ARTCURIAL MOTORCARS

RÉTROMOBILE 2014
BY ARTCURIAL MOTORCARS

VENDREDI 7 FÉVRIER À 11H ET 16H
SALON RÉTROMOBILE – PARIS

Droits réservés

ADRESSE
Salon Rétromobile
Paris Expo – Porte de Versailles
Hall 1
75015 Paris
www.retromobile.com

EXPOSITIONS PUBLIQUES
Mercredi 5 février 2014,
11h – 22h
Jeudi 6 février 2014,
10h – 19h
Vendredi 7 février 2014,
10h – 16h
Samedi 8 février 2014,
10h – 15h **(Solo Alfa)**

VENTE PART 1
RETROMOBILE
BY ARTCURIAL MOTORCARS

VENDREDI 7 FÉVRIER 2014
11h Automobilia
16h Voitures de collection

VENTE PART 2
SOLO ALFA
BY ARTCURIAL MOTORCARS
Samedi 8 février 2014
15h

ADDRESS
Salon Rétromobile
Paris Expo – Porte de Versailles
Hall 1
75015 Paris
www.retromobile.com

PUBLIC VIEWING
Wednesday 5th February 2014,
11am – 10pm
Thursday 6th February 2014,
10am – 7pm
Friday 7th February 2014,
10am – 4pm
Saturday 8th February 2014,
10am – 3pm ***(Solo Alfa)***

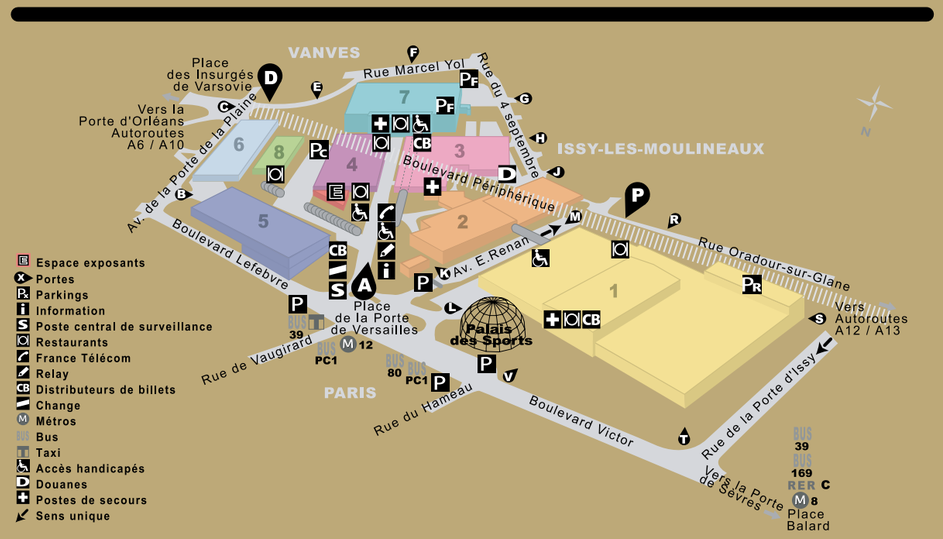
AUCTION PART 1
RETROMOBILE
BY ARTCURIAL MOTORCARS

FRIDAY 7 FEBRUARY 2014
11am Automobilia
4pm Motorcars

AUCTION PART 2
SOLO ALFA
BY ARTCURIAL MOTORCARS
Saturday 8 February 2014
3pm

LIVRAISON ET STOCKAGE
L'enlèvement des véhicules devra être réalisé avant le lundi 10 février 2014 au soir après règlement intégral.
Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs le lundi 10 février 2014 seront rapatriés dans un stockage sécurisé pour la somme de 180 € HT par voiture, 120 € HT par moto et 80 € HT par voiture enfant.
Les frais de stockage sont gratuits jusqu'au dimanche 16 février 2014 et s'élèvent ensuite par jour à 20 € HT pour les voitures et 10 € HT pour les motos et voitures enfants.
Règlement sur place par chèque / en espèce ou préalablement par virement.

DELIVERY AND STORAGE
The removal of vehicles must take place by Monday 10th February 2014.
Cars that have not been collected at that date will be shipped to a secured storage place at the cost of € 180 + VAT per car, € 120 + VAT per motorbike and € 80 + VAT by child's car.
Storage cost is offered until Sunday 16th February 2014 and will then be invoiced € 20 + VAT per day for cars and € 10 + VAT for motobikes and child's car.
Payement by cheque / cash at collection or prior by bank transfer.



ARTCURIAL
BRIEST – POULAIN – F.TAJAN

7, Rond-Point des Champs-Élysées
75008 Paris

RÉTROMOBILE 2014
BY ARTCURIAL MOTORCARS

VENTES N° 2467 ET 2400

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

Fabien Naudan, Vice-Président

DIRECTEUR ASSOCIÉ SÉNIOR
Martin Guesnet

DIRECTEURS ASSOCIÉS
Stéphane Aubert
Emmanuel Berard
Olivier Berman
Isabelle Bresset
Matthieu Fournier
Bruno Jaubert
Matthieu Lamoure

Commissaire-Priseur /*Auctioneer*
Hervé Poulain

Spécialistes /*Specialists*
Matthieu Lamoure,
directeur /*managing director*
Tél. : +33 (0)1 42 99 16 31
Mobile : +33 (0)6 78 13 62 42
mlamoure@artcurial.com

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

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

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

Christian Huet,
expert et historien automobile
Tél. : +33 (0)1 45 24 45 48
Fax : +33 (0)1 40 50 14 78

Belgique :
François Tasiaux,
Tél. : +32 (0)472 890 895
francois.tasiaux@skynet.be

USA :
Edward Fallon,
Tél. : +1 (0)602 421 56 63
hllywooded@aol.com

Relations clients, administration, communication :
Iris Hummel, responsable
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 56
Mobile : +33 (0)6 08 18 86 58
ihummel@artcurial.com

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

Automobilia
Sophie Peyrache, responsable
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 41
speyrache@artcurial.com

Estelle Perry, consultant automobilia
Tél. : +33 (0)6 63 20 76 74
perry.automobilia@hotmail.fr

Contact pendant l'exposition /
Contact during viewing
Tél. : +33 (0)1 57 25 20 14
Fax : +33 (0)1 57 25 20 15

Comptabilité des ventes /*Accounting*
Marion Carteirac,
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 44
Fax : +33 (0)1 42 99 20 22
mcarteirac@artcurial.com

Ordres d'achat /*Bids office*
Élodie Landais,
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 51
Fax : +33 (0)1 42 99 20 60
bids@artcurial.com

CATALOGUE ONLINE / ONLINE CATALOGUE
WWW.ARTCURIAL.COM/MOTORCARS

INDEX MOTOS

H

1981 HUSQVARNA 250 WR - EX COLUCHE ● 201

M, N

1956 MASERATI 125 GT SUPER ● 214
1974 MOTO GUZZI 750 S ● 202
1975 MV 125 SE SPORT ● 211
1954 MV 175 CSS DISCO VOLANTE ● 203
1968 MV 250 B BICYLINDRE ● 206
1958 MV 250 RAID ● 207
1977 MV 750 ARTURO MAGNI 204
c.1976 MV 750 SIDE-CAR COURSE 205
1976 MV AGUSTA 750 S AMERICA ET MINI-BIKE 210
1923 NER-A-CAR ● 212

P, R

1955 PARILLA 250 GRAND PRIX 213
1956 RUMI FORMICHINO LUSSO ● 209

V

1957 VESPA 150 AVEC SIDE-CAR ● 208
1960 VESPA 150 GS VS-5 ● 215

INDEX AUTOS

A, B

1954 ABBATE-FERRARI F1 'ANTARES II' RACER 377
1956 AC ACE BRISTOL ROADSTER 406
1956 AC BRISTOL ROADSTER 416
1965 AC COBRA 427 " CONTINUATION " 415
1929 ALFA ROMEO 6C 1750 SS ● 365
1977 ALFA ROMEO DUETTO SPIDER 1600 ● 350
1961 ALPINE A110 1600 GROUPE IV USINE 422
1923 AMILCAR CC BIPLACE SPORT ● 301
1965 ASA 1000 GT COUPÉ ● 320
1957 ASTON MARTIN DB2/4 MKIII COUPÉ 335
1957 ASTON MARTIN DB2/4 MKIII COUPÉ, PRÉPARATION RALLYE 392
1966 ASTON MARTIN DB6 VANTAGE COUPÉ 333
1935 BENTLEY 3.5 SPORTS SALOON PARK WARD ● 432
1931 BENTLEY 8 LITRE COUPÉ SPORTSMAN GURNEY-NUTTING 380
1961 BENTLEY CONTINENTAL FLYING SPUR 428
1956 BENTLEY S1 "COUNTRYMAN" PAR RADFORD ● 337
1931 BENTLEY SPEED SIX 405
1989 BMS DALLARA FORMULE 1 376
1938 BMW 327/328 CABRIOLET 378
c.1926 BUGATTI TYPE 52 "BABY" ● 342
1955 BUICK ROADMASTER CABRIOLET 384
1949 BUICK ROADMASTER RIVIERA COUPÉ 386

C

1929 CAMIONNETTE CGV P24 ● 414
1957 CHEVROLET BEL AIR – EX RINGO STARR ● 383
1963 CHEVROLET CORVETTE CABRIOLET ● 387
1967 CHEVROLET CORVETTE STING RAY 427 CABRIOLET ● 382
1952 CITROËN 2 CV A BERLINE DÉCOUVRABLE ● 324
1974 CITROËN DS 23 I.E. PALLAS ● 362
1974 CITROËN DS 23IE PALLAS BERLINE ● 413
1982 CITROËN ECO 2000, PROTOTYPE SA 103 ● 330
1975 CITROËN ID 20 F BREAK ● 325
1973 CITROËN SM AUTOMATIQUE ● 327
1975 CITROËN SM MYLORD CABRIOLET PAR CHAPRON 326
1936 CITROËN TRACTION 7C CABRIOLET 388
1994 CITROËN ZX RALLYE-RAID - USINE 331
1952 COOPER-BRISTOL MONOPLACE F2, TRANSFORMÉE EN BIPLACE SPORT EN 1953 403

D

1936 DELAGE D6 70 CABRIOLET MYLORD PAR FIGONI & FALASCHI 409
1937 DELAGE D6 70 COACH PANORAMIQUE ` PAR LETOURNEUR ET MARCHAND 410
1931 DELAGE D8 ROADSTER CHAPRON 368
1933 DELAGE D8 S CABRIOLET POURTOUT 352
1937 DELAHAYE 135 COUPE DES ALPES CABRIOLET CHAPRON 313
1937 DELAHAYE 135 COUPES DES ALPES COUPÉ CHAPRON ● 312
1948 DELAHAYE 135 M COACH PAR ANTEM 411
1950 DELAHAYE 135 MS CABRIOLET PAR SAOUTCHIK 349
1930 DELAUNAY-BELLEVILLE TL6 KELLNER 314
1953 DEUTSCH-BONNET LM 53 BARQUETTE ● 404
1968 DEVILLAINE OURAGAN MONOPLACE «FERRARI» 343
1929 DUESENBERG J «SPECIAL» TORPÉDO SCAPHANDRIER PAR KELLNER 366

F

1965 FACEL VEGA HK II A 317
1985 FERRARI 156/85 340
1953 FERRARI 166 MM/53 BARQUETTE OBLIN 321
1958 FERRARI 250 GT SÉRIE 1 COUPÉ PININFARINA 338
1962 FERRARI 250 GTE 357
1964 FERRARI 330 GT 2+2 COUPÉ 319
1968 FERRARI 365 GT 2+2 427
1974 FERRARI 365 GT4 BERLINETTA BOXER ● 344
1970 FERRARI 365 GTB/4 DAYTONA COUPÉ 348
1964 FERRARI 500 SUPERFAST COUPÉ 339
2004 FERRARI ENZO 359
1991 FERRARI F40 358
1986 FERRARI TESTAROSSA ● 356
1939 FIAT 500 A TOPOLINO COUPÉ DÉCOUVRABLE ● 315
1963 FIAT 500 D ● 303
1972 FIAT 500 L ● 401
1972 FIAT SHELLETTE - PHILIPPE STARCK ● 426
1952 FIAT TOPOLINO GIARDINETTA BREAK ● 302
1965 FORD CORTINA LOTUS MK I 421
1968 FORD MUSTANG 351 GT ● 351

G, H

1908 GRÉGOIRE 70.4 PHAÉTON ALIN ET LIAUTARD ● 311
1958 HEINKEL TROJAN 200 4 ROUES TYPE 604 ● 305
1934 HISPANO SUIZA J12 TYPE 68 VANVOOREN 347
1936 HORCH 853 SPORTCABRIOLET 412

I, J

1961 ISETTA 300 EXPORT DELUXE ● 306
1924 ISOTTA-FRASCHINI TIPO 8A RAMSEIER 354
1964 JAGUAR TYPE E 3,8 LITRE COUPÉ ● 430
1961 JAGUAR TYPE E 3.8L CABRIOLET SÉRIE I 332
1965 JAGUAR TYPE E 4,2 LITRE CABRIOLET ● 353
1952 JAGUAR XK 120 COUPÉ ● 433

L

1963 LAGONDA RAPIDE - LHD 334
1985 LAMBORGHINI JALPA 361
1969 LAMBORGHINI MIURA S 360
1947 LANCIA APRILIA CABRIOLET PININ FARINA 400
1957 LANCIA AURELIA B20 S 5E SÉRIE COUPÉ 398
1955 LANCIA AURELIA B24 S SPIDER AMERICA 399
1951 LEA FRANCIS 14 "SHOOTING BRAKE WOODY" ● 322
1962 LINCOLN CONTINENTAL CONVERTIBLE ● 381
1929 LINCOLN TYPE L ● 367
1961 LOTUS ELITE SÉRIE 2 396

M, N

1956 MASERATI 150 S 329
1969 MASERATI GHIBLI SPYDER 4.9 LITRE 328
1955 MERCEDES BENZ 300B CABRIOLET D 369
1963 MERCEDES-BENZ 190 SL 371
1961 MERCEDES-BENZ 190 'SLR' ROADSTER 372
1953 MERCEDES-BENZ 300 S ROADSTER - EX ROSSO BIANCO 397
1956 MERCEDES-BENZ 300 SL GULLWING 373
1989 MERCEDES-BENZ 500 SL AVEC HARD-TOP 370
1959 MESSERSCHMITT KR 200 DÉCOUVRABLE ● 304
1927 MINERVA AF ROADSTER 32CV BY D'IETEREN 316
1968 MORETTI SPORTIVA S2 COUPÉ ● 375
1964 MORRIS MINI COOPER S MARK I (1071CC) ● 307
1967 NSU 1000 TTS COACH ● 374

P

1927 PACKARD 443 ROADSTER GOLF 390
1937 PACKARD TWELVE CONVERTIBLE SEDAN ● 385
1940 PACKARD TYPE 120 – EX-STEVE MCQUEEN 429
1954 PEGASO Z-102 SÉRIE II PAR SAOUTCHIK 389
1952 PEUGEOT 203 A COUPÉ 407
1955 PEUGEOT 203 CABRIOLET 408
1984 PEUGEOT 205 TURBO 16 GR. B - USINE 425
1938 PEUGEOT 402 DARL'MAT ROADSTER 423
1982 PEUGEOT 504 CABRIOLET 2.0 LITRE ● 308
1939 PEUGOET 402 DÉCOUVRABLE ● 309
1941 PIERRE FAURE TYPE PFA ÉLECTRIQUE ● 363
1973 PORSCHE 911 2,4 L S 318
1973 PORSCHE 911 2.7 CARRERA RS COUPÉ 419
1988 PORSCHE 911 TURBO CABRIOLET 341
1967 PORSCHE 912 ● 418

R

1972 RENAULT 12 GORDINI 420
1980 RENAULT 5 TURBO GROUPE 4 CALBERSON 424
1972 RENAULT ALPINE A110 BERLINETTE 1600 S ● 355
1953 REYONNAH A175 ROADSTER PROTOTYPE ● 364
1933 ROLLS ROYCE 20/25 CABRIOLET KELLNER 417
1930 ROLLS ROYCE PHANTOM I LIMOUSINE HUNTINGTON PAR BREWSTER 391
1934 ROLLS ROYCE PHANTOM II CONTINENTAL CABRIOLET KELLNER 394
1938 ROLLS ROYCE PHANTOM III PARK WARD 393
1962 ROLLS ROYCE SILVER CLOUD CABRIOLET MULLINER EX-BRIGITTE BARDOT ● 345
1955 ROLLS ROYCE SILVER DAWN BERLINE 431
1929 ROLLS ROYCE SILVER GHOST SPECIAL RIVIERA TOWN BROUGHAM BY BREWSTER 395
1973 ROLLS ROYCE SILVER SHADOW - LWB 336

S, T

1950 SIATA AMICA CABRIOLET BERTONE 402
1939 SIMCA HUIT 1100 BERLINE ● 323
1949 TALBOT LAGO RECORD T26 CABRIOLET ● 346
1948 TALBOT LAGO T26 COACH "SURPROFILÉ" 379
1957 TRIUMPH TR3 310

Les lots marqués d'une ● sont vendus sans réserve

Mascottes
Mascots

1
«LE SERGENT DE VILLE»
par Antoine Bofill (1894-1939)
En bronze à patine bronze, signée Bofill, porte l'estampille MAM
Haut. : 15 cm. (6 in.)

Signed Bofill. Bronze. Bears the stamp MAM.

600 - 900 €

2
«CHEVAL SAUVAGE»
par Georges Darel (1892-1943)
En bronze argenté, signée Darel
Haut. : 13,5 cm. (5 ¼ in.)

Silvered bronze. Signed Darel.

400 - 600 €

3
«EROS-APHRODITE»
par Morante
En bronze, signée Morante. Editions E. Mardon
Haut. : 16 cm. (6 ¼ in.)

Signed Morante. Bronze. E. Mardon Editions.

450 - 700 €

4
«PETITE POULE»
par Georges Delperier (1865-1936)
En bronze nickelé, signée Delpérier. Intitulée sur la base «Petite Poule».
Haut. : 11,5 cm. (4 ½ in.)

Signed Delpérier. Bronze nickel plated. Titled on the base «Petite poule».

500 - 800 €

5
«SINGE OBSERVATEUR»
par Ant. Bosina
En bronze nickelé, signée Ant. Bosina
Haut. : 10 cm. (4 in.)

Signed Ant. Bosina. Bronze nickel plated.

400 - 600 €

6
«FEMME AU PARAPLUIE»
par Pax
En bronze argenté, signée Pax
Haut. : 14 cm. (5 ½ in.)

Signed Pax. Silvered bronze.

350 - 500 €

7
«LE RIRE»
par Paul Moreau Vauthier (1871-1936)
En bronze argenté, signée P. Moreau Vauthier, représentant le buste du chanteur comique Armand Ménard, dit Dranem, montée sur socle en marbre
Haut. sans le socle : 13 cm. (5 in.)

Signed P. Moreau Vauthier. Silvered bronze. Depicting the comic singer Armand Ménard called Dranem. Mounted on a marble base.

2 000 - 2 500 €

8
«LA FORTUNE»
par Antoine Elie Ottavy (1887-1951)
En bronze argenté, signée Elie Ottavy, marquée «Deposé». Petit modèle, montée sur un bouchon de 5 Cv Citroën
Haut. : 11 cm. (4 ¼ in.)

Signed Elie Ottavy. Silvered bronze. Small model, mounted on a 5 Cv radiator cap.

500 - 800 €

9
«JUMPING FISH»
En bronze argenté, mascotte de marque Desmo, montée sur socle en marbre
Haut. : 10 cm. (4 in.)

Desmo brand. Silvered bronze. Mounted on a marble base.

300 - 500 €

10
«MILORD»
par H. Molins
En bronze argenté, signée H. Molins, exclusivité du magasin d'habillement «La belle Jardinière», montée sur bouchon
Haut. : 17 cm. (6 ¾ in.)

