC or swift

Numéro de compte / IBAN :

Clef RIB :

Code guichet :

Nom de la Banque / Name of the Bank :

Adresse / POST Address:

Gestionnaire du compte / Account manager :

Nom / Name :

Prénom / First Name :

Société / Compagny :

Adresse / Address :

Téléphone / Phone :

Fax :

Email :

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

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

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

Les ordres d'achat doivent impérativement nous parvenir au moins 24 heures avant la vente.

To allow time for processing, absentee bids should be received at least 24 hours before the sale begins.

À renvoyer / Please mail to :

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

Date et signature obligatoire
Required dated signature

Crédit photos :

Hannes Friesenegger
François Haase
Bjorn Tiedemann
Kevin Van Campenhout

Remerciements :

Philippe et Olivier de Gambetta
Arnaud Gil
Pierre-Yves Laugier
Gwenola Legendre
Maurice Louche
Giacomo Rizzotto
Rebecca Ruff
Gautam Sen
Guillaume Waegemacker

Infographistes :

Horacio Cassinelli
Sandrine Coll