Signed H. Molins. Silvered bronze. Exclusive model from the famous clothing store «La belle Jardinière». Mounted on a radiator cap.

1 500 - 1 800 €

11
«CYGNE SAUVAGE»
par François Victor Bazin (1897-1956)
En bronze, signée F. Bazin, déportée sur sa base pour l'emplacement du thermomètre Boyce
Haut. : 11 cm. (4 ¼ in.)

Signed F. Bazin. Bronze. Offset base for Boyce thermometer.

300 - 500 €

12
«ARSENE LUPIN»
En bronze argenté, représentant le fameux personnage de Maurice Leblanc «Arsène Lupin, Gentleman cambrioleur».
Haut. : 16 cm. (6 ¼ in.)

Silvered bronze. Depicting the famous character of Maurice Leblanc «Arsène Lupin, Gentleman Burglar».

1 000 - 1 500 €

13
«WINNING GREYHOUND»
En bronze argenté, mascotte d'origine Anglaise
Haut. : 6,5 cm. (2 ½ in.), Long. : 13, 5 cm. (5 ¼ in.)

Silvered bronze. English work.

500 - 700 €

14
AUTOMOBILES BECK, «VERTIGE DE LA VITESSE»
par Gustave Poitvin
En bronze argenté, signée G. Poitvin, porte l'estampille du syndicat des fondeurs Unis, numéroté 1141, figure au catalogue de 1925 de la maison Hermès. Distribuée par la maison Finnigans à Londres dont elle porte le cachet.
Haut. : 17 cm. (6 ¾ in.)

Signed G. Poitvin. Silvered bronze. Bears the stamp of the union of foundry workers and the number 1141. Appearing in the 1925 Hermès catalogue. Distributed by Finnigans in London and bearing its seal.

1 000 - 1 500 €

15
«GAZELLE»
par Kelety
En bronze nickelé, signée Kelety. Figure au catalogue Mestre & Blatgé 1920/1925
Haut. : 11 cm. (4 ¼ in.)

Signed Kelety. Bronze nickel plated. Appearing in the 1920/1925 Mestre&Blatgé catalogue.

300 - 500 €

16
«LUTIN»
par H. Veber
En bronze argenté, signée H. Veber, montée sur socle en marbre
Haut. : 11 cm. (4 ¼ in.)

Signed H. Veber. Silvered bronze. Mounted on a marble base.

1 200 - 2 000 €


7


8


10


12


14


16

17
«VIGIE»
par Gustave Poitvin
En bronze argenté, signée G. Poitvin, porte l'estampille du syndicat des fondeurs Unis et le numéro 21. Distribuée par la maison Finnigan's à Londres et figure au catalogue Hermès de 1925
Haut. : 12 cm. (4 ¾ in.)

Signed G. Poitvin. Silvered plated bronze. Bears the stamp of the union of foundry workers and the number 21. Distributed by Finnigan's in London. Appearing in the 1925 Hermès catalogue.

1 500 - 2 000 €

18
«LION PEUGEOT»
par Maurice Roger Marx (1872-1956)
En bronze argenté, signée M. Marx, symbole des automobiles Peugeot, taille intermédiaire, montée sur un socle en marbre accidenté
Haut. : 12 cm. (4 ¾ in.)

Signed M. Marx. Silvered bronze. Symbol of the Peugeot Automobiles. Medium model. Mounted on a marble base (accident).

250 - 400 €


17

19
«AUTOMOBILES VULCAN»
En bronze argenté, représentant un forgeron, symbole des automobiles Vulcan. Grand modèle
Haut. : 13 cm. (5 in.)

«Black-smith». Silvered bronze. Symbol of the Vulcan Automobiles. Large model.

400 - 600 €

20
«DROMADAIRE»
par Charles Paillet (1871-1937)
En bronze argenté, signée Ch. Paillet et cachet illisible, mascotte sans doute commémorative de la première traversée du Sahara, montée sur un bouchon Citroën 5 HP
Haut. : 10,5 cm. (4 in.)

Signed CH. Paillet, and illegible stamp. Probably celebrating the first crossing of the Sahara, mounted on a 5HP Citroën radiator cap.

350 - 500 €

21
«PEGASE»
par Maurice Frecourt (né en 1890)
En bronze argenté, signée Frécourt
Haut. : 10 cm. (4 in.)

Signed Frécourt. Silvered bronze.

300 - 500 €

22
«FOU DU ROI» par J. Raquin
En bronze argenté, signée J. Raquin.
Haut. : 13 cm. (5 in.)

Signed J.Raquin. Silvered bronze.

600 - 1 000 €

23
«GARDIEN DE LA PAIX»
En bronze argenté
Haut. : 18 cm. (7 in.)

Silvered bronze.

400 - 600 €

24
«JOCKEY, SAUT DE HAIE»
En bronze chromé, mascotte de marque Desmo, le cavalier riveté sur le cheval, montée sur un bouchon
Haut. : 14 cm. (5 ½ in.)

Desmo brand. Chromed plated bronze. The horseman riveted on the horse. Mounted on a radiator cap.

400 - 600 €

25
«SAINT-CHRISTOPHE»
par H. Payen
En bronze argenté, signée H. Payen, montée sur bouchon de radiateur ancien.
Haut. : 12 cm. (4 ¾ in.)

Signed H. Payen. Silvered bronze. Mounted on an ancient radiator cap.

400 - 700 €

26
«ART DECO» par S. Rueff
En bronze, signée S. Rueff, modèle créé pour l'exposition «Art Déco» de 1925.
Haut. : 17 cm. (6 ¾ in.)

Signed S.Rueff. Bronze. Created for the 1925 «Art Déco» exhibition.

400 - 700 €

27
«SPIRIT OF EXTASY»
par Charles Robinson Sykes (1875-1950)
En maillechort argenté, mascotte de la marque Rolls Royce, signée Charles Sykes et marquée : «RR Ltd, 6/2/11» sur la base. Marquage sous les ailes : «Reg US pat Off- trade mark REG»
Haut. : 12,5 cm. (5 in.)

Mascot of Rolls-Royce. Signed Charles Sykes and inscribed «RR Ltd, 6/2/11» on the base, and under the wings : «Reg US pat Off- trade mark REG».

500 - 800 €

28
«FAUNE DANSEUR»
par François Victor Bazin (1897-1956)
En bronze argenté, signée F. Bazin
Haut. : 13 cm. (5 in.)

Signed F.Bazin. Silvered bronze.

600 - 900 €

29
«SINGE TENANT UN PERROQUET»
Edition Autrichienne Ditmar
En bronze argenté, représentant un singe rattrapant un perroquet par sa queue, signée Dit Mar, cachet illisible entre les deux syllabes.
Haut. : 11 cm. (4 ¼ in.), Long. : 20,5 cm. (8 in.)

Signed Ditmar. Austrian edition. Silvered bronze. Depicting a monkey catching a parrot. Illegible stamp.

900 - 1 500 €

30
«RODEO»
par Charles Paillet (1871-1937)
En bronze argenté, signée Ch. Paillet et frappée A.E.L. Principale mascotte des établissements «Rodéo» à Paris, fabricant de mascottes artistiques pour Automobiles. Représente un «Cow-Boy» s'élançant de son cheval pour terrasser un taureau
Haut. : 11 cm. (4 ¼ in.)

Silvered bronze. Signed Ch. Paillet and inscribed A.E.L.. Master piece of the Rodeo establishment. Distributor of fine mascots.

2 500 - 3 000 €

31
«PEGASE»
par François Victor Bazin (1897-1956)
En bronze argenté, signée F. Bazin, grand modèle
Haut. : 14 cm. (5 ½ in.)

Signed F. Bazin. Silvered bronze. Large model.

600 - 900 €

32
«AUTOMOBILES DELAHAYE»
par P. Guerre
En bronze argenté et feuilles d'aluminium rivetées, signée P. Guerre, symbole des automobiles Delahaye. «Automobiles Delahaye, Les qualités de la Race», montée sur bouchon
Haut. : 20 cm. (8 in.)

Signed P. Guerre. Silvered bronze and aluminum, symbol of Delahaye Automobile. «Delahaye Automobiles, racing quality». Mounted on a radiator cap.

1 300 - 1 800 €

33
«INDIEN À L'ESCARGOT»
En bronze doré, marquée A.E.L et signature incomplète Elan, manque la cravache et rênes remplacées, montée sur une base en marbre
Haut. : 14 cm. (5 ½ in.), Long. : 14 cm. (5 ½ in.)

Inscribed A.E.L. and incomplete signature Elan. Gilt bronze. The wip missing and the reins changed, mounted on a marble base.

1 500 - 2 000 €

34
«FEMME LIBELLULE»
par Victor Rossi
En bronze argenté, signée V. Rossi. 3ème prix au concours du journal «L'Auto» en 1921. Ce Modèle était distribué par sa société : «l'Art Allégorique».
Haut. : 13,5 cm. (5 ¼ in.), Long. : 25 cm. (9 ¾ in.)

Signed V. Rossi. Silvered bronze. Third price at the contest «L'Auto»'s journal in 1921. This model was distributed by his establishment «l'Art Allégorique».

2 000 - 2 500 €

35
«SAINT CHRISTOPHE»
En bronze argenté, mascotte offerte à la Duchesse d'Uzès née De Mortemart, par l'Abbé Delepouve curée de Saint Christophe, exécutée par la maison Christofle, frappée du numéro 150
Haut. : 17 cm. (6 ¾ in.)

Bibliographie :
La commande figure dans les archives de la maison Christofle, conservées dans le musée de l'entreprise.

Silvered bronze, gift to the duchess d'Uzès by the Abbot Delepouve, Christofle, inscribed with the number 150.

1 700 - 2 300 €

36
«TOMBEE DES NUES»
par P. Le Faguays
En bronze argenté, mascotte signée P. Le Faguays. Marquée «4 BG», porte l'estampille du fondeur Parisien «AG». Yeux en verre dont un absent.
Haut. : 18 cm. (7 in.)

Signed P. Le Faguays. Silvered bronze. Inscribed «4BG». Bears the stamp of «AG» Parisian founder. One glass eye missing.

700 - 1 100 €

37
«FEMME AU VOILE»
Mascotte en bronze argenté
Haut. : 13,5 cm. (5 ¼ in.)

Silvered bronze.

400 - 700 €


29


30


34


38


40

38
«SPHINX»
par J. Sertorio
Mascotte frappée J. Sertorio, en bronze argenté, modèle luxe chryséléphantine avec visage en ivoire, montée sur bouchon
Haut. : 10 cm. (4 in.)

Silvered bronze, luxurious model in chryselephantine with ivory head. Inscribed J. Sertorio. Mounted on a cap.

1 500 - 2 000 €

39
«JEUNE SORCIERE»
En bronze nickelé, représentant une sorcière dénudée chevauchant son balai porté par une chouette, montée sur bouchon
Haut. : 14 cm. (5 ½ in.)

Bronze nickel plated. Depicting a nude witch on a brush with an owl, mounted on a radiator cap.

800 - 1 400 €

40
«ENIGME»
En bronze argenté, mascotte exclusivité d'Auto-Omnia, frappée «Epreuve 54/100, Edit. Sasportas et Auto-Omnia»
Haut. : 12 cm. (4 ¾ in.)

Silvered bronze. Exclusivity for Auto-Omnia, inscribed «Epreuve 54/100, Edit. Sasportas et Auto-Omnia».

1 200 - 1 600 €

41
«FEMME AILEE SUR ROUE»
En bronze nickelé, marquée «Reg / Des 024» et frappée du cachet NLCC
Haut. : 15 cm. (6 in.), Env. : 23 cm. (9 in.)

Bronze nickel plated. Inscribed «Reg/Des 024», and bears the stamp NLCC.

600 - 900 €

42
«FIGURE DE PROUE»
par Auscher
En bronze nickelé, signée Auscher, montée sur un bouchon
Haut. : 8 cm. (3 in.)

Signed Auscher. Bronze nickel plated. Mounted on a radiator cap.

200 - 300 €

43
«CHAR RENAULT FT 17»
par Pierre Felix Masseau, dit Fix Masseau (1869-1937)
En bronze argenté, signée Fix-Masseau. Filetage intérieur pour se monter sur les radiateurs de Renault.
Haut. : 8 cm. (3 in.)

Signed Fix-Masseau. Silvered bronze. Model especially made for mounting on Renault.

600 - 900 €

44
«POUTAI - DIEU DE LA CHANCE»
En métal composé argenté, marquée «Youama-Djamah» et «déposé», en relief. La vapeur sort par la bouche lorsque le radiateur chauffe.
Haut. : 11 cm. (4 ¼ in.)

Inscribed «Yuama-Djamah» and «déposé». Silvered plated metal.

300 - 500 €

45
«AUTOMOBILES BALLOT-LA RENOMMEE»
Attribuée à Emile Peynot (1850-1932)
En bronze argenté, attribuée à Emile Peynot, modèle primé médaille d'argent en 1922 du concours organisé par le journal «L'Auto». Symbole des automobiles Ballot, montée sur son bouchon à barrettes d'origine
Haut. : 13 cm. (5 in.)

Attributed to Emile Peynot. Silvered bronze. Silver medal winning on 1922 at the contest organized by «L'Auto» journal. Symbol of Ballot Automobiles.

2 500 - 3 000 €



46



51

46

«GNOME PIRELLI»

En bronze. Mascotte promotionnelle des pneus Pirelli, représentant un gnome tenant d'une main un pneu de la marque et de l'autre un drapeau Italien, montée sur un bouchon ancien. Circa 1914
Haut. sans la hampe : 12 cm. (4 ¾ in.)

Advertising mascot of Pirelli's tires. Bronze. Circa 1914. Mounted on an ancient cap.

3 500 - 5 000 €

47

«DEMON DU VENT»

par ferdinand Preiss (1882-1943)

En bronze, signée F. Preiss, marquée RD n° 758678 et PUM
Haut. : 6,5 cm. (2 ½ in.)

Signed F. Preiss. Bronze. Inscribed RD, numbered 758678 and PUM.

800 - 1 300 €

48

«PAON»

EDITEUR A.S.A

En feuille d'aluminium, frappé du sigle A.S.A (Art/Studio/Automobile, 226 rue de la Convention, Paris)
Haut. : 14,5 cm. (5 ¾ in.), Env. : 20 cm. (8 in.)

Bears the stamp A.S.A (Art/Studio/Automobile, 226 rue de la Convention, Paris).

300 - 500 €

49

«METEORE» par I. Bassarab

En bronze argenté, signée I. Bassarab, montée sur bouchon
Haut. : 8 cm. (3 in.)

Signed I. Bassarab. Silvered bronze. Mounted on a radiator cap.

700 - 1 000 €

50

«HOMME A LA CAPE»

par I. Bassarab

Mascotte stylisée d'un Homme luttant contre le vent de la vitesse. Signée sur la base I. Bassarab
Haut. : 14 cm. (5 ½ in.)

Silvered bronze. Signed I. Bassarab on the base.

1 000 - 1 500 €

51

«NAÏADE»

par Maurice Guiraud Riviere (1881-1947)

En ivoire, sculptée en taille directe. Sans doute sur commande spéciale, à l'identique de celle en bronze que l'on rencontre généralement. Signée M. Guiraud Rivière et datée 1922 sur la terrasse, montée sur un bouchon ancien à barrettes
Haut. : 11,5 cm. (4 ½ in.)

Ivory mascot. Signed M. Guiraud Rivière and dated 1922. Unique piece probably special order. Similar to the bronze model generally seen.

10 000 - 15 000 €

52

«PECHEUR DE SKEGNESS»

En bronze argenté, mascotte Anglaise, promotionnelle de la ville de Skegness, dont ce pêcheur a profité des vertus vivifiantes. On joint une reproduction de l'affiche d'intérieur de cette station balnéaire
Haut. : 9 cm. (3 ½ in.)

An english silvered bronze advertising mascot of Skegness. Skegness is so bracing.

700 - 900 €

53

«SUPER- CHIEF»

En métal composé et Galalithe, mascotte d'origine Américaine, la coiffe du chef éclairante, dans sa boite d'origine avec ampoule de rechange, vis de fixation et notice
Haut. : 14 cm. (5 ½ in.)

An American metal plated and galalithe mascot. Original box.

400 - 600 €

54

«TETES D'INDIENS»

En métal à patine brune, mascotte Américaine des années 20 ; manques
Haut. : 9 cm. (3 ½ in.)

An american mascot, circa 1920, brown patina metal ; missings.

300 - 500 €

Mascottes Lalique
Lalique mascots



56



58

55

«ARCHER»

par René Lalique (1860-1945)

En verre blanc moulé pressé, satiné mat et brillant, signée R. Lalique en creux dans la masse et France au vibrographe. Modèle créé en 1926, non repris au catalogue après 1947
Haut. : 13 cm. (5 in.)

Bibliographie :
Catalogue raisonné F. Marcilhac, réf 1126

Signed R. Lalique, and France by vibrograph. Mould-pressed white glass frosted and clear. Model created in 1926, not included in the catalogue after 1947.

2 000 - 3 000 €

56

«COQ NAIN»

par René Lalique (1860-1945)

En verre blanc moulé pressé, satiné mat et brillant, teinté fumé, signée R. Lalique et France en relief dans la masse. Modèle créé en 1928
Haut. : 21 cm. (8 ¼ in.)

Bibliographie :
Catalogue raisonné F. Marcilhac, réf 1135

Signed R. Lalique and France in relief. Mould-pressed white glass frosted and clear, colour tinted. Model created in 1928.

15 000 - 20 000 €

57

«TÊTE DE COQ»

par Lalique

En verre blanc moulé pressé, signée en creux dans la masse Lalique et France, montée avec une bague sur base éclairante et socle en bois. Modèle créé en 1928
Haut. sans le socle : 21,5 cm. (8 ½ in.)

Bibliographie :
Catalogue raisonné F. Marcilhac, réf 1137

Signed Lalique and France. Mould-pressed white glass with chrome mounting and wood pedestal. Model created in 1928.

2 500 - 3 000 €

58

«SIRENE»

par René Lalique (1860-1945)

En verre opalescent moulé pressé, satiné mat et brillant, signée R. Lalique en relief dans la masse. Modèle créé en 1928, non repris au catalogue après 1947
Haut. : 10 cm. (4 in.)

Bibliographie :
Catalogue raisonné F. Marcilhac, réf 831

Signed R. Lalique in relief. Mould-pressed opalescent glass frosted and clear. Model created in 1928, not included in the catalogue after 1947.

5 000 - 8 000 €

59

« FAUCON»

par René Lalique (1860-1945)

En verre blanc moulé pressé, signée R. Lalique en relief dans la masse et France au vibrographe. Modèle créé en 1925, non repris au catalogue après 1947, montée avec bague sur base éclairante et socle en bois
Haut. sans le socle : 19 cm. (7 ½ in.)

Bibliographie :
Catalogue raisonné F. Marcilhac, réf 1124

Signed R. Lalique in relief and France by vibrograph. Mould-pressed white glass, with chrome mounting and wood pedestal. Model created in August 1925, not included in the catalogue after 1947.

2 500 - 3 000 €

60

«SAINT CHRISTOPHE»

par René Lalique (1860-1945)

En verre blanc moulé pressé satiné mat et brillant, signée R. Lalique en creux dans la masse. Modèle créé en 1928, non repris au catalogue après 1947
Haut. : 12 cm. (4 ¾ in.)

Bibliographie :
Catalogue raisonné F. Marcilhac, réf 1142

Signed R. Lalique. Mould-pressed white glass frosted and clear. Model created in 1928, not included in the catalogue after 1947.

1 500 - 2 000 €



61



62



63



64



65



66

61
«GRANDE LIBELLULE»
par René Lalique (1860-1945)
En verre blanc moulé-pressé, satiné mat et brillant, signée R. Lalique France au vibrographe et R. Lalique en relief dans la masse. Modèle crée le 23 mai 1928, non repris au catalogue après 1947
Haut. : 20,3 cm. (8 in.)

Bibliographie :
Catalogue raisonné F. Marcilhac, référence 1145

Signed R. Lalique France by vibrograph and R. Lalique in relief. Mould-pressed white glass frosted and clear. Model created in may 1928, not included in the catalogue after 1947.

6 000 - 10 000 €

62
«PETITE LIBELLULE»
par René Lalique (1860-1945)
En verre blanc moulé pressé, satiné mat et brillant, signée R. Lalique et France en relief dans la masse. Modèle créé en 1928, non repris au catalogue après 1947.
Long. : 16 cm. (6 ¼ in.)

Bibliographie :
Catalogue raisonné F. Marcilhac, réf 1144

Signed R. Lalique and France in relief. Mould-pressed white glass frosted and clear. Model created in 1928, not included in the catalogue after 1947.

8 000 - 13 000 €

63
«HIRONDELLE»
par René Lalique (1860-1945)
En verre blanc moulé pressé, signée R. Lalique et France en relief dans la masse. Modèle créé en 1928. Montée sur bague, avec un socle
Haut. : 15 cm. (6 in.)

Bibliographie :
Catalogue raisonné F. Marcilhac, réf 1144

Signed R. Lalique and France in relief. Mould-pressed white glass with chrome mounting and pedestal. Model created in 1928.

8 000 - 13 000 €

64
«COQ HOUDAN»
par René Lalique (1860-1945)
En verre blanc moulé pressé, satiné mat et brillant, signée R. Lalique et France au vibrographe dans la masse. Modèle créé en 1929, non repris au catalogue après 1947
Haut. : 21 cm. (8 ¼ in.)

Bibliographie :
Catalogue raisonné F. Marcilhac, réf 1161

Signed R. Lalique and France by vibrograph. Mould-pressed white glass frosted and clear. Model created in 1929, not included in the catalogue after 1947.

8 000 - 13 000 €

65
«CINQ CHEVAUX»
par René Lalique (1860-1945)
En verre blanc moulé pressé satiné mat et brillant, signée R. Lalique en relief dans la masse et France au vibrographe. Modèle crée en 1925, non repris au catalogue après 1947. Monté sur sa base éclairante d'origine des Breves Galleries à Knightsbridge, S.W.3, Pat. 9865/28. Egrenures
Haut. avec socle : 16 cm. (6 ¼ in.)

Bibliographie :
Catalogue raisonné F. Marcilhac, référence 1145.

Signed R. Lalique in relief and France by vibrograph. Mould-pressed white glass frosted and clear. Model created in 1925, not included in the catalogue after 194. Mounted on a original lightning base of Breves *Galleries in Knightsbridge, S.W.3, Pat. 9865/28. Scratches.*

9 000 - 14 000 €

66
«VICTOIRE»
par René Lalique (1860-1945)
En verre blanc moulé pressé, satiné mat et brillant, légèrement fumé, signée R. Lalique et France en relief dans la masse. Modèle créé en 1928, non repris au catalogue après 1947.
Montée avec une bague sur un bouchon Voisin.
Long : 25,5 cm. (10 in.)

Bibliographie :
Catalogue raisonné F. Marcilhac, réf 1147.

Signed R. Lalique and France in relief. Mould-pressed white glass frosted and clear, slightly tinted, with chrome mounting and Voisin radiator cap. Model created in 1928, not included in the catalogue after 1947.

20 000 - 25 000 €

Provenant de la famille Blaton

67
«LA DEESSE, CYCLES RUDGE»
par P.A Gross
Affiche lithographique de P.A Gross. Editée par P.A Gross, artiste peintre et lithographe à Paris, pour les cycles Rudge.
104 x 76 cm. (41 x 30 in.). Encadrée.

Lithographic poster signed by P.A Gross. Published by P.A. Gross, painter and lithographer from Paris for Rudge Cycles. Framed.

400-700 €

68
«C^IE DES AUTOS ET CYCLES HURTU»
par Vincent Lorant-Heilbronn (1874-1912)
Affiche signée V. Lorant- Heilbronn, et datée 03 en bas à droite. Imprimerie Firmin Didot, Paris.
109 x 150 cm. (43 x 59 in.). Encadrée.

Poster signed by V. Lorant -Heilbronn, and dated 03 at the lower right. Printed at Firmin Didot, Paris. Framed.

800 - 1 200 €

69
«AUTOMOBILES DELAHAYE»
Affiche lithographique promotionnelle des Automobiles Delahaye pour son usine du 10 rue du Banquier à Paris, circa 1900. Imprimerie J. Barreau, Paris.
128 x 92 cm. (50 ¼ x 36 ½ in.). Encadrée.

Bibliographie :
1er Salon de l'Affiche Automobile, édité par l'Automobile Club de France, place de la concorde à Paris. Reproduite sous le n°5.

Promotional lithographic displays of Automobiles Delahaye for its factory at 10 rue du Banquier in Paris, circa 1900. Printed at J. Barreau, Paris. Framed.

2 000 - 2 500 €

70
«FORD, THE UNIVERSAL CAR»
par H.L Roowy
Affiche lithographique signée H.L Roowy en bas à droite. Imprimerie Aff. Mabileau à Colombes- Sur-Seine. Destinée aux concessionnaires Français.
158 x 116 cm. (62 ¼ x 45 ¾ in.). Encadrée.

Bibliographie :
Affiches de l'Automobiles, Par E. Lopez, Edition Estampe Moderne et Sportive, reproduite page 167.

Lithographic poster signed by H L Roowy, bottom right. Printed at Aff. Mabileau in Colombes -Sur-Seine. Designed for French dealers. Framed.

1 500 – 2 000 €

71
«DE DION BOUTON- PUTEAUX»
par Henri Thiriet (1873-1946)
Grande affiche signé H. Thiriet en bas à droite. Promotionnelle «Automobiles De Dion Bouton, Puteaux. Petite voiture 6 Chevaux (Grandeur Naturelle)». Imprimerie J. Barreau à Paris.
340 x 244 cm. (133 ¾ x 96 in.)
composée de 4 affiches assemblées. Encadrée.

A big poster signed by H. Thiriet at the bottom right. Promotional literature for «Automobiles De Dion Bouton, Puteaux. Six small cars, horses (Naturally grand size». Printed by J. Barreau in Paris.

3 500 - 5 000 €

72
«PEUGEOT : LA 18 CH.»
par René Vincent (1879-1936)
Affiche lithographique d'intérieur signée René Vincent en bas à droite. Destinée aux concessionnaires.
86 x 61 cm. (34 x 24 in.). Encadrée.

Lithographic poster of the interior, signed by René Vincent, at bottom right. Designed for dealers. Framed.

500 - 800 €

73
«EXPOSITION DE LA CIRCULATION, MAI 1933, PALAIS DES BEAUX ART A BRUXELLES»
par Raymond Van Doren (1906-1991)
Affiche signée R. Van Doren en haut à gauche. Imprimerie S.A Helios, Bruxelles.
105 x 67 cm. (41 ¼ x 26 ¼ in.). Encadrée

Poster signed by R. Van Doren, at the top left. Printed at S.A. Helios, Brussels. Framed.

800 - 1 400 €

74
«FANGIO, UNA VITA A 300 ALL'ORA»
par A. Ginello
Affiche version Italienne signée A. Ginello en bas à droite. Imprimerie Rotopress à Rome. Film biographique daté de 1981, du célèbre pilote représenté dans sa Maserati 250 F en course.
180 x 121 cm. (71 x 47 ½ in.). Contrecollé sur carton, encadré sans glace.

A poster in Italian signed by A. Ginello, at bottom right. Printing by Rotopress, Rome. Biopic dated 1981, the famous pilot represented in his Maserati 250F race car. Pasted on cardboard, framed without glass.

500 - 900 €

75
«FAVOR, CYCLES, VELOMOTEURS, MOTOS....VA DROIT AU BUT»
par L. Matthey
Affiche signée L. Matthey en haut à gauche. Imprimerie Etabl. Delattre à Paris.
155 x 116 cm. (61 x 45 ¾ in.). Encadrée.

Poster signed by L. Matthey, top left. Printed by Etabl. Delattre in Paris. Framed.

400 - 700 €

76
«SOCHAUX VOUS LIVRE... LA VOITURE DE VOS REVES!... LA 202, PEUGEOT»
par Jean Jacquelin (1905-1989)
Affiche signée J. Jacquelin en bas à droite. Editée par Peugeot pour son modèle 202. Imprimerie Darmour Publicité, Paris. Mauvais état.
120 x 77 cm. (47 ¼ x 30 ¼ in.) Encadrée.

Bibliographie :
Affiches de l'Automobiles, Par E. Lopez, Edition Estampe Moderne et Sportive, reproduite page 51.

Poster signed by J. Jacquelin, bottom right. Published by Peugeot for its 202 model. Printed at Darmour Publicité, Paris. In poor condition. Framed.

700 - 1 100 €

77
«PEUGEOT»
par René Vincent (1879-1936)
Affiche lithographique signée René Vincent en haut à droite, circa 1923. Imprimerie Draeger à Paris.
125x 162 cm. (50 x 63 ¾ in.). Entoilée.

Bibliographie :
«100 Ans d'affiches automobiles», édition Maeght, reproduite page 37.

Lithograph poster signed by René Vincent, at top right, circa 1923. Printed at Draeger, in Paris. Linen backed.

1 800 - 2 500 €

78
«CITROËN C6»
par Pierre Louÿs
Affiche signée Pierre Louÿs en bas à droite. Editée par Citroën. Imprimerie Marcel Picard à Paris, circa 1929.
157 x 119 cm. (61 ¾ x 46 ¾ in.). Entoilée.

Bibliographie :
«100 Ans d'affiches automobiles», édition Maeght, reproduite page 44.

Poster signed by Pierre Louys, at bottom right. Published by Citroën . Printed by Marcel Picard, in Paris, circa 1929. Linen backed.

2 800 - 3 000 €

79
«PEUGEOT 301»
Affiche d'intérieur datée 1934. Imprimerie Draeger à Paris. Représente une femme dans un cabriolet 301.
108 x 82 cm. (42 ½ x 32 ¼ in.). Entoilée.

Poster of the interior, dated 1934. Printed by Draeger, in Paris. Represents a woman in a convertible 301. Linen backed.

200 - 350 €

80
«PEUGEOT 402»
Affiche titrée «Peugeot 402, Chef d'œuvre de la technique moderne». Imprimerie Draeger, Paris, circa 1937.
123 x 164 cm. (48 ½ x 64 ½ in.). Entoilée.

Poster titled «Peugeot 402, masterpiece of modern art». Printed by Draeger, Paris, circa 1937. Linen backed.

700 - 1 000 €

81
«L'HUILE CASTROL POUR VOTRE BUGATTI»
par J. Pillod
Affiche d'intérieur signée J.Pillod au centre à droite. Promotionnelle des Huiles Castrol pour le record du monde de l'heure du comte Czaïkowski sur sa Bugatti en 1933. Imprimerie Fournie & Cie, Paris.
80 x 59 cm. (31 ½ x 23 ¼ in.). Entoilée.

Poster of the interior, signed by J.Pillod, at centre right. Promotional material for Castrol for the world record time of Count Czaikowski in his Bugatti in 1933. Printed by Fournie & Cie, Paris . Linen backed.

900 - 1 100 €

82
«SIEG DES AUTO UNION»
par Victor Mundorff
Affiche signée V. Mundorff en bas à gauche.
«Sieg der Auto Union, Grossen Preis Von Italien», datée 1938.
101 x 51 cm. (39 ¾ x 20 in.). Entoilée.

Poster signed by V. Mundorff, bottom left . «Sieg der Auto Union Grossen Preis von Italien», dated 1938. Linen backed.

2 200 - 2 500 €

83
«VOLKSWAGEN» par Victor Mundorff
Affiche signée Mundorff en bas à droite. Affiche promotionnelle de la marque pour la présentation de sa gamme de 1959.
120 x 82 cm. (47 ¼ x 32 ¼ in.). Entoilée.

Poster by Mundorff, signed lower right. Promotional poster for the brand, launching the range for 1959. Linen backed.

900 - 1 100 €



69



70

84
«LA SIRENE BAUDOU»
par Leonetto Cappiello (1875-1942)
Affiche lithographique signée Cappiello en bas à droite. Promotionnelle des pneus vélo Baudou «La Sirène». Imprimerie Vercasson à Paris.
159 x 117 cm. (62 ½ x 46 in.). Entoilée.

Lithographic poster signed by Cappiello, at lower right. Promotion of bicycle tires Baudou «The Mermaid». Printed by Vercasson, in Paris. Linen backed.

2 800 - 3 000 €

85
«CITROËN C4»
par Roger de Valerio
(alias Roger Laviron) (1886-1951)
Affiche signée R. De Valerio en haut à droite. Editée par Citroën pour ses modèles C4. Imprimerie Devambez à Paris, circa 1928.
159 x 120 cm. (62 ½ x 47 ¼ in.). Entoilée.

Poster signed R. De Valerio, at top right. Published by Citroën for the C4 models. Printed by Devambez in Paris, circa 1928. Linen backed.

3 000 - 3 200 €

86
AFFICHE
«LE MANS-STEVE MC QUEEN»
Affiche originale du film, signée Ferraci, version Française. Imprimerie Lalande-Courbet à Wissous
77 x 56 cm. (30 ¼ x 22 in.). Entoilée

An original movie poster «Le Mans-Steve Mc Queen», French version. Signed Ferraci. Published by Lalande Courbet, Wissous. Linen backed.

800 - 1 400 €



84

87
«JAMES BOND-CITROËN 2 CV 007»
Affiche publicitaire éditée par Citroën pour le film «Rien que pour vos yeux», avec Roger Moore et Carole Bouquet en 1981. Pour fêter la sortie du film, Citroën réalise 1000 exemplaires de 2 Cv 007 pour les marchés Français et Anglais. Imprimé par les éditions la publicité Française, Paris.
157 x 116 cm. (61 ¾ x 45 ¾ in.). Entoilée.

Promotional poster published by Citroën for the movie «For Your Eyes Only» with Roger Moore and Carole Bouquet in 1981. To celebrate the release of the film, Citroën made 1,000 units of the 2CV 007 for the French and British markets. Printed by la publicité Francaise, Paris . Linen backed.

700 - 900 €

88
FERNAND FERNEL (1872- 1934)

«Promenade du dimanche»
Estampe signée Fernel en bas à droite.
Imprimerie Dietrich & Cie, éditeurs, Bruxelles.
Représente une scène animée au bois.
27 x 104 cm. (10 ½ x 41 in.). Encadrée.

Print by Fernel, signed lower right.
Printed by Dietrich & Cie. Publishers, Brussels.
An animated scene in the forest. Framed.

150 - 200 €

89
N. GUYPARIS

«Chauffeur ! au bois»
Eau forte signée N. Guyparis et titrée «Chauffeur au Bois !» au crayon en bas à droite. Datée Paris 1932 et numérotée 30/200 en bas à gauche.
19 x 27 cm. (7 ½ x 10 ½ in.). Encadrée.

Etching signed N. Guyparis and titled «Driver au Bois» in pencil, lower right. From Paris, dated 1932 and numbered 30/200 at lower left. Framed.

500 - 800 €

90
FERNAND MIFLIEZ DIT MISTI (1865-1922)

«Elégante»
Lithographie signée Misti et datée 08 en bas à gauche.
63 x 84 cm. (24 ¾ x 33 in.)

Lithograph signed and dated 08 by Misti, at bottom left.

800 - 1 200 €

91
RENÉ VINCENT (1879-1936)

«Le départ de l'ambusque» et «le retour de l'ambusque»
Deux lithographies formant pendant, signées et datées 1915. Elles résument la guerre d'un jeune officier parti au front dans sa Peugeot.
Imprimerie Champenois à Paris.
42 x 57 cm. (16 ½ x 22 ½ in.). Encadrées.

Bibliographie :
«Art and the Automobile» par D.B Tubbs, Lutterworth press, G.B. 1978, reproduite page 56.

Two lithographs that needs framing, signed and dated 1915. They encapsulate a young officer in front of his Peugeot during the War. Printed at Champenois, in Paris. Framed.

600 - 900 €

92
COMTE CARLO BISCARETTI DI RUFFIA (1879- 959)

«Lancia»
Lithographie signée C Biscaretti en haut à droite.
Titrée en bas à gauche «Hommage fait par Mr le comte Biscaretti à la maison Lancia».
Imprimerie Litografia Doyen di Luigi Simondetti, Torino.
64 x 81 cm. (25 ¼ x 31 ¾ in.). Encadrée.

Lithograph signed top right, titled bottom left.
Litografia Doyen di Luigi Simondetti, Torino print.

700 - 900 €

93
GÉO HAM (Georges Hamel 1900-1972)

Motocycliste
Lithographie, signée en bas à gauche
47,5 x 65 cm. (18 ¾ x 25 ½ in.). Encadrée

Lithograh by Geo Ham, signed bottom left. Framed.

200 - 300 €

94
L. LESCURE

Bugatti 50T de 1931 coach profilé par Jean Bugatti
Crayon noir sur papier
Signé en bas à droite
58,5 x 77 cm. (23 x 30 ¼ in.). Encadrée.

Bugatti Type 50 from 1931, coach design by Jean Bugatti, black pencil on paper, signed lower right

300 - 500 €

95
GÉO HAM (Georges Hamel 1900-1972)

«Grand Prix de l'A.C.F 1921»
Aquarelle avec rehauts de gouache signée Géo Ham en bas à droite. Représente Ralph de Palma sur Ballot au premier plan, suivi de Jimmy Murphy sur Duesenberg devant la Ballot de Jules Goux.
46 x 33 cm. (18 x 13 in.). Encadré.

Bibliographie :
«Cinquantenaire de l'Automobile Club de l'Ouest», Edition Thivillier à Paris, 1957.
Reproduit pleine page 37. (légende erronée)

Watercolour with gouache, signed by Geo Ham at the bottom right. Captioned «A.C.F Grand Prix 1921, with Ralph de Palma on Ballot and Jimmy Murphy on Duesenberg. Framed.

7 000 - 10 000 €



95

96
GÉO HAM (Georges Hamel 1900-1972)

«L'Aronde des records à Montlhéry»
Aquarelle et crayon avec des rehauts de gouache signée Géo Ham et datée 57 en bas à gauche.
Légendée «Montlhéry 17 Mai 1957, Simca-Aronde pour leur Record du Monde» en bas à droite.
L'aronde prélevée au hasard sur la chaine de montage passe devant les tribunes à contre-sens comme il se doit pour les tentatives de record.
40 x 59 cm. (15 ¾ x 23 ¼ in.). Encadrée.

Watercolour and pencil heightened with gouache, signed and dated '57 at the bottom left. Captioned « Montlhery May 17, 1957, Simca-Aronde for their World Record» at the bottom right. An Aronde picked up at random from the assembly line passes in front of the tribune against the usual direction like it would for a speed record attempt. Framed.

1 500 - 2 500 €

97
GÉO HAM (Georges Hamel 1900-1972)

«Portraits»
Deux portraits signés Géo Ham en bas à gauche.
L'un non identifié à l'encre de chine,
21 x 15 cm. (8 ¼ x 6 in.), l'autre au crayon et fusain représente le pilote André Boillot,
30 x 24 cm. (11 ¾ x 9 ½ in.)

Bibliographie :
«As et voitures du Grand Prix» présenté par Géo Ham, Lyon 1924, portrait de Boillot reproduit.

Two portraits by Geo Ham, signed at the bottom left. In unidentified Indian ink. The other in pencil and charcoal is of the pilot André Boillo.

600 - 900 €

98
Léonetto CAPPIELLO (1875-1942)

Le clou, 1928
Pastel
Signé en bas à gauche
70 x 56 cm. (27 ¼ x 22 in.)

10 000-15 000 €



Provenance :
- Ancienne collection Hervé Poulain
- Acquis par l'actuel propriétaire à la vente Poulain Le Fur, hôtel Drouot, Paris, 13 novembre 1989, lot 176 bis, reproduit en couverture du catalogue.

Expositions :
- «Automobile and culture» The museum of contemporary art, Los Angeles, Juillet 84-Janvier 85.
- «Automobile and culture» The Detroit institute of art, Juin-Septembre 1985
- «Das Automobil in der Kunst», Münich, Août-octobre 1986, n°59 du catalogue.

Bibliographie :
- «L'Art et l'Automobile» par Hervé Poulain, édition les clefs du Temps, 1973, reproduit page 173
- «Paris Match», octobre 1976, reproduit page 91.
- «Graphicar-L'Auto Nello Graphica», Milan 1976, reproduit page 168.
- «ABC Décor», Juillet 81, reproduit en couverture et page 21.
- «Automobil in der Kunst», par Reimar Zeller, Frankfurt am Main 1985, reproduit page 82.

«L'accélération du rythme de vie du XX^ème^ siècle rendait confus et illisibles les méandres foisonnants du «liberty» de Mucha et de Chéret. Cappiello sentit cet anachronisme ; il renouvela le langage de l'affiche et l'adapta aux mœurs de son temps, comme en témoigne «Le Clou».

L'oeil du spectateur est irrésistiblement attiré par une gamme restreinte et contrastée de couleurs franches, utilisées en aplat, tandis que son cerveau est concentré sur la seul idée du frein qui plaque la voiture au sol et la bloque ! L'image-choc impressionne la rétine du passant, l'idée-choc s'incruste dans sa mémoire, quelque soit l'allure de son déplacement.»

Hervé Poulain, 1974.

«De nos jours, une lecture différente de l'oeuvre vient irrésistiblement à l'esprit. Cette image puissante n'est-elle pas le symbole de l'automobile d'aujourd'hui cloué au pilori, de l'autophobie verte, sécuritaire et administrative et des limitations de vitesse ?»

Hervé Poulain, février 2014.

From :
- Acquired by the present owner when sold by Poulain Le Fur, Hotel Drouot, Paris, on 13 November 1989, lot 176a, reproduced on the cover of the catalogue.
- Former collection of Hervé Poulain

Exhibitions:
- "Automobile and Culture" The museum of contemporary art, Los Angeles, July 84 - January 85.
- "Automobile and Culture" The Detroit Institute of Art, June-September 1985
- «Das Automobil in der Kunst» , Munich , August-October 1986 , No. 59 of the catalog.

Bibliography :
- «Art and the Automobile» by Hervé Poulain, the key issue of Time, 1973 , reproduced on page 173
- «Paris Match», in October 1976, reproduced on page 91 .
- «Auto - Graphicar Nello Graphica», Milan, 1976, reproduced on page 168.
- «ABC Decor», July 81 , reproduced on the cover and page 21.
- «Automobil in der Kunst» by Reimar Zeller, Frankfurt am Main in 1985, reproduced on page 82.

«The accelerating pace of life of the 20th century made it confusing and unreadable in teeming maze of «liberty» as seen by Mucha and Cheret. Cappiello felt this anachronism and he renewed the language of the poster and the adaptation to the customs of his time, as can be seen by this one.

The viewer's eye is irresistibly attracted by the small and contrasted bright colours, used in flat line, while his or her brain is focused on the idea of a single plate brake of the car! The image - shock impresses the retina from the idea of shock encrusted in his memory whatever the speed of its movement.»

Hervé Poulain, 1974.

«Today, a different reading of the work comes irresistibly to mind. This powerful image is the symbol of today's automotive circumstances - pilloried by the 'greens', by safety and administrative autophobie and speed limits..?»

Hervé Poulain, February 2014.

99
ATTRIBUEE A GÉO HAM
(Georges Hamel 1900-1972)

«Bombardement d'une base sous-marine»
Aquarelle, attribuée à Géo Ham. Représente l'attaque d'une base sous marine Allemande par des bombardiers alliés pendant la première guerre.
28 x 26 cm. (11 x 10 ¼ in.)

Watercolor attributed to Geo Ham. Represents an attack on a German submarine base by Allied bombers during the first war.

600 - 1 000 €

100
G. GIMMER

«Gordon Bennett 1904»
Aquarelle et rehauts de gouache, signée G. Gimmer et datée 1904 en bas à droite. Représente le vainqueur Léon Théry sur son automobile Brasier passant la ligne d'arrivée de la coupe Gordon Bennett de 1904. Résultats de la course peints dans le tableau.
40 x 27 cm. (15 ¾ x 10 ½ in.). Encadrée.

Watercolour heightened with gouache, signed G. Gimmer and dated 1904, lower right showing the winner Leon Théry in his Brasier car, crossing the finish line at 1904 edition of the Gordon Bennett Cup. Race results are painted on the painting. Framed.

1 500 - 2 000 €

101
DIDIER JEUDY (né en 1950)

«Bugatti 51»
Aquarelle, pastel et pierre noire, signée Jeudy en bas à droite, représentant une Bugatti 51 sortant d'un Tunnel.
107 x 72 cm. (42 ¼ x 28 ¼ in.)

Watercolor, pastel, signed at the bottom right.

1 000 - 1 500 €

102
ROB ROY
(Robert Le Proux de la Rivière 1909-1992)

«24 Heures du Mans 1949»
Fusain et aquarelle signé Rob Roy et légendé «24 Heures du Mans 1949, Chinetti et Louveau» en bas à droite. Représente la Ferrari 166 MM du vainqueur Chinetti en course contre la Delage D6 de Louveau.
35 x 51 cm. (13 ¾ x 20 in.). Encadrée.

Charcoal and watercolour signed and captioned by Rob Roy saying «24 Heures of Le Mans 1949 Chinetti and Louveau» at the bottom right, of Chinetti's Ferrari 166 MM, which was race winner, against the Delage D6 of Louveau. Framed.

800 - 1 200 €



103



Détail

103
ECOLE ANGLAISE

«Bentley 4 ½ litres «Blower» Monoplace, 1929 ou le monstre de Brooklands»
Huile sur toile
57 x 75 cm. (21 ½ x 29 ½ in.). Encadrée

Cette peinture représente une perle du patrimoine mondial de l'automobile, la fameuse Bentley 240cv numéro HB3402, au volant de laquelle Tim Birkin participa à trois reprises aux 500 miles de Brooklands établissant en 1932 le record du tour à 137.58 miles (221.41 kms/h). La légendaire voiture a été adjugée en 2012 au festival de Goodwood : $ 5 041 500 ! La parution du présent catalogue et la reproduction de la signature du tableau devraient être l'occasion d'identifier l'auteur.

This painting depicts a pearl of world automotive heritage, the famous Bentley 240bhp, number HB3402, being driven by Tim Birkin, which participated three times in the 500 Miles of Brooklands in 1932, establishing the lap record speed of 137.58mph (221.41 km/h). The legendary car was sold in 2012 at the Goodwood Festival for £5,041,500! The publication of this catalogue and the reproduction of the signature of the painting should be an opportunity to identify the author.

6 000 - 8 000 €

104
STANLEY ROSE

«Bugatti en course»
Aquarelle
Signé et daté 2000 en bas à droite
72 x 85 cm. (28 ¼ x 33 ½ in.)

A racing Bugatti, watercolour, Signed and dated 2000, lower right.

1 000 - 1 500 €

105
JULES-ALFRED HERVÉ-MATHÉ
(1868-1953)

«La Peugeot n°1 au virage de Mulsanne, Grand Prix de l'A.C.F au Mans du 30 juin 1929»
Aquarelle, signée en bas à droite, titrée en bas à gauche
30,5 x 46,5 cm. (12 x 18 ¼ in.)

Watercolour, the Peugeot No. 1 at the Mulsanne corner, at the Grand Prix de l'ACF of June 30, 1929.

500 - 800 €

106
LIONEL PEYRAUX

«Elégantes au Salon»
Lavis, aquarelle et gouache signée en bas à gauche. Des élégantes examinent des châssis sur un stand du salon de l'auto, vers 1904.
32 x 49 cm. (12 ½ x 19 ¼ in.). Encadrée

Wash, watercolour and gouache signed lower left. The elegant people look at a chassis at the stand of an auto show, circa 1904. Framed.

1 000 - 1 500 €

107
NICHOLAS A. WATTS
(né en 1947, England)

«Silverstone 1951»
Aquarelle et gouache sur carton fort signée en bas à gauche. Représente la Ferrari de Gonzalez à la lutte avec l'Alfa Romeo de Fangio lors du Grand Prix de Silverstone 1951.
74 x 107 cm. (29 x 42 in.)

Watercolor and gouache on heavy cardboard, signed lower left of the Ferrari of Gonzalez competing against the Alfa Romeo of Fangio at the Silverstone Grand Prix of 1951.

1 800 - 2 500 €



112

108
ALFREDO DE LA MARIA
(née en 1945, Uruguay)

«Stirling Moss- Mille Miglia 1955»
Crayon et aquarelle, signé A. De La Maria et datée 88 en bas à droite, représentant le futur vainqueur Stirling Moss et son coéquipier le journaliste Denis Jenkinson dans leur Mercedes 300 SLR lors des Mille Miglia de 1955.
44 x 60 cm. (17 ¼ x 23 ¾ in.). Encadré.

Pencil and watercolour, signed A. De La Maria and dated '88 lower right, representing the eventual winner Stirling Moss and his teammate and journalist Denis Jenkinson in their Mercedes 300 SLR at the Mille Miglia of 1955. Framed.

1 500 - 2 500 €

109
ALFREDO DE LA MARIA
(née en 1945, Uruguay)

«Ferrari 250 GT Berlinette»
Aquarelle signée A. De La Maria en bas à droite. Représente Une Ferrari 250 GT Berlinette au Tour de France Automobile.
90 x 125 cm. (35 ¼ x 49 ¼ in.)

Watercolor signed by A. De La Maria, at bottom right, of a Ferrari 250 GT Berlinetta Tour de France Automobile.

1 800 - 2 500 €

110
ALFREDO DE LA MARIA
(née en 1945, Uruguay)

«Stirling Moss - Targa Florio 1955»
Huile sur toile, signée A. De La Maria et datée 1999 en bas à droite, représentant la Mercedes 300 SLR de Stirling Moss, futur vainqueur de la Targa Florio 1955.
89 x 112 cm. (35 x 44 in.). Encadré.

Oil on canvas, signed A. De La Maria and dated 1999, at lower right, representing the Mercedes 300 SLR Stirling Moss, future winner of the 1955 Targa Florio. Framed.

2 200 - 2 500 €

111
ALFREDO DE LA MARIA
(née en 1945, Uruguay)

«Gordini dans la forêt d'Arnage»
Huile sur toile signée A. De La Maria et datée 1994 en bas à droite, représentant La Simca 8 spéciale d'Amédée Gordini lors des 24 heures du Mans, 1939.
100 x 100 cm. (39 ¼ x 39 ¼ in.). Encadré.

Oil on canvas signed A. De La Maria and dated 1994, at lower right, representing the Simca 8 special of Amédée Gordini at the 24 Hours of Le Mans of 1939. Framed.

2 200 -2 500 €

112
RAZZIA
(Gérard Courbouleix dit, né en 1949)

La femme et la Ferrari à Bagatelle, 1989
Huile sur toile
Signée en bas à droite
82 x 65 cm. (32 ¼ x 25 ½ in.)

5 000 – 10 000 €



Durant les années 80, la revue Automobiles Classiques et Louis Vuitton ont fait vivre aux amateurs d'automobiles de riches heures grâce au concours d'élégance qui se déroulait au parc de Bagatelle.
Cette peinture est le projet d'affiche de l'année 1989 qui était consacrée à «la femme, l'art et l'automobile», thème qui se faisait l'écho de la sortie du livre «L'Art, la Femme et l'Automobile» par Hervé Poulain, sorti quelques mois plus tôt.
Le tableau offert par l'artiste fut présenté aux enchères à cette occasion comme un lot unique au bénéfice d'une oeuvre caritative et acquis lors de cette vente par l'actuel propriétaire.

Cet artiste de renommée internationale a entamé, notamment avec la marque Louis Vuitton une complicité de plus de 25 ans. On ne peut le rattacher aux mouvements hyperréaliste ou surréaliste mais ce qui est certain c'est que ce roi de l'affiche est avant tout un peintre !
Si ses affiches sont présentées régulièrement aux enchères, en revanche, les tableaux originaux sont d'une extrême rareté.
Une exposition rétrospective de son oeuvre s'est tenue à Barbizon en 2012.

During the 1980s, the magazine Automobiles Classique and Louis Vuitton were enriching the lives of car enthusiasts through the Concours d'Elegance that used to be held at Parc de Bagatelle, in Paris.
This painting is the poster project of 1989 which was devoted to «Women, Art and the Automobile», a theme that echoed the release of the book «Art, Women and Automobile» by Hervé Poulain, released a few months earlier.
This painting was donated by the artist for auction on this occasion as a single lot for the benefit of a charity and it was acquired in this sale by the current owner.

This internationally renowned artist began specifically working with the brand Louis Vuitton, a collaboration of over 25 years. Though one may not be able to connect with the hyper-realistic or surreal movements in the painting but one is certain is that this king of a poster is an amazing painting! If the posters come up at auctions regularly, original paintings rarely do though. A retrospective exhibition of his work was held in Barbizon in 2012.

113
MICHEL BELIGOND
(1927-1973)

«Monaco Grand Prix Automobile - Sainte Dévote»
Gouache signée Béligond en bas à droite.
Projet de l'artiste pour l'affiche du Grand Prix Automobile de Monaco, représente une monoplace entamant la montée de Saint Dévote.
40 x 60 cm. (15 ¾ x 23 ½ in.)

Gouache signed lower right by Béligond. Project of the artist for the poster of the Grand Prix of Monaco showing two single-seaters coming out of the tunnel.

3 000 - 3 500 €

114
ROMANSKI
«Ferrari en course»
Huile sur toile
Signée Romanski et datée 98 en bas à droite, représentant deux Ferrari en course.
98 x 55 cm. (38 ½ x 21 ½ in.)

«Racing Ferraris», oil on canvas, Romanski signed and dated '98, lower right, representing two Ferraris in a race.

1 800 - 2 400 €

115
MICHEL BELIGOND (1927-1973)

«Monaco Grand Prix Automobile-Tunnel»
Gouache signée Béligond en bas à droite.
Projet de l'artiste pour l'affiche du Grand Prix Automobile de Monaco, représente deux monoplaces sortant du tunnel.
40 x 60 cm. (15 ¾ x 23 ½ in.)

Gouache signed lower right by Béligond. Project of the artist for the poster of the Grand Prix of Monaco showing two single-seaters coming out of the tunnel.

3 000 - 3 500 €

116
CHARLES PASCAREL
(né en 1936)

«I baci delle onde alle particelle» (les baisers des ondes aux particules)
Acrylique sur toile, signée en bas à gauche
116 x 89 cm. (45 ¾ x 35 in.)

L'artiste a cherché, par une vitrine de séparation entre des modèles féminins abstraits et la Bugatti de rêve et d'acier, symboliser l'impossible union du désir de la vitesse avec celui de l'amour, au contraire de ce que croit Don Juan, qui n'est pas physicien.

(kissing the waves of particles), acrylic on canvas, signed bottom left.

1 000 - 1 500 €

117
BERNARD DE SOUZY
(né en 1948)

«Grand Prix de France, Magny-cours»
Huile sur toile signe cirée, signée B.De Souzy en bas à droite, contresignée et titrée par l'artiste au dos. représentant le champion Michael Schumacher, au Grand Prix de France de Magny Cours du 29 Juillet 1997.
92 x 61 cm. (36 ¼ x 24 in.)

Oil on wax canvas by B.De Souzy, signed lower right, countersigned and titled by the artist at the back. representing the champion Michael Schumacher, at the Grand Prix de France in Magny Cours on the 29th of July 1997.

1 000 - 1 500 €

118
BERNARD DE SOUZY
(né en 1948)

« Portrait de Ayrton Senna»
Huile sur toile cirée, signée B. De Souzy en bas à gauche, titrée sur le châssis, contresignée, datée 15/3/2000 et cachet de l'artiste au dos. Senna est représenté avant le départ, installé dans sa monoplace, casqué et concentré
61 x 92 cm. (24 x 36 ¼ in.)

Oil on wax canvas, signed B. Souzy, lower left, titled with frame, countersigned, dated 15/3/2000 and stamp of the artist at the back. Senna is shown before the start, in his car, with helmet and full of concentration.

1 000 - 1 500 €

119
CHARLES PASCAREL
(né en 1936)

«Enzo e Nono nelle borgate del tempo» (Enzo et Nono dans les banlieues du temps).
Acrylique sur toile, signée en bas à gauche
116 x 89 cm. (45 ¾ x 35 in.)

C'est un instantané où s'unissent le temps et l'espace. Enzo Ferrari et son mécanicien Nono, à bord de leur voiture de compétition, au début de leur carrière, croisent un bolide surgi du futur, qui leur révèle la gloire du nom Ferrari. Cette vision est située à Pompéi, près du théâtre antique, tandis que la ville contemporaine déroule son décor derrière eux, comme s'ils circulaient dans un continuum où l'espace et le temps se confondent en géodésiques identiques

Enzo and Nono in the suburbs of the time, acrylic on canvas, signed bottom left.

1 000 - 1 500 €



113

120
BERNARD DE SOUZY
(né en 1948)

«100ème départ de Michael Schumacher»
Huile sur toile cirée signée en bas à droite.
Contresignée, titrée et datée 15/3/00 au dos, représentant le 100ème départ de Michael Schumacher, qui eut lieu lors du Grand Prix du Luxembourg, d'après la photo de Mr J.F Galeron.
60 x 92 cm. (23 ½ x 36 ¼ in.)

Oil on waxed canvas, signed lower right. Signed, titled and dated 03/15/00 at the back, representing the 100th departure of Michael Schumacher, which took place at the Grand Prix of Luxembourg, from the photo by Mr J F Galeron.

1 000 - 1 500 €

121
BERNARD DE SOUZY
(né en 1948)

«Grand Prix de Monte Carlo»
Huile sur toile cirée, signée B. de Souzy en bas à droite, contresigné et datée 30/4/98 au dos, représentant la Ferrari de Didier Pironi en course au Grand Prix de Monte Carlo du 23 Mai 1982
60 x 92 cm. (23 ½ x 36 ¼ in.)

Oil on wax canvas, signed B. Souzy, lower right, countersigned and dated 04/30/98 at the back, representing the Ferrari of Didier Pironi racing at the Grand Prix of Monte Carlo from May 23, 1982.

1 000 - 1 500 €



122
Course des 24 heures de Spa-Francorchamps, 1924
Huile sur toile
Dimensions avec le cadre : 380 x 285 cm.
(149 ½ x 112 ¼ in.)

Provenance :
Ancienne collection Willemsen, Allemagne

50 000 - 55 000 €

Important tableau évoquant trois automobiles de compétitions autour du circuit de Spa-Francorchamps.
La composition est splendide, les couleurs de la meilleure facture. Très dynamique et rayonnant, cette toile dont la taille est rare pour ce type de sujet (380x285 cadre inclus) trouvera parfaitement sa place dans le salon d'un passionné ou dans le garage d'un collectionneur.

24 hours Spa-Francorchamps race, 1924
Oil on canvas
Dimensions with frame: 380 x 285 cm.
(149 ½ x 112 ¼ in.)

From :
Former collection Willemsen, Germany

An important painting that captures three cars competing around Spa-Francorchamps circuit. The composition is really beautiful, the colors of the painting really comes out. Very dynamic and radiant, this canvas whose size is unusual for this type of subject (380x285cm, with the frame included) will fit right in the living room or garage of a passionate enthusiast or collector.

Objets et accessoires
Objects and accessories





123



126

123
«CARNET DE GUERRE»
par René VINCENT (1879-1936)
Album contenant plus de 200 photos prises sur le front entre Avril 1915 et Janvier 1917, légendées par René Vincent. Il est agrémenté de 21 dessins à l'encre de chine aquarellés ou l'on peut reconnaitre les prémisses d'œuvres postérieures telles que «le retour de l'Ambusqué», certaines commentées avec humour.

War album. More than 200 pictures taken on the front line between april 1915 and January 1917, titled by René Vincent.

3 500 - 5 000 €

124
«JOUET AVION GUNTHERMAN», CIRCA 1910
Avion genre Blériot, en tôle lithographiée, mécanisme à ressort, deux hélices le propulsent autour d'un pylône. Vers 1910. Accidents et manques dont pylone, hélice arrière rapportée.
Long. : 22,5 cm. (9 in.)

Sheet metal Bleriot XI type plane, by Guntherman, circa 1910. Accidents and missings.

1 000 - 1 500 €

125
«DOUBLE PHAETON», CIRCA 1910
Voiture mécanique, double phaéton en tôle lithographiée avec chauffeur, mécanisme à ressort
Long. : 26 cm. (10 ¼ in.)

Sheet metal mechanical car with driver, circa 1910.

800 - 1 200 €

126
«JOUET 5 HP CITROËN»
Jouet 5 hp Citroën Première série, vers 1923/24. Peinture rouge et noire, pneus haute pression gris, moteur à platines rectangulaires. Contenue dans sa boite d'origine en mauvais état. Quelques manques (Mica du pare-brise, clef du mécanisme).
Long. : 32 cm. (12 ½ in.)

A painted red and black 5 hp Citroën toy. Circa 1923-1924. Original box in poor condition. Few missings.

1 800 - 2 300 €

127
«MOTEUR A VAPEUR»
Moteur à vapeur bicylindre pour bateau, conçu pour entrainer deux hélices contre rotatives.
Haut. : 15 cm. (6 in.), Long : 10 cm. (4 in.)

Steam motor for boat.

400 - 600 €

128
«SOUS-MARIN JEP»
Sous-marin Jep 919, marqué Nautilus, fabriqué entre 1951 et 1966. Modèle mécanique avec gouvernail de plongée et soutes à eau lui permettant de naviguer en surface et en plongée. Contenu dans sa boite d'origine en mauvais état. A reçu un choc sur le haut du kiosque, manque la clef, éclats à la peinture.
Long. : 41 cm. (16 in.)

Submarine by Jep, made between 1951 and 1966. Mechanical model. Original box in poor condition. One bump, the key missing, few chips.

600 - 700 €

129
«LOCOMOBILE BING»
Locomobile de marque Bing, début XX°, volant et roues en peinture d'origine marron foncé avec filets rouges. Bien complète de son sifflet et de sa cheminée.
Haut. : 18 cm. (7 in.), Long. : 21.5 cm. (8 ½ in.)

Early 20th century locomobile by Bing. Complete.

400 - 600 €

130
«MACHINE A VAPEUR FLEISCHMANN»
Machine à Vapeur de marque Fleischmann. Circa 1960. Bien complète de sa boite d'origine, de ses pièces de rechanges et de ses pastilles de combustible solide.

Steam machine by Fleischmann. Circa 1960. Original box and spare parts.

250 - 400 €

131
«CANOT HORNBY «RACER III»
Canot de course Hornby à double cockpit «Racer III» Coque acier émaillée bleu et crème, moteur mécanique, pont amovible. Marquages en décalcomanie. Complet de sa boîte, avec sa clé et sa notice.
Long. : 46 cm. (18 in.)

Blue and cream enameled steel body boat by Hornby «Racer III». Original box, key and notice.

250 - 350 €

132
«CANOT JEP : «LE RUBAN BLEU»
Canot luxe à double cockpit et pilote: «Le ruban bleu». Coque acier émaillée rouge et crème, moteur mécanique, pont amovible. Fabrication d'avant-guerre. Manque clef et fanion.
Long. : 51 cm. (20 in.)

Red and cream enameled steel body boat by Jep. Pre-war fabrication. The key and the flag missing.

300 - 400 €

133
«FERRARI TOSCHI»
Ferrari 500 F2, en aluminium peint en rouge, fabrication MLB de 1953 pour les liqueurs Italiennes Toschi. Destinée à contenir une bouteille de cerises à l'eau de vie, elle était offerte aux pilotes et aux personnalités. Etat d'usage, manque la manivelle qui servait également à remonter le mouvement à élastique
Long. : 55 cm. (21 ¾ in.)

Painted red aluminum Ferrari 500 F2, MLB fabrication in 1953 for italian liqueur Toschi. Used condition, the handle missing.

1 700 - 2 000 €

134
«CONDUITE INTERIEURE RENAULT JEP»
Conduite intérieure Renault de marque Jep, vers 1923/25, tôle peinte et lithographiée verte et noire à filets noirs, éclairage du projecteur latéral fonctionnel, moteur mécanique ; accidents et manques
Long. : 31 cm. (12 ¼ in.)

Painted sheet metal Renault by Jep, circa 1923-1925, mechanical engine. Accidents and missings.

500 - 800 €

135
«FEUX DE CIRCULATION»
Feux de circulation, modèle à trois feux de couleurs. Système d'éclairage en 220 volts. Editée par «Econolite» USA vers 1960. Restauré, base en fonte, laqué jaune.
Haut. : 226 cm. (89 in.)

Traffic lights, model with three lights. 220 volt lithgning. Edited by Econolite. USA, circa 1960. Yellow cast iron base. Restored.

1 500 - 2 200 €

136
«POMPE A ESSENCE SHELL»
Pompe à essence de marque «Satam» pour le pétrolier «Shell». Modèle M04 avec le numéro de série : 23793, circa 1930, origine France, Boulevard de la Paix à la Courneuve. Bien complet de son globe en forme de coquillage «Shell». Système d'éclairage en 220 volts pour le globe. Base en fonte, cotés laqués avec cadran mesureur de 50 litres. Surmontée de deux tubes en verre de distribution d'essence de 5 litres. Restaurée
Haut : 280 cm. (110 ¼ in.)

Petrol pump Satam for Shell. Model M04, serial number : 23793. France, circa 1930. Compete with round globe «Shell». 220 volt lightning. Cast iron base, dial 50 liters measurement, with two glass tubes. Restored.

8 000 - 12 000 €

137
«PLAQUE TEXACO»
Plaque émaillée ronde double face pour le pétrolier «Texaco». Datée 1947 au centre en bas. Signalétique destinée aux station-service. Accidents
Diam. : 180 cm. (71 in.)

Double-sided, rounded enamel sign Texaco. Dated 1947, bottom in the middle. Accidents

2 000 - 3 000 €

138
«FEUX DE CIRCULATION WALK- DON'T WALK»
Feux de circulation piétons, modèle à trois feux. Système d'éclairage en 220 volts. Editée par «Econolite». USA vers 1960. Restauré, base en fonte, laqué jaune.
Haut. : 255 cm. (100 ½ in.)

Traffic lights, model with three lights. 220 volt lightning. Edited by Econolite. USA, circa 1960. Yellow cast iron.

3 000 - 4 000 €

139
«PLAQUE BP UNION-JACK»
Plaque émaillée rectangulaire simple face pour le pétrolier «BP» sur fond de drapeau Union Jack. Destiné au marché Anglais «BP Motor Spirit». Accidents
92 x 140 cm. (36 ¼ x 55 in.)

One-sided enamel rectangular sign «BP» on Union Jack back ground. For english market. Accidents.

1 200 - 1 600 €

140
«PARCMETRE MI-CO METER»
Parcmètre de marque Mi-Co Meter en métal. Origine USA, circa 1960. Bien complet de son système de fenêtres indicatrices et de sa clef. Non restauré.
Haut. : 130 cm. (51 ¼ in.)

Metal parking meter «Mi-Co Meter». USA, circa 1960. Complete. Unrestored.

500 - 600 €

141
«PARCMETRE»
Parcmètre en métal de couleur gris foncé, numéro de série 43842. Origine USA, circa 1970. Bien complet de son système de fenêtres indicatrices. Non restauré.
Haut. : 140 cm. (55 in.)

Painted grey metal parking meter, serial number 43842. USA, circa 1970. Unrestored.

500 - 600 €



136

142
«POMPE A ESSENCE TEXACO»
Volucompteur de la marque Américaine «Bennett» pour le pétrolier «Texaco». Modèle 756, circa 1948. Bien complet de son globe rond «Texaco Fire Chief». Système d'éclairage en 220 volts, pour le globe et les façades. Base, angles et dôme en fonte, côtés en tôle d'acier laquée.
Haut. : 190 cm. (74 ¾ in.)

Petrol pump Bennett for Texaco. Model 756, circa 1948. Complete with round globe. 220 volt lightning for the globe and sides. Cast iron and painted sheet metal.

3 800 - 4 500 €



148

143

«PLAQUE MOBILOIL»

Plaque émaillée simple face rectangulaire pour le pétrolier «Mobiloil». Annotée J.32 en bas à droite. Signalétique de stations-service.
100 x 145 cm. (39 ½ x 57 in.)

One-side rectangular enamel sign for Mobiloil. Inscribed J.32 bottom right.

500 - 800 €

144

«PLAQUE AZUR»

Plaque émaillée ronde pour le pétrolier «Azur». Email «Art France» de Lyunes en Touraine, datée 1954. Accidents
Diam. : 100 cm. (39 ½ in.)

Enamel sign for Azur. «Art France» enamel dated 1954. Accidents.

600 - 800 €

145

«MOTARD EN VITESSE»

Sculpture en métal composé à patine vert bronze sur socle en marbre, représentant un motard en vitesse.
Haut : 12 cm. (4 ¾ in.),
Long. sans le socle : 17 cm. (6 ¾ in.)

A metal plated green bronze patina on a marble base sculpture of an outrider.

600 - 1 000 €

146

LAWRENCE BRAUN

«Les dix derniers tours»

Sculpture en bronze à deux patines sur socle en onyx, représentant un mécanicien examinant l'épaisseur restante de gomme sur une roue de BMW 328. Signé sur le pneu et numéroté 21/35. Daté 1979.
Haut. sans le socle : 10 cm. (4 in.)

Lawrence Braun membre de l'AFAS

Bronze with two patinas on an onyx base, by Lawrence Braun, signed on the tire and numbered 21/35. Dated 1979.

500 - 800 €

147

Statue Rolls Royce Spirit of Ecstasy

Utilisée pour la décoration des bureaux de concessionnaires de la marque, fonte laiton, nickelée, belle patine d'usure sur nickelage,
Haut. : 32 cm. (12 ½ in.)

Dealer showroom statue, brass, nice patina on nickel.

2 000 - 3 000 €

148

EMMANUEL ZURINI

(né en 1942)

«Hispano Dubonnet»

Bronze d'art poli sur socle en marbre. Signature et cachet de l'artiste, datée 2012. Numéroté 2/8.
Long. avec le socle : 71 cm. (28 in.)

Polished bronze on marble base. Artist's signature and stamp, dated 2012. Numbered 2/8.

8 500 - 9 500 €

149

EMMANUEL ZURINI

(né en 1942)

«Aérodynamisme»

Bronze à patine brune sur socle en marbre. Signature et cachet de l'artiste, datée 1996.
Long. avec le socle 31 cm. (12 ¼ in.)

Bronze with black patina on marble base. Artist's signature and stamp, dated 1996.

1 200 - 1 700 €

150

EMMANUEL ZURINI

(né en 1942)

«Coupé Grand Sport»

Bronze poli sur socle en marbre. Signature et cachet de l'artiste, datée 1992 et numéroté 1/8.
Long. avec le socle : 30 cm. (11 ¾ in.)

Polished bronze on marble base. Artist's signature and stamp, dated1992, numbered 1/8.

1 200 - 1 700 €

151

MICHELLE CONTI

«Ferrari 375 MM»

Bronze à deux patines, signé Conti, à l'échelle 1/10ème, représentant une Ferrari 375 MM, pneus de course Dunlop avec roues à rayons réels et deux échappements doubles, monté sur un socle en bois inscrit Ferrari
Haut. : 12,5 cm. (5 in.),
Larg. : 15 cm. (6 in.),
Long. : 37 cm. (14 ½ in.)

Two patinas bronze signed Conti, 1/10 scale, depicting a Ferrari 375 MM, mounted on a wood base inscribed Ferrari.

7 000 - 9 000 €



151



152

«CANTINES ART DECO»

Exceptionnelle paire de cantines en argent et vermeil, gainées de Lézard, décor géométrique en laque noire. Epoque Art déco. Avec ses accessoires dédiés pour l'une à Madame, et pour l'autre à Monsieur. Verre de la montre à remplacer.
Haut : 12 cm. (4 ¾ in.),
Larg. : 23 cm. (9 in.)
Prof : 7 cm. (2 ¾ in.)

7 000 - 10 000 €

Provenance :

- Galerie du Luxembourg, Paris.
- Ancienne collection Hervé Poulain
- Vente Automobilia, Etude Poulain-Le Fur, 5 Avril 1992, Hôtel Drouot, lot n° 141 (illustration page 4 de couverture).

Bibliographie :

- «l'Art et l'Automobile» par H. Poulain, les clés du temps, ed. 1973, reproduit page 147. «Fouineuse» Avril 1978, reproduit page 65.
- «Art and the Automobile» par D.B Tubbs, Lutterworth press, Londres 1978, reproduit page 72.
- «Das Automobil in der Kunst 1886-1986» par R.Zeller, prestel ed. 1986 reproduit page 48, pl 8.
- «Les Années 30» par Anne Bovy, Editions du regard, Paris 1987, reproduit page 119.
- «L'art, la femme et l'Automobile» par H.Poulain et G.Néret, EPA 1989, reproduit page 119.

Expositions :

- «Das Automobil in der Kunst 1886-1989» Munich Aout-Sept 1986, N° 208 du catalogue.
- «L'art la femme et l'automobile» Bagatelle, Paris, Septembre 1989.
- «Les objets-culte du rêve Automobile» Louvre des Antiquaires du 6 décembre 1195 au 28 février 1996.

«Canteens Art Deco»

Exceptional pair of canteens in silver and vermeil, sheathed in lizard skin, geometric design in black lacquer. Art Deco Era. Dedicated one to Madame accessories, and the other to Mr... Watch glass needs to be replaced.

Provenance:

Galerie du Luxembourg, Paris. Automobilia sale, Study Poulain- Le Fur, April 5, 1992, Hôtel Drouot, lot # 141 (page 4 cover illustration).

Bibliography :

«Art and the Automobile» by H. Poulain, Key time, ed. 1973 , reproduced on page 147. «Nosy» in April 1978 , reproduced on page 65. «Art and the Automobile» by D B Tubbs, Lutterworth Press, London , 1978, reproduced on page 72. «Das Automobil in der Kunst 1886-1986» by R.Zeller , Prestel ed. 1986 reproduced on page 48, 8 pl. «The 30s» by Anne Bovy , look Publishing, Paris, 1987, reproduced on page 119. «Art, Women and the Automobile» by H.Poulain and G.Néret , EPA 1989, reproduced on page 119.

Exhibitions:

«Das Automobil in der Kunst 1886-1989» Munich in August - September 1986, No. 208 of the catalogue. «Art Women and the automobile» Bagatelle, Paris, September 1989. «The objects of automotive cults and dream» Louvre Antiques of 6 December 1995 to 28 February 1996.



Détail

153
«FLASQUE A WHISKY EN FORME DE RADIATEUR BUGATTI»
En métal et verre, reprenant la forme du radiateur Bugatti, niveau visible au dos, fabrication Ruddspeed Ltd. (England) des années 60.
Haut.: 20 cm. (8 in.)

A Bugatti radiator cap decanter, by Ruddspeed, British, circa 1960.

400 - 600 €


153

154
«NECESSAIRE A PIQUE-NIQUE»
Nécessaire à pique-nique pour 6 personnes. Malle en toile enduite marqué d'un F couronné. Fermoirs en métal chromé. Contenant des assiettes, des chauffes plat, des thermos, des couverts et de nombreux autres ustensiles ; manques et accidents
Long. : 89 cm. (35 in.), Prof. : 29.5 cm. (11 ¾ in.)

A picnic set for six persons, the case inscribed with a crowned F on the cover, comprising plates, cups and saucers, thermos flasks, flatware, and other accessories ; some accidents and missings.

600 - 800 €

155
«BAGAGES FERRARI TESTAROSSA»
Jeu de six bagages assortis de la maison Schedoni à Modène, spécialement réalisés à la demande de l'usine pour optimiser l'espace du coffre de la Testarossa. Cuir noir, avec housses amovibles frappées du logo Ferrari. Etat neuf.

Black leather Ferrari testarossa set of six luggages with cover, by Schedoni in Modène. New condition.

2 500 - 4 000 €


155

156
«LE REVE DU MANS»
par Michel Audiard
Stylo Plume sculpture signé M.A., épreuve d'artiste 1/1, datée 2002. En bronze argenté selon la technique de la cire perdue. Capuchon décoré d'une roue à rayons ailée symbolisant l'esprit du Mans. Plume or 18 carats moyenne (abimée).

«The Mans dream» by Michel Audiard, silvered bronze pen sculpture, artist's proof 1/1, dated 2002.

1 700 - 1 900 €

156B
COMBINAISON DE PILOTE DE FORMULE 1
de marque Sparco, portée par le pilote allemand Nick Heidfeld en 2000 pour l'écurie Prost Grand Prix

Formula 1 pilot Sparco overall, used by Nick Heidfeld during year 2000 when racing for Prost Grand Prix.

1 500 - 2 000 €

157
DORETTE MULLER
(1894-1975)
«L'Alsacienne et le militaire - Mathis» et «Les Oies effarouchées - Mathis»
Deux assiettes à dessert publicitaires décorées par Dorette Muller pour la marque d'automobiles Mathis. Faïence de Sarreguemines ; état d'usage
Diam : 16 cm. et 21,5 cm. (6 ¼ x 8 ½ in.)

Two faience dessert plates by Dorette Muller for the automobiles Mathis.

200 - 300 €

158
Sculpture automobile contemporaine par Neub
«La grande roue des Mini»
Plexiglas et voitures au 1/43e, tournante au moyen de la manivelle
Haut. : 59 cm. (23 ¼ in.), Larg. : 51 cm. (20 in.)

Automobile contemporary sculpure by Neub. Plexiglas and 1/43e model Minis, rotating wheel.

1 500 - 2 000 €

159
Sculpture automobile contemporaine par Neub
«Jaguar celebration»
Assemblage de voitures au 1/43ème sur tiges de plexiglas
49 x 22 cm. (19 ¼ x 8 ¾ in.)

Automobile contemporary sculpture by Neub. «Jaguar celebration» Assembly of 1/43e model cars mounted on plexiglas shafts.

1 500 - 2 000 €

160
GEO HAM
(Georges Hamel 1900-1972)
«As et Voitures du Grand Prix»
Livre illustré par Géo Ham, édité pour le Grand Prix de Lyon de 1924. Reliure éditeur, manque le cordon. Nombreux portraits de pilotes et paragraphe sur les marques automobiles comme Alfa Roméo, Avion Voisin etc…avec illustration de véhicules en course. Edité par l'office Français de Publicité, Géo Ham & Cie, Paris.

Book illustrated by Geo Ham, edited for the 1924 Lyon Grand Prix by the office Français de Publicité, Géo Ham & Cie, Paris.

350 - 500 €

161
«XXI Mille Miglia»
Programme publié par «l'Automobile Club De Brescia» pour leur XXI[ème] Mille Miglia des 1et 2 Mai 1954. Photo de couverture : la Ferrari 340 MM des vainqueurs de l'édition 1953, les pilotes Marzotto et Crosara. En l'état.

Schedule published by the «Automobile Club of Brescia» for the 21st Mille Miglia in 1954

500 - 800 €

162
Hervé POULAIN
L'Art et l'Automobile
Livre par Hervé Poulain, Editions les Clefs du Temps, Milan, 1973. Epuisé.

Book by Hervé Poulain, Les Clefs du Temps Editions, Milano, 1973, out of stock.

200 - 300 €

163
ARCHIVES DE TOM TJAARDA
Provenant des archives personnelles du designer
Ensemble de 12 classeurs comprenant archives, coupures de presse, dessins, photographies retraçant la carrière du fameux designer.
- University of Michigan 1953-1958 / Carrozzeria Ghia 1958-60 / Italy 61- Pininfarina 1961 à 1967, De Tomaso Ghia Ford 1968 à 1978, Rayton Fissore, Tjaarda Design 1986 à 1999, Design tour 1959-2011, RC Model Aircraft 1971-2010, écrits et articles de presse de 1952 à 2008, revue de presse dédiée au père du designer John Tjaarda Van Sterkenburg, ensemble de diapositives et ektachromes
- Turbine Wagon, maquette originale réalisée à l'université du Michigan en 1958, 39 x 16 cm. (15 ¼ x 6 ¼ in.)
- Maquette d'une étude de voiture de sport
- Trois dessins et une huile sur toile, portrait de Tom Tjaarda
- Deux études de design automobile, 39 x 70 cm. (15 ¼ x 27 ½ in.)
- Environ 50 dessins

Set of 12 volumes of archival materials, newspaper clippings, drawings, photographs chronicling the career of this famous designer.
- University of Michigan 1953-1958/Carrozzeria Ghia 1958 to 1960/61; In Italy - Pininfarina from 1961 to 1967, De Tomaso Ford Ghia 1968-1978, Rayton Fissore, Tjaarda Design 1986-1999, 1959-2011 Design Tower, RC Model Aircraft 1971 - 2010 and written articles from 1952 to 2008 including press reviews dedicated to the father of the designer, John Tjaarda Van Sterkenburg, set of slides and ektachromes
- Turbine Wagon, original scale model made at the University of Michigan in 1958, 39 x 16 cm. (15 ¼ x 6 ¼ in.).
- Sports car model study
- Three drawings and one oil on canvas, portrait of Tom Tjaarda
- Two project design, 39 x 70 cm. (15 ¼ x 27 ½ in)
- Around 50 drawings

5 000 - 8 000 €




University of Michigan
Prof. Aaree Lahti 1958



Tom Tjaarda (né en 1934 à Détroit)



En 1958, étudiant en architecture à l'université du Michigan, Tom Tjaarda présente comme projet de fin d'étude une maquette au 1/10ème d'une voiture très futuriste. L'un de ses professeurs le présente à la légende du design automobile, Luigi Segre, qui lui offre un poste de designer en Italie.

L'histoire peut commencer. A 24 ans il intègre la carrozzeria Ghia à Turin où il restera jusqu'en 1961. Il poursuit son parcours chez Pininfarina, où il conçoit les fameuses Ferrari 330 GT 2+2 (1965) et la 365 GT California (1967) ainsi que la Fiat 124 spider.
Figure du design automobile, il crée entre autres la de Tomaso Pantera, la Corvette Rondine, la Ghia coupé, la Pantera, etc.

Exceptionnel ensemble de photographies, esquisses, dessins, souvenirs, coupures de presse, articles retrace l'histoire de l'un des plus grands créateurs automobiles de tous les temps, avec la maquette de la Turbine Wagon de 1958 réalisée à l'université du Michigan, pièce emblématique dans le parcours du designer.

It was in the summer of 1958 that Tom Tjaarda, student of architecture constructed a small 1:10 scale model of a very futuristic car as a graduation project at the University of Michigan. He was introduced to an Italian automotive design legend, Luigi Segre, the head of Carrozzeria Ghia then. Segre saw the model, met the student and offered him a job as a designer in Italy. And the rest, as they say, is history, and the subject of a book already.

Tjaarda is a legend of automotive design, the de Tomaso Pantera. Other designs include the Ferrari 330 GT 2+2 (1965) and the 365GT California (1967), as well as the Corvette Rondine, which was then used as a styling base for Pininfarina's most successful sports car ever, the Fiat 124 Spider. Plus, the Pantera, the Ghia coupe, etc.

That 1:10 scale model of a futuristic sports estate concept, drawings and photos of the de Tomaso Pantera, plus many other sketches, renderings, photos and memorabilia of cars designed and imagined, by Tom Tjaarda is one amazing collection of priceless pieces of paper and images that documents the story of one of the greatest designers of all times.

Pièces détachées
Spare parts



166



167



169



170

164
«PAIRE DE LANTERNES BLERIOT»
Paire de lanternes de marque Blériot, en cuivre, verres biseautés, électrifiées. Figure au catalogue Blériot 1914/15
Haut. : 16.5 cm. (6 ½ in.)

Pair of copper Bleriot lanterns.

400 - 600 €

165
«PHARE A ACETYLENE BLERIOT VERS 1905»
Phare à acétylène Blériot, en cuivre, montage à fourche, vers 1905. Accidents.
Diam. : 27 cm. (10 ¼ in.)

Blériot copper acetylene headlamp, circa 1905. Accidents.

400 - 600 €

166
«PAIRE DE PHARES AUTOGENERATEURS BLERIOT 1905»
Paire de phares autogénérateurs Blériot en cuivre nickelé, montage à fourche, figurent au catalogue Blériot de 1905.
Diam. : 21,5 cm. (8 ½ in.)

Exposition :
Selfridge's Londres, juillet 1989 «Blériot, a commemorative exhibition» n° P 68

Pair of Bleriot copper selfgenerator headlamps, circa 1905

1 700 - 2 000 €

167
«PAIRE DE PHARES AUTOGENERATEURS BLERIOT, VERS 1908»
Paire de phares autogénérateurs Blériot, en cuivre, de forme cylindrique, montage à fourche. Figurent au catalogue Blériot de 1909.
Diam. : 27 cm. (10 ½ in.)

Pair of Bleriot copper selfgenerator headlamps, circa 1908

1 500 - 2 000 €

168
«PAIRE DE LANTERNES A ESSENCE BLERIOT»
Paire de lanternes à essence de marque Blériot, forme boule, verres bombés et biseautés dont l'un est barré des deux traits vert de signalisation latérale. Figure au catalogue Blériot de 1914
Haut. : 20 cm. (8 in.)

Pair of Blériot gazoline lanterns.

300 - 500 €

169
«PAIRE DE PHARES BLERIOT 1914»
Paire de phares électriques de marque Blériot, en cuivre, forme cloche, pièteme nt central. Figurent au catalogue Blériot de 1914/15.
Diam. : 30,5 cm. (12 in.)

Pair of Blériot copper electric headlamps, circa 1914.

600 - 1 000 €

170
«PAIRE DE PHARES BLERIOT PHI VERS 1922»
Paire de phares électriques de marque Blériot Phi, en cuivre, piriformes, pièteme nt central, équipés de leurs supports d'aile. Figurent au catalogue Blériot N°54 de Mai 1922.
Diam. : 26 cm. (10 ¼ in.)

Pair of copper Blériot Phi electric headlamps, circa 1922.

400 - 700 €

171
«TROMPE ESCARGOT BLERIOT»
Trompe de forme escargot, fabrication Blériot vers 1913, en cuivre nickelé. Figure au catalogue Blériot de 1912.
Long. : 37 cm. (14 ½ in.)

Snail horn, Blériot, circa 1913

300 - 500 €

172
«TROUSSE A OUTILS POUR FERRARI 355»
Mallette en cuir frappée du cheval cabré, contenant tout le nécessaire à l'entretien de la Ferrari 355. Elle ouvre sur trois casiers tiroirs, bien complets de leurs outils au sigle de la marque, des courroies et ampoules de rechange, de la bouteille d'air pour les crevaisons etc.

Ferrari 355 leather tool kit.

600 - 1 000 €



176



177

173
«GONFLEUR MICHELIN»
Gonfleur Michelin et son Bibendum, montés sur un chariot artisanal. On joint le transformateur pour l'alimenter en 110 volts. Manques et repeints.
Haut. : 43 cm. (17 in.), Larg.: 35 cm. (13 ¾ in.)

Michelin air pomp.

400 - 600 €

174
«RADIATEUR DELAGE VERS 1915»
Radiateur d'automobile Delage vers 1915, en cuivre, complet de son écusson émaillé et des pattes de fixation au châssis.
Haut. : 67 cm. (26 ¼ in.), Larg.: 69,5 cm. (27 ¼ in.), Prof. : 24 cm. (9 ½ in.)

Delage copper radiator with insignia.

800 - 1 300 €

175
«RADIATEUR D'AUTOMOBILE VOISIN»
Radiateur d'automobile «Avions Voisin» à nid d'abeille, en cuivre nickelé, complet de son écusson émaillé. Quelques accidents. On joint une mascotte de radiateur de la marque, dernière version, en état moyen.
Haut. : 78 cm. (30 ¾ in.), Larg. : 66 cm. (26 in.)

Voisin copper radiator (honeycomb core) with insignia, and a mascot, circa 1915.

1 300 - 1 700 €

176
HARD-TOP D'ASTON MARTIN DB4/DB5
Réalisé en aluminium, extrêmement rare, 7 exemplaires produits par l'usine d'après nos sources, complet avec ses crochets d'attache et son ciel de toit, état d'origine
Couleur «British racing green»

Aluminium made, very rare, around 7 factory made all together, complete with hooks and headliner, original condition, color «British racing green».

45 000 - 55 000 €

177
MOTEUR ASTON MARTIN DB4 # 4003408
Bloc embiellé refait à neuf en 2012 par les ateliers Rétro Roadster à Plaisir. Réalésé en 4.2l avec pistons Cosworth, ligne d'arbres refaite, pompe à eau, soupapes au sans plomb, distribution neuves.

Complete engine block totally rebuilt in 2012 by Rétro Roadster near Paris, rebored at 4.2l with Cosworth pistons, new water and oil pump, new unleaded valves seats and guides, all shaft lines aligned.

40 000 - 50 000 €

Voitures pour enfants
Child cars

178
ANCETRE GENRE RENAULT. VOITURE A PEDALES D'ENFANT, VERS 1900
Châssis en bois renforcé par un tube d'acier section carrée, carrosserie en bois et carton bouilli pour le capot avant, pédalier à chaîne, direction par cheville ouvrière. Lanterne sur un côté, roues à rayons. Restauration ancienne à reprendre.
Long. : 117 cm. (46 in.),
Larg. 54 cm. (21 ¼ in.)

Pedal car Renault type, circa 1900.

1 000 - 1 500 €

179
EUREKA BUGATTI
Bugatti à pédales Eureka modèle sport n°2/27, sortie en 1927. Etat d'origine sortie de grange, quasiment complète avec son tableau de bord, excellente base de restauration.
Long. : 145 cm. (57 in.)

Bugatti Eureka pedal car model No. 2/27, released in 1927. State of original condition, barn find, almost complete with its dashboard, in excellent state, good base for restoration.

800 - 1 200 €



180



181

182



184



185

186

180
MORELLET-GUERINEAU (MG): CITROËN DS 19
Voiture à pédales de marque MG modèle Citroën DS 19 de 1959 en tôle, phares électriques, carrosserie à restaurer, volant non d'origine.
Haut. : 47 cm. (18 ½ in.),
Long. : 114 cm. (44 ¾ in.),
Larg. : 44 cm. (17 ½ in.)

Pedal car brand MG, model Citroën DS 19 of 1959 in sheet metal, electric headlamps, body restored, steering non-original.

300 - 500 €

181
DEVILLAINE: TRIUMPH TR4
Voiture à pédales de marque Devillaine modèle Triumph TR4. Biplace en tôle d'acier peinte de couleur blanche, restaurée.
Haut. : 46 cm. (18 in.),
Long. : 135 cm. (53 in.),
Larg. : 49 cm. (19 ¼ in.)

Pedal car brand Devillaine model Triumph TR4. Tandem seating, sheet steel painted white, restored.

700 - 900 €

182
LA REINE : CITROËN ROSALIE
Voiture à pédales de marque «La Reine» modèle Citroën Rosalie en tôle, une porte ouvrante, trompe avertisseur, phares fonctionnel. Modèle type 4 ou 5, restauré.
Haut. : 51 cm. (20 in.),
Long: 117 cm. (46 in.),
Larg.: 45 cm. (17 ¾ in.)

Pedal car brand «La Reine» a Citroën Rosalie in sheet steel, model with a door, wrong horn, functional headlamps, Model type 4 or 5, restored.

700 - 900 €



183

183
L'ETOILE: PEUGEOT 601
Voiture à pédales de marque «L'Etoile» modèle Peugeot 601 en tôle, mascotte de calandre, écusson Peugeot 601 embouti. Munie de ses pare chocs optionnels, restaurée. Petit modèle
Haut. : 50 cm. (19 ½ in.),
Long. : 108 cm. (42 ½ in.),
Larg. : 50 cm. (19 ½ in.)

Pedal car brand «L'Etoile» model Peugeot 601 in sheet steel with mascot and grille badge of Peugeot 601. Equipped with its optional bumpers, restored. Small model.

3 000 - 4 000 €

184
MERCEDES GRAND PRIX 1938
Voiture à pédales sur le modèle de la flèche d'argent Mercedes Grand Prix 1938, monoplace en tôle, siège moleskine, roues à rayons. Manques dont le pare-brise. À restaurer
Haut. : 64 cm. (25 ¼ in.),
Long. : 142 cm. (56 in.),
Larg. : 69 cm. (27 in.)

Pedal car based on the model of the Mercedes Silver Arrow Grand Prix car from 1938, car sheet metal, seat in moleskin, spoked wheels. Lacks windshield. To be restored.

4 000 - 5 000 €

185
PIERRE GUI : BUGATTI GRAND PRIX
Voiture à pédales de marque Pierre Gui, modèle Bugatti 35 Grand Prix. En tôle d'acier, deux places décalées, roues à rayons, pneus genre Dunlop triple pavés gonflables, pare-chocs avant. Restaurée.
Haut.: 67 cm. (26 ¼ in.),
Long. : 200 cm. (78 ¾ in.),
Larg. : 63 cm. (24 ¾ in.)

Pedal car unidentified brand, appeared on catalogues by Mestre & Blatgé in the 1930s. Car in sheet metal restored.

3 000 - 4 500 €

186
DISTRIBUE PAR MESTRE & BLATGE : ROSALIE DES RECORDS
Voiture à pédales de marque non identifiée, figurait sur les catalogues de l'accessoiriste Mestre et Blatgé dans les années 30. Monoplace en tôle, restaurée.
Haut. : 56 cm. (22 in.),
Long: 160 cm. (63 in.),
Larg. : 52 cm. (20 ½ in.)

Pedal car of the brand Pierre Gui model Bugatti 35 Grand Prix. Sheet steel, two seater, spoked wheels, tyres like Dunlop triple paved inflatable, front bumper. Restored.

3 500 - 5 000 €



187

188

187
BUGATTI DE COURSE
Voiture à pédales monoplace de course genre Bugatti. En tôle, sortie de grange. Grand modèle.
Haut. : 80 cm. (31 ½ in.),
Long. : 206 cm.(81 in.),
Larg. : 61 cm. (24 in.)

Pedal car racing genre Bugatti. Sheet steel, barn find.Large model.

3 000 - 4 000 €

188
BUGATTI DE COURSE
Voiture à pédales monoplace de course genre Bugatti. En tôle, sortie de grange. Petit modèle.
Haut. : 63 cm. (24 ¾ in.),
Long. : 170 cm. (67 in.),
Larg. : 50 cm. (19 ¾ in.)

Pedal car racing genre Bugatti. Sheet metal, barn find, Small model.

1000 - 1500 €



189

STAR 55 D'AROLA

Automobile Star 55 d'Arola d'après une étude de Xavier De la Chapelle. Réplique à l'échelle 1/2 de la Bugatti T 55 Roadster. Série numérotée et limitée à moins de 200 exemplaires, équipée d'un moteur Sachs 2 Temps 49 cc de 2,4 cv à 2 vitesses automatiques avec embrayage centrifuge, transmission par chaine, châssis tubulaire, freins à tambour, roues en alliage léger type Bugatti Grand Prix, pare-brise inclinable, phares et feux chromés et fonctionnels, banquette deux places, ensemble pédalier réglable pour conducteur jusqu'à 1.75 m.

Automobile Star 55 of Arola according to a study by Xavier De La Chapelle. Scale replica half of the Bugatti Type 55 Roadster. Numbered and limited to less than 200 units, with a Sachs engine 2 stroke 49cc 2.4bhp, 2- speed automatic transmission with centrifugal clutch, chain drive, tubular frame, drum brakes, alloy wheels Bugatti Type Grand Prix style, tilt windshield, headlamps and chrome and functional lights, two-seater, all adjustable pedals for the driver up to 1.75 metres height.

6 000 - 9 000 €

190

FORD GT 40 S.C.A.F./ DE LA CHAPELLE

Voiture pour enfant à moteur thermique Robin de 160 cm3 réalisée en 2006. Par la société Bérard S.A. Carrosserie S.C.A.F neuve en fibre de verre montée sur châssis de Ferrari 330 P2 Junior de la Chapelle, châssis tubulaire caissonné peint Epoxy noir, embrayage centrifuge, démarreur électrique, freins à disques sur roues arrières, direction et rotules type Karting, roues type Hallibrand, facture. Décoration carrosserie Ford France 24h du Mans, l'arme absolue pour participer à «Little big Mans» 2014.

Motor child car, fitted with a 160cm3 Robin gasoline engine, made in 2006 by Bérard S.A. with S.C.A.F new fiberglass bodywork on a de la Chapelle Ferrari 330 P2 Junior tubular boxed chassis, Epoxy paint, automatic clutch, electric starter, rear disc brakes, Karting type steering and ball joints, Hallibrand type wheels, receipt, Body painted as the Ford France 24h du Mans cars, the absolute weapon to enter «Little big Mans» 2014.

7 000 - 10 000 €



191

PORSCHE 936/78 DE JACKY ICKX

Porsche 936/78 de Jacky Ickx au Mans, en plastique et fibre de verre, échelle 1/2. Fut distribuée vers 1980 par l'usine à quelques privilégiés, estimés entre 50 et 100. Moteur Briggs et Stratton de 200 cc et 5 cv. Deux vitesses avant et une marche arrière, frein à disque, suspension Av. et Ar. circuit électrique très complet avec démarreur, phares et codes, clignotants.
Vitesse maxi : 51 k/h. Poids : 158 kg,
Haut. : 90 cm. (35 ¼ in.), Long. : 273 cm. (107 ½ in.), Larg. :100 cm. (39 ½ in.)

Porsche 936 /78 Jacky Ickx at Le Mans, plastic and fiberglass, 1/2 scale. Was distributed in 1980 by the factory for the privileged few, estimated between 50 and 100 numbers made. Briggs and Stratton 200cc and 5hp. Two forward gears and one reverse gear, disc brake, suspension and very complete electrical circuit with the starter, lights and flashing indicators. Maximum speed: 51 km/h. Weight: 158 kg.

12 000 - 16 000 €

192

PORSCHE 911 CARRERA JUNIOR

Cabriolet Porsche 911 Carrera junior, était vendu dans les concessions Porsche au début des années 80, une centaine d'exemplaires environ furent ainsi commercialisés. Carrosserie plastique, moteur 4 temps Honda type G 100, deux vitesses avant plus une marche arrière. Vitesse maximum: 30 k/h. Eligible au Little Big Mans (une voiture identique y a participé en 2012)
Haut. : 60 cm.(23 ½ in.), Long. : 190 cm. (74 ¾ in.), Larg.: 70 cm. (27 ½ in.)

Porsche 911 Carrera Cabriolet junior, sold in Porsche concessions in the early 1980s, about a hundred copies were sold. Plastic body, engine 4-stroke Honda type G100, two forward gears and one reverse gear. Maximum speed : 30 km/h. Eligible for Little Big Mans (same car currently involved in 2012 edition).

12 000 - 15 000 €





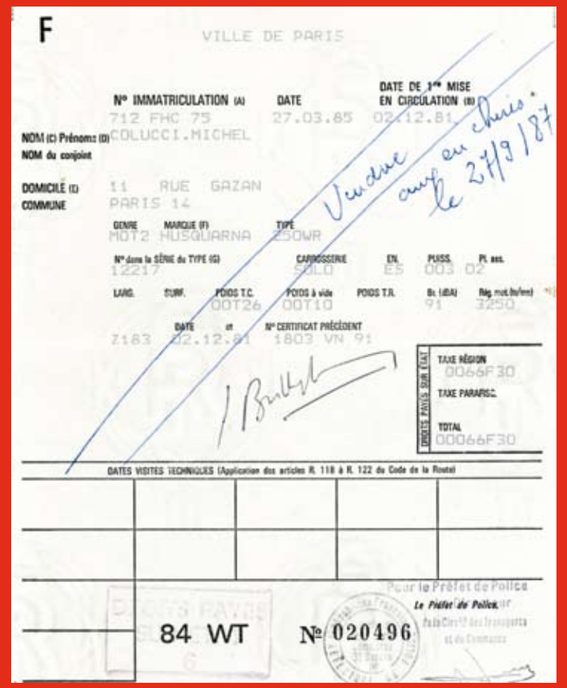
MOTOCYCLETTES
LOTS 201 À 215
16H

incluant une importante collection française de MV Agusta









201

Carte grise française
French title

Cadre n° 12217

- Une pièce d'histoire
- Seulement trois propriétaires depuis l'origine
- Etat d'origine rare

- *A piece of history*
- *Just three owners from new*
- *Rare original condition*

2 000 – 4 000 €
Sans réserve /
No reserve

La moto de Coluche / *Ex-Coluche bike*

1981 HUSQVARNA 250 WR

Coluche était un véritable passionné de moto. Il commence à sillonner Paris alors qu'il n'est qu'adolescent avec une 50 cm3 à vitesses. Puis Georges Moustaki lui offre une Yamaha 250 cm3 deux temps. Il s'en suivra une longue liste de machines avec une préférence pour les Harley et les motos japonaises rapides de la fin des années 1970, préparées notamment par Yoshimura. Avec la complicité du journaliste Eric Courly il battra même le 29 septembre 1985 sur l'anneau de Nardo en Italie le record de vitesse du kilomètre lancé pour les 750 cm3 au guidon d'une Yamaha OW31. Connu pour sa générosité, certaines de ces motos étaient même à disposition de ses amis dans la cour, rue Gazan dans le 14ème arrondissement à Paris.
Cette moto a été achetée en 1987 lors de la vente aux enchères dédiée à Coluche où la plupart de ses machines, y compris certaines de ces motos, les plus performantes, furent vendues à des proches ainsi qu'à quelques collectionneurs. Un amateur français de voiture d'avant-guerre, par admiration pour le comique et goût des motos d'enduro s'en portait acquéreur. Après s'en être servi qu'à de rares occasions en 1987, il conserva la moto dans son état d'origine et elle fut exposée dans la concession d'un de ses amis durant de longues années.
Aujourd'hui la moto se présente dans un état d'origine sympathique, comme si après la disparition de Coluche elle avait été remisée à l'abri, attendant un autre passionné. Son actuel propriétaire ayant préféré conserver la moto comme une relique, elle est aujourd'hui à restaurer mais elle ne manque pas de charme tant elle semble avoir été préservée du temps, comme si la présence du comique préféré des français perdurait avec elle.

Coluche was a true motorcycle fan. He began roaming around Paris on a 50cc bike as a teenager. Then, Georges Moustaki offered him a Yamaha 250cc two-stroke. A long list of machines followed, his favourites being Harleys and fast Japanese bikes from the late 1970s, especially those prepared by Yoshimura. With the help of journalist Eric Courly, Coluche even created a new world record for a kilometre on 750cc machines, riding a Yamaha OW31 at the Nardo ring in Italy on 29 September 1985.
Known for his generosity, some of his bikes were available for his friends to use, kept in the yard at Rue Gazan in the 14th arrondissement, Paris.
This motorcycle was bought in 1987 at the auction sale dedicated to Coluche, when the majority of his machines, including some of the most powerful bikes, were sold to friends and collectors. It was bought by a French pre-war automobile enthusiast, who admired the comic and was also a fan of enduro bikes. After using it sparingly during 1987, he conserved the bike in its original condition, keeping it on display at a friend's dealership for many years.
The motorcycle is presented today in a sympathetic, original condition, as if, once Coluche had disappeared, it was tucked away to wait for another fan to step forward. The current owner having kept it as a relic, the bike is now in need of restoration, although it remains full of charm, as if preserved in a time capsule holding the spirit of France's favourite comic too.



202

Carte grise française
French title

Cadre n° VK 12853

- Bel état d'origine
- Entre les mêmes mains depuis 23 ans
- Modèle emblématique de la marque
- Encore très sous coté

- *In good original condition*
- *In the same hands for 23 years*
- *Iconic model of the brand*
- *Still very under rated*

8 000 – 10 000 €
Sans réserve /
No reserve

1974 MOTO GUZZI 750 S

Chez Moto Guzzi, la V7 dévoilée en 1965 allait marquer un tournant. C'était la première moto de la marque équipée d'un bicylindre en V face à la route, configuration qui allait devenir caractéristique de ce constructeur. La V7 allait connaître plusieurs évolutions, dont la fameuse V7 Sport conçue par Lino Tonti, présentée en 1971 et dotée d'un cadre plus bas et d'un moteur plus puissant ; c'est une des premières motos de série à atteindre 200 km/h. Elle sera suivie par la S, dotée d'un freinage amélioré et de quelques modifications mécaniques. La famille des V7 Sport et 750 S fait partie des Guzzi les plus emblématiques.
La moto que nous présentons appartenait à un mécanicien de précision basé à Auxerre, qui l'avait achetée à son frère en 1983. C'est en 1991 que notre collectionneur en a fait l'acquisition, passionné de MV il avait néanmoins était très impressionné par la V7 sport et comptait dans sa collection une V7 sport à cadre rouge caractéristique des premiers modèles. Étant lui-même d'origine italienne et ayant des contacts privilégiés dans son pays natal, c'est là qu'il a choisi de la faire entièrement réviser, chez le concessionnaire Guzzi de Pordenone, dans le Frioul. Depuis, la moto n'a que peu roulé et son compteur kilométrique affiche 23 250 km. Il s'agit d'une belle machine à la personnalité affirmée, rare et qui présente un très bel état d'origine.

When the Moto Guzzi V7 was unveiled in 1965 it was a turning point for the bike maker. It was the first motorcycle brand with a front V-twin for the road and this configuration would become characteristic of this constructor. The V7 would experience several changes, including the famous V7 Sport designed by Lino Tonti, and presented in 1971, which had a lower frame and a more powerful engine, one of the first motorcycles in series production to get to 200 km/h. This will be followed by the S version, which had an improved braking system and some mechanical modifications. The V7 Sport 750 S family is one of the most iconic of all Guzzis.
The bike we offer belonged to a precision mechanic based in Auxerre, who had bought it from his brother in 1983. It was in 1991 that our collector, who had a passion for MVs bought it, nevertheless was very impressed with the V7 Sport, and had in his collection a V7 sport in red frame characteristic of the first models. As he was of Italian origin and had close contacts with his homeland, this is where he chose to have the bike completely revised at the Guzzi dealer of Pordenone, in Friuli. Since the bike hardly been used, and odometer shows just 23,250km. It is a beautiful machine with a strong personality, a rare bike that is in very good original condition.



203

Vendue sans titre de circulation
Without title

Cadre n° 4173414

- *Superbe présentation*
- *Rare "compétition-client"*
- *Esthétique magnifique*
- *Marque prestigieuse*

- *In superb condition*
- *A rare "customer competition" machine*
- *Beautiful aesthetics*
- *A prestigious marque*

12 000 – 18 000 €
Sans réserve /
No reserve

1954 MV 175 CSS DISCO VOLANTE

A côté de ses 125, 350 et 500, MV Agusta présentait en 1953 une nouvelle 175 à arbre à cames en tête. A côté de la version route, le constructeur proposait un modèle plus sportif doté d'un plus gros carburateur, de jantes en aluminium et d'autres modifications. Le réservoir de cette moto, très évasé à la base, lui valait le surnom de "Disco Volante" (soucoupe volante) et, un peu plus tard, MV proposait une version encore plus sportive et dotée d'une fourche Earles, la Super Sport (SS). Elle laissait place en 1955 à la "Squalo" (requin), dont le style était très différent à cause notamment d'un réservoir taillé pour la compétition et pour favoriser la position en "limande". La Squalo recevait aussi une boîte de vitesses à cinq rapports. Ces motos ont rencontré un grand succès à l'époque auprès des pilotes amateurs qui les utilisaient pour les courses du week-end. Même un pilote comme Derek Minter s'est distingué au début de sa carrière au guidon d'une telle machine.
Anciennement propriété du spécialiste italien des réservoirs, M. Libanore, cette moto est arrivée dans la collection de notre amateur par l'intermédiaire du restaurateur de Motos G. De Marchi, établit dans la région du Frioul, en Italie. Elle est équipée d'un réservoir en aluminium de Squalo et ne diffère de cette dernière que par peu de choses : boîte quatre rapports et magnéto disposée différemment. Très jolie "compétition-client", cette moto rare offre une belle présentation et procurera à son propriétaire les joies pures que pouvaient connaître les passionnés de moto des années 1950.

In addition to its 125, 350 and 500, MV Agusta in 1953 also launched a new 175 with overhead camshaft. Other than the normal street version, the manufacturer also offered a sportier model with a larger carburetor, aluminum wheels and other modifications. The tank of this bike, very flared at the base, was given the nickname "Disco Volante" (Flying Saucer) and a little later, MV proposed an even sportier version with an Earles fork, the Super Sport (SS). It gave way in 1955 to the "Squalo" (shark) whose style was very different because the tank was built for competition and to promote the crouching position. The Squalo also received a five-speed gearbox. These bikes were a great success at that time with amateur racers who used to race in the weekends. Even a rider such as Derek Minter distinguished himself early in his career racing such a machine. Formerly owned by the Italian tank specialist, Mr. Libanore, this bike has arrived in our collector's collection through the restorer Motorcycles G. De Marchi, established in the region of Friuli, Italy. It is equipped with an aluminum tank of the Squalo style, but differs from the latter in a few things : a four-speed gearbox and a magneto arranged differently. A very nice "customer competition" machine, this rare bike offers great looks and will provide its owner the pure joy that could excited motorcycle enthusiasts of the 1950s.





204

Carte grise française
French title

Cadre n° 2210491

- Machine exceptionnelle
- Superbe présentation
- Personnalité sportive
- Produite par l'ancien directeur du service course MV

- *An exceptional machine*
- *In superb condition*
- *With a sporting personality*
- *Produced by the former head of MV racing*

50 000 – 80 000 €

1977 MV 750 ARTURO MAGNI

Arturo Magni est une figure indissociable de l'histoire de MV Agusta. Longtemps directeur de course de la marque, il n'a pu se résoudre à l'abandonner lorsque le constructeur a fermé son service compétition, à la fin de 1975. Avec son fils Giovanni, il a commencé à commercialiser des pièces spéciales, des jantes et des kits moteur et transmission par chaîne, ainsi que des motos modifiées, souvent sur la base de la 750 America. Comme elles correspondaient à des commandes individuelles, les MV Magni sont toutes différentes. Très abouties, construites artisanalement avec beaucoup de soin, elles sont aujourd'hui extrêmement recherchées car elles apportent aux MV de route le caractère très sportif qui leur manque. Rappelons que Domenico Agusta ne souhaitait pas que ses motos de tourisme soient trop sportives, d'où leur transmission par cardan... La MV Magni que nous présentons a été achetée en 1994 à M. Cocard, collectionneur de MV de compétition, basé à Lyon et qui possédait cette moto depuis 1988 elle était alors immatriculée 543 NA 69. Après son achat, l'actuel propriétaire a confié la moto à Peppino Minervi, un des grands spécialistes des MV 750, basé dan un village proche de l'usine MV. Désireux de pouvoir utiliser sa moto sur route et sans souci, le propriétaire a demandé à Minervi de reprendre le circuit électrique, de façon à disposer d'un éclairage efficace et d'un démarreur performant. La moto de base étant une MV 750 America, cette machine bénéficie du moteur 790 cm3. Comme les MV produites par Magni, elle comporte notamment un cadre spécial, un réservoir en aluminium et une transmission par chaîne, ce qui la rend plus vive que les MV "normales" à cardan. Elle est équipée d'un carénage intégral évoquant les machines de Grand Prix, et des pots "banane" caractéristiques. Bien qu'on ne connaisse pas le nombre de MV Magni produites, on sait qu'elles sont particulièrement rares. Cette moto représente une occasion exceptionnelle d'acquérir une MV de route vraiment sportive, grâce aux modifications d'un des piliers du service course de la marque.

Arturo Magni is an integral figure in the history of MV Agusta. A long time race director of the marque, he could not bring himself to abandon it when the manufacturer closed its competition department at the end of 1975. With his son Giovanni, he started marketing special parts, rims and engine and chain drive kits, as well as modified bikes, often on the basis of the America 750 motorcycles. As they corresponded to individual orders, Magni MVs are all different. Very accomplished, built by craftsmen with great care, they are extremely popular today because they bring the MV a sportier character. Recall that Domenico Agusta did not want his touring bikes to b too much like sports machine, hence the shaft drive... The Magni MV that we present was purchased in 1994 to Mr Cocard, a collector of MVs of competition, based in Lyon who owned this bike since 1988 when it was registered 543 NA 69. After the purchase, the current owner entrusted the motorcycle to Peppino Minervi, a leading expert of f MV 750s, based in a village near the MV factory. Eager to use his bike on the road and without concerns, the owner asked Minervi to resume the electrical circuit, in order to have an effective lighting system and a powerful starter. The bike is a basic MV 750 America, but this machine has the 790cc engine. As produced by Magni MV, it also has a special frame, an aluminum tank and a chain drive, which makes it sportier than the "normal" MVs. It is equipped with a full fairing evoking the Grand Prix machines. Although we do not know the number of Magni MVs produced, they are known to be particularly scarce. This bike is an exceptional opportunity to acquire a MV that is truly sporty, thanks to changes by one of the most eminent personality in the racing department of that marque.





Vendu sans titre de circulation
Unregistered

- Fabrication d'époque, de grande qualité
- Historique intéressant
- Superbe restauration
- Probablement l'unique side-car de course à moteur MV

- *High quality period production*
- *A very interesting history*
- *Superb restoration*
- *Probably the only sidecar racer with an MV engine*

60 000 – 100 000 €

C.1976 MV 750 SIDE-CAR COURSE

Ce side-car de compétition a été fabriqué pour les saisons 1977 et 1978 très probablement, par Guy Bongiovanni. Très impliqué dans le monde du side-car cross et de vitesse, pilote pendant de longues années dans cette discipline et connu pour ses talents de metteur au point, celui-ci était à l'époque importateur et concessionnaire MV dans la région Lyonnaise. Il est encore aujourd'hui président du Motorcycle Club de Lyon et du Rhône. C'est lui qui a fabriqué avec beaucoup de soin et de rigueur le châssis spécial de ce basset et l'a équipé d'une fourche Earles, d'un moteur MV quatre-cylindres 750 et d'un réservoir de carburant très plat en aluminium, à l'arrière et d'une carrosserie très profilée. Il l'a ensuite engagé en Championnat de France Side 750, parmi les Suzuki, Guzzi et BMW. Le moteur est un 750 préparé et adapté à la transmission par chaine.
Notre collectionneur convoitait cette machine depuis longtemps et a pu l'acquérir en 1996 auprès d'un collectionneur français. Il a alors envoyé ce side-car MV en Italie chez Peppino Minervi, spécialiste des MV 750, qui a remis en état la mécanique, puis aux ateliers De Marchi, pour la peinture et le remontage. Le propriétaire reconnaît que la restauration s'est révélée coûteuse, mais le résultat est superbe. Il a été très admiré aux Coupes Moto Légende, exposé à côté les MV de course de l'équipe d'Ubaldo Elli.
Machine originale, très bien conçue et fabriquée artisanalement à l'époque par une personnalité du monde du side-car, elle est une occasion extrêmement rare d'acquérir un side-car à moteur MV.

This sidecar racer was made for the seasons 1977 and 1978, and probably by Guy Bongiovanni. Very involved in the world of sidecar cross and racing, and a rider for many years in this field and known for his talents as a director too, Bongiovanni was the importer and dealer in the Lyon region for MV in his time. He is still the president of the Motorcycle Club of Lyon and the Rhône region. He is the one who made with great care and rigour a special frame, fitted it with an Earles fork, a MV four-cylinder 750 engine and a very flat aluminium fuel tank, and at the rear a highly contoured body. He then campaigned in the Championnat de France 750 Sidecars among the Suzukis, BMWs and Guzzis of the period. The 750 was prepared and adapted to mate to a specific transmission system.
Our collector has long coveted this machine and was able to acquire in 1996 from a French collector. He then sent the MV sidecar to Italy, to Peppino Minervi , the MV 750 specilaist, who restored the mechanicals and to the workshops of De Marchi , for painting and reassembly. The owner recognizes that the restoration was costly, but the result is superb. This combo was greatly admired in the Coupes de Moto Legende, as this machine was on exhibit at MV side of the Ubaldo Elli race team.
An original machine, very well designed and handcrafted at that time by a personality from the world of sidecars, it's an extremely rare opportunity to acquire a sidecar with an MV engine.











206

Carte grise française de collection
French title

Cadre n° B250 211074

- *Très belle présentation*
- *Moto rare et originale*
- *Restaurée en Italie avec soin*

- *In very nice condition*
- *A very rare and original motorcycle*
- *Restored with care in Italy*

12 000 – 18 000 €
Sans réserve /
No reserve

1968 MV 250 B BICYLINDRE

Même si les prestigieuses quatre-cylindres ont tendance à occulter les autres modèles de MV, la marque du comte Domenico Agusta a commencé par produire des machines de petite cylindrée. Après les 125 et 175, MV proposait à la fin des années 1950 une 250 bicylindre quatre-temps culbuté, la 250 Raid, qui évoluait en 250 B en 1968, caractéristique par sa selle à deux niveaux. Cette jolie moto de tourisme était robuste et offrait d'excellentes performances, atteignant 135 km/h. Elle s'effacera en 1971 devant la 350, de nettement plus grande diffusion.
La MV 250 que nous présentons a été achetée par son propriétaire actuel en 2008 à un collectionneur italien basé en Belgique. Avec ce modèle, il souhaitait compléter sa collection et, après son achat, il a confié la moto à Peppino Minervi, un des grands spécialistes des MV 750, établi à Vanzaghello, dans la région de Milan, à moins de 10 km de l'usine MV. Celui-ci a remis la mécanique en état, alors que la peinture était confiée aux établissements de Marchi, dans la région du Frioul. Des photos prises avant la restauration montrent d'ailleurs que la moto avait été préservée. Elle est aujourd'hui dans un superbe état et représente une occasion rare d'acquérir une moto de faible diffusion originale et performante.

Although the prestigious four-cylinder models tend to obscure other bikes from MV, the Count Domenico Agusta brand began by producing small displacement machines. After the 125 and the 175 MVs launched in the late 1950s, a 250 twin four-stroke was launched, the 250 Raid, which then was developed into the 250 B in 1968, by its characteristic saddle at two levels. This beautiful touring bike was robust and provided excellent performance, reaching 135 km/h. It was replaced in 1971 by the 350, which sold in significantly greater numbers.
The MV 250 we present was purchased by its current owner in 2008 from an Italian collector based in Belgium. With this model, he wanted to complete his collection, and after its purchase, he gave the motorcycle to Peppino Minervi , one of the leading experts on MV 750, established in the Milan area, less than 10 km from the MV factory. He restored the mechanical state of the bike, while the painting was entrusted to Marchi, in the Friuli region. Photos taken before the restoration also show that the bike had been well preserved. Today it is in superb condition and this is a rare opportunity to acquire a motorcycle that is original and that is also exclusive.



207

Carte grise française de collection
French title

Cadre n° 250879

- Restauration de qualité
- Moto rare
- Esthétique séduisante

- *High quality restoration*
- *A rare motorcycle*
- *Very attractive aesthetics*

9 000 – 14 000 €
Sans réserve /
No reserve

1958 MV 250 RAID

Même si MV Agusta s'est intéressé dès la fin des années 1940 aux machines multicylindres pour la compétition, ses modèles de tourisme étaient beaucoup plus sages. Après avoir produit un scooter 98 cm3 ayant rencontré un beau succès, suivi de petites machines monocylindres 125 et 175 cm3, MV présentait en 1956 la 250 Raid, une moto à la conception robuste dont le monocylindre quatre-temps culbuté développait 14 ch, une puissance suffisante pour lui permettre d'atteindre 110 km/h.
La MV 250 Raid présentée ici a été achetée en 1998 en Belgique par notre collectionneur, par une petite annonce de LVM. Elle a été ensuite entièrement restaurée par Peppino Minervi, un des grands spécialistes des MV 750, établi à Vanzaghello, dans la région de Milan, à moins de 10 km de l'usine MV, les travaux de peinture étant effectués par les établissements de Marchi, dans la région du Frioul. Depuis sa remise en état, la moto n'a roulé que 200 km et il est rare de voir un tel modèle restauré avec autant de soin. Moto originale et rare, très représentative des machines italiennes de cette époque, elle offre le caractère et le prestige d'une marque qui fait rêver tous les passionnés de moto.

Although MV Agusta became interested in the late 1940s in developing multi-cylinder machines for competition, the concept for street use was much wiser. After producing a scooter of 98cc, which met with great success, and followed by small single-cylinder machines of 125 and 175cc, MV presented in 1956 the 250 Raid, a motorcycle with a robust design whose single cylinder four-stroke engine developed 14bhp, sufficient power to give the bike a top speed of 110 km/h.
The MV 250 Raid that we are offering here was purchased in 1998 in Belgium by our collector, through an advertisement. It was then completely restored by Peppino Minervi, a leading expert on the MV 750, based in the Milan area, less than 10 km from the MV plant, the painting work being done by Marchi in the region of Friuli. Since its restoration, this bike has only been ridden for 200km and it is rare to see such a restoration done with so much care for this model. An original and rare bike, very representative of the Italian machines of this period, this bike offers the character and prestige of a brand that all motorcycle enthusiasts dream of.



208

Titre de circulation italien
Italian title

Cadre n° 7397

- Magnifique restauration
- Attelage d'époque rarissime
- Prêt pour un voyage à trois

- *A magnificent restoration*
- *A sidecar of rarity*
- *Ready for a threesome trip*

14 000 – 18 000 €
Sans réserve /
No reserve

1957 VESPA 150 AVEC SIDE-CAR

Le Vespa, la "guêpe", a largement contribué à la popularité et au développement du scooter. Conçu par Piaggio et lancé en 1946, il convenait parfaitement à une utilisation urbaine, avec sa mécanique carénée, son tablier avant protégeant les jambes et son petit coffre arrière. Son succès est tel qu'il va connaître un rayonnement mondial et que, comme Frigidaire avec réfrigérateur, son nom va devenir synonyme de scooter. Produit dans treize pays par le biais de cessions de licences, il atteindra en 1988, le chiffre ahurissant de 10 millions d'exemplaires commercialisés. Le Vespa connaîtra évidemment un grand nombre de versions, avec des cylindrées allant de 50 à 200 cm3.
Ce rare attelage Vespa a connu un sort tout à fait enviable, puisqu'il a appartenu au même propriétaire depuis l'origine jusqu'à 2003. Résidant à Alessandria, en Italie, il avait 83 ans lorsqu'il l'a cédé au propriétaire actuel, en 2003. Six ans plus tard, celui-ci lui a permis à ce bel attelage de bénéficier d'une superbe restauration, avant de l'utiliser comme véhicule publicitaire, dans une vitrine de magasin de vêtement en cuir.
Il s'agit d'un scooter Vespa 150 cm3, doté d'une boîte trois rapports. Dans cette cylindrée, il offre une puissance suffisante pour tracter ce séduisant side-car qui, à lui seul, mérite l'attention : esthétiquement, il est particulièrement élégant, avec sa pointe effilée et son large pare-brise offrant une excellente protection au passager. Mais en plus, il est doté d'une suspension raffinée à demi-balancier, ce qui lui donne un confort supérieur à la moyenne. Ainsi, les balades à deux (ou trois) deviennent un vrai plaisir, tant pour celui qui pilote que pour celui ou celle qui se laisse transporter, blotti dans ce rare panier...

The Vespa, the "wasp", has contributed immensely to the popularity and development of the scooter. Designed and launched by Piaggio in 1946, it was perfectly suited to urban use, what with its streamlined mechanicals, its front apron protecting the legs and a little space for odds and ends. Its success was such that it experienced a really global reach and, like Frigidaire refrigerator, its name became synonymous with the scooter. Product in 13 countries through the granting of licenses, by 1988, it reached a staggering figure of 10 million copies sold. Of the Vespa, obviously there would be a great number of versions, with displacements ranging from 50 to 200cc.
This rare combo of a Vespa with a sidecar has belonged to the same owner since it was manufactured till 2003. Living in Alessandria, Italy, he was 83-years-old when he sold it to the current owner in 2003. Six years later, the sidecar combo received a superb restoration, before being used as an advertising vehicle, a storefront attraction for a garment and leather shop.
This is a 150cc Vespa, with a three-speed transmission. In this capacity, it provides sufficient power to tow this attractive sidecar, which alone deserves attention : aesthetically, it is particularly elegant with its tapered tip and wide windscreen offering excellent protection to passengers. Additionally, it has a fine half-beam suspension, which gives comfort well above average. Thus, a ride with two (or three) becomes a real pleasure for both the rider and the passengers, who lets himself or herself be carried, tucked away in this rare sidecar ...



209

Sans titre de circulation à immatriculer en carte grise collection auprès de la FFVE
Without title

Cadre n° 27843

- *Le plus abouti des scooters*
- *Modèle luxe, très recherché*
- *Couleur d'époque attractive*

- *The ultimate scooter*
- *Luxury model, very sought after*
- *Attractive period colour*

4 000 – 8 000 €
Sans réserve /
No reserve

1956 RUMI FORMICHINO LUSSO

Dans un rassemblement de scooters des années 1950, celui qui arrivait au guidon d'un Formichino ("fourmi") était le roi. Avec le bruit rageur de son bicylindre 125 cm3 deux-temps tournant à 6 000 tr/mn, le Rumi arborait son cadre-coque en alliage léger dans lequel venait se loger le moteur porteur accolé à une boîte quatre vitesses commandées par sélecteur au pied. Il comportait une suspension arrière sur monobras oscillant et son phare caréné donnaient à ce scooter envié des airs de petite moto. Il en avait d'ailleurs le comportement, avec une excellente tenue de route et une belle nervosité.
Le Rumi Formichino que nous proposons n'a jamais été restauré mais a été conservé dans un très bel état d'origine. Il a longtemps était la propriété d'une seule famille ne s'en servant uniquement que dans leur maison de campagne sur les belles collines du Barolo. Il s'agit d'un modèle luxe avec sa couleur bleu qui était une option à l'époque, ses roues de 10 pouces et son repose pied siglé Rumi en aluminium. Il sera vendu avec une copie de l'extrait chronologique italien et constitue une pièce de choix pour tous collectionneurs de scooter exigeants.

In a gathering of scooters of the 1950s, the one who rode a Formichino ("ant in Italian") was the king. With the sound of its angry 125cc two-stroke twin-cylinder revving at 6000rpm, the Rumi wore its shell frame in light alloy housing, in which was fitted the engine with a four-gearbox ordered by foot selector. It featured a swing arm rear suspension and streamlined headlamps to give this scooter the style that was the envy of riders of smaller motorcycles and scooters. It also had excellent road behavior with superb handling and a great agility.
It is true that the design studio that the manufacturer engaged, that of engineer Salmaggi, who was also the designer to have developed the legendary Gilera Saturno.
The Rumi Formichino on offer has never been restored and has been conserved in a wonderfully original condition. It has belonged to the same family for a long time, used exclusively at their country house on the rolling hills around Barolo. This is a luxury model in blue – a period option, with 10-inch wheels, and aluminium foot rest marked with the letters 'Rumi'. It will be sold with a copy of its Italian chronology and must be the item of choice for all discerning scooter collectors.









210

Titre de circulation italien
Italian title

Cadre n° 2210592

- État d'origine superbe
- Modèle emblématique, technique raffinée
- Mini bike MV très rare
- Lot rarissime et insolite

- *In a state of superb origin*
- *A very refined iconic model*
- *Rare mini bike from MV*
- *A rare and unusual lot*

50 000 – 70 000 €

1976 MV AGUSTA 750 S AMERICA ET MINI-BIKE

La 750 America était supposée envahir l'Amérique. Lors de la conférence de presse de présentation de la moto, le 21 janvier à Milan, Luigi Ghisleri (directeur général) annonçait, "Pour 1975, l'objectif de production est de 4 000 à 4 500 exemplaires." Las, ces chiffres vont se révéler beaucoup trop optimistes et, aujourd'hui, on estime à 540 exemplaires le nombre de 750 America produites en deux ans, soit autant que la 750 Sport en six ans. A part la présentation et la finition, la moto n'est pas fondamentalement différente de la 750 Sport. Elle est équipée du fameux quatre-cylindres double arbre qui a fait la gloire de la marque sur tous les circuits du monde. Pour la 750 America, la cylindrée a été poussées à 790 cm3 et les 75 ch obtenus à 8 500 tr/mn permettent à cette superbe machine de dépasser 190 km/h, voire 200 km/h avec carénage. Du côté des freins, elle reçoit un double disque Scarab à l'avant et un tambour à l'arrière, la fourche Ceriani comportant des jambes plus grosses que sur la 750 Sport.
La MV Agusta America que nous présentons appartient au même collectionneur depuis 2002 et n'a jamais été restaurée. Elle se présente dans un état d'origine rare, avec ses échappements Lafranconi et des jantes à rayons. Cette noble machine est accompagnée d'une "mini-bike" de 1974, détentrice d'un certificat du Registro Storico MV, n° 0383. Comme le souligne ce document, cette superbe petite machine est elle aussi dans un bel état d'origine et, bien qu'équipée d'un monocylindre 50 cm3, elle imite ses grandes sœurs à quatre-cylindres par la forme du réservoir, du dosseret de selle et des quatre pots remontant vers l'arrière. La production de cette petite moto n'aurait pas dépassé 200 exemplaires: elle était réservée aux distributeurs et aux clients les plus fidèles. Cet ensemble exceptionnel comporte deux machines d'une grande rareté, dont la plus grande bénéficie d'une technique raffinée, d'une esthétique superbe et fait partie des machines de tourisme les plus admirées par les collectionneurs.

The 750 America was supposed to invade America. During the press conference of the launch of the bike, on January 21 in Milan, Luigi Ghisleri (the CEO) announced, that "For 1975, the production target is 4,000-4,500." Alas, these numbers proved to be too optimistic, and today the total number of 750 America produced over two years is estimated at 540 units, as well as the 750 Sport over six years. Apart from the condition and finish, the bike was not fundamentally different from the 750 Sport. It is powered by the famous four-cylinder double overhead cam engine which was the engine that dominated motorcycle racing in the world those days. For the 750 America, the engine was bored out to 790cc and 75bhp at 8500rpm, giving this superb machine a top speed in excess of 190 km/h or 200 km/h with the fairing. For braking, the bike received double Scarab front discs and rear drums, with Ceriani forks that were bigger than the 750 Sport.
The MV Agusta America that we are presenting belongs to the same collector since 2002 and has never been restored. It is in a state of unusual origin, with its Lafranconi exhaust and spoked wheels. This noble machine comes with a "mini -bike " from 1974, that holds a certificate Registro Storico MV, No. 0383. As highlighted herein, this superb little machine is also in a good original condition and is powered by a single cylinder 50cc engine, imitating the style of its big sister's four cylinders with the shape of the tank, the saddle and the four pot exhaust bend upwards. The production of this little bike did not exceed 200 units: it was reserved for distributors and loyal customers.
This unique set includes two machines of great rarity, the larger of which has a refined technology, great aesthetic and is a beautiful touring machines much admired by collectors.



211

Sans titre de circulation
Without title

Cadre n° Z1802045

- Une moto de presque 40 ans jamais utilisée
- Rapide et agile
- Une monture originale et utilisable

- *A bike almost 40 years old, never used*
- *Fast and agile*
- *An original and usable machine*

3 000 – 5 000 €
Sans réserve /
No reserve

Seulement 185 km d'origine / *Only 185 km from new*

1975 MV 125 SE SPORT

La MV 125 sport apparait en 1974, avec son monocylindre quatre temps dépassant les 10 chevaux et sa boite 5 vitesses, c'est une moto de petite cylindrée agile et performante dont le design et les proportions rappellent la 350 cm3 qui s'inspire elle-même de ses illustres grandes sœurs quatre cylindres.
Cette petite moto sportive à l'image flatteuse constitue l'une des dernières productions de la firme de Verghera.
Cette jolie moto est exceptionnelle, en effet elle n'a été immatriculée qu'en 1983 et n'a parcouru que 185 km depuis sa sortie d'usine en 1975. Elle n'a jamais été restaurée et se présente dans un état d'origine rare.
Elle sera vendue avec son certificat MV (numéro 357) dans lequel on peut apprendre que c'est un modèle qui reste rare puisqu'il n'a été produit qu'à 2493 exemplaires.
C'est donc une opportunité unique de pouvoir rouler avec une moto d'une marque prestigieuse qui n'a pas encore été utilisée, et de pouvoir plus de 35 ans après sa sortie d'usine profiter de sa maniabilité et l'intelligence de sa conception.
Elle sera vendue avec son manuel d'utilisation et constituera une monture originale aussi bien pour Paris que pour les petites routes de campagne.

The MV 125 sport appeared in 1974, with its single 10 bhp cylinder four-stroke engine and five-speed gearbox. It was a small-engined, agile bike, with a design and proportions reminiscent of the 350cc that was itself inspired by the bigger, illustrious four-cylinder machines.
This great looking sporty little motorcycle was one of the last machines to be produced by the firm from Verghera.
The pretty bike on offer is exceptional. It was not registered until 1983 and has only covered 185 km since it left the factory in 1975. It has never been restored and is presented in rare, original condition.
It is being sold with its MV certificate (number 357) which tells us that this is especially rare, being one of just 2493 examples built.
Here is a unique opportunity to ride a motorcycle of a prestigious marque that is essentially unused, and take advantage of its remarkable handling and intelligent design, over 35 years after it left the factory. This original machine, offered with its owner's manual, will provide a novel way to ride through the streets of Paris or around the country lanes.



212

Sans titre de circulation
Without title

Cadre n° 655
Moteur n° 655

- Remarquable état d'origine
- Modèle rare et original
- L'ancêtre du scooter

- *In outstanding original condition*
- *A rare and original model*
- *The ancestor of the scooter*

22 000 –28 000 €
Sans réserve /
No reserve

1923 NER-A-CAR

Ner-a-Car : "near a car", presque une voiture. C'est l'argumentation utilisée par Carl Neracher pour vendre sa moto fabriquée aux États-Unis et en Angleterre (par Sheffield Simplex, sous licence) entre 1921 et 1928, considérée parfois comme l'ancêtre du scooter. Cet engin extrêmement original était assez avant-gardiste, avec son cadre périmétrique surbaissé et sa mécanique très largement carénée. Sa transmission par plateaux à friction était plus proche d'une technique cyclecar que motocycliste et la moto était propulsée par un monocylindre 220 cm3, puis 285 et même 350 cm3 en Angleterre. La Ner-a-Car que nous présentons a fait partie pendant 50 ans de la collection d'un aristocrate britannique, qui avait déménagé en Toscane dans les années 1950. Elle a bénéficié d'une restauration conservatoire il y a une quinzaine d'années et présente un très bel état d'origine. Équipée d'un moteur 285 cm3, elle est complète avec tous ses accessoires d'époque : selle suspendue et tan-sad, phare et feu arrière à acétylène, pot d'échappement en queue de carpe... Elle est même encore accompagnée de ses outils d'époque, et nous avons eu la chance de tester la conduite de cet engin complètement novateur à l'époque.
Par son état et sa provenance, cette Ner-a-Car constitue une pièce rare, fantastique témoin de l'inventivité des constructeurs de motos, avant que leur forme ne se normalise.

Ner-a-Car or "near a car", almost a car. That was the argument used by Carl Neracher to sell his motorcycle, manufactured in the United States and England (by Sheffield Simplex under license) between 1921 and 1928, a vehicle that is often times considered the ancestor of the scooter. This highly original craft was quite avant-garde, with its low- perimeter frame and its widely careened mechanicals. Transmission was by friction plates and the vehicle technically was closer to a cyclecar than a motorcycle, and the bike was powered by a single cylinder 220cc, or285cc, even a 350cc in England.
The Ner-a-Car that we are offering had been part of the collection of a British aristocrat for 50 years, who had moved to Tuscany in the 1950s. The vehicle received a conservative restoration there some 15 years ago and is in a very good original condition. Powered by a 285cc engine, it is complete with all its accessories from the period : a suspended saddle and pillion, headlamps and tail lamps in acetylene, the fishtail exhaust… The vehicle comes accompanied with its antique tools, and we had the chance to test-ride this highly innovative time machine.
By its condition and its provenance, this Ner-a-Car is a rare piece indeed, a fantastic example of motorcycling inventiveness that foretold far into the future.

213

Vendue sans titre de circulation
Without title

Cadre n° Z83168E
Moteur n° 0712

- *Modèle très rare*
- *Esthétique superbe*
- *Très belle remise en état*

- *A very rare model*
- *Superb aesthetics*
- *A very nice restoration*

55 000 – 80 000 €

1955 PARILLA 250 GRAND PRIX

Moins connues que les marques italiennes plus prestigieuses comme MV, Guzzi ou Ducati, les motos produites par Giovanni Parrilla ne manquaient pas d'intérêt. La 250 monocylindre mise au point en 1946 était très performante et présentait une distribution par arbre à cames en tête entraîné par couple conique. Elle connaîtra des déclinaisons tourisme, sport et course.
Cette Parilla a longtemps fait partie d'une collection allemande de motos de course. Le précédent propriétaire a d'ailleurs confié à notre collectionneur qu'elle avait participé à des compétitions en Allemagne, au cours de la période 1955-1960. Elle a été restaurée il y a un peu plus de dix ans, et les travaux ont cherché à préserver l'aspect d'origine de la machine, dont l'extraordinaire carénage "poubelle" en aluminium, qui a été préservé sans dommage comme en témoignent les photos prises avant la restauration et montrant la moto dans un beau jus ancien. Après sa remise en état, cette Parilla 250 a pris part en 2002 au Schottenring Grand Prix, avant de rentrer dans la collection italienne que nous présentons.

Less known than the more prestigious Italian brands such as MV Agusta, Moto Guzzi or Ducati, the motorcycles produced by Giovanni Parrilla were not less interesting. The single cylinder of 250cc developed in 1946 was very successful and used a cast camshaft driven by bevel heads. The bike was available in touring, sport and race form.
This Parilla has long been part of a German collection of racing motorcycles. The previous owner mentioned to our collector that this bike had competed in Germany during the period 1955-1960. It had been restored there a little over ten years ago, and efforts were made to preserve the original machine, whose extraordinary fairing is in aluminum, which has been preserved without damage, as evidenced by the photos taken before the restoration, showing the motorcycle in a beautiful old state. After its restoration, this Parilla 250 took part in the 2002 Schottenring Grand Prix, before returning to the Italian collection that we are offering.



Machine de course, Il s'agirait d'un modèle spécial, qui aurait été produit à six exemplaires. Dérivée de la version route, cette moto en différerait notamment par des tubes de cadre plus fins et un moteur dépourvu de système d'entraînement de dynamo. Il en existe un autre exemplaire dans la collection Barber, aux États-Unis. Cette moto esthétiquement superbe est un beau témoignage de la créativité italienne dans le domaine des motos sportives de compétitions, dans les années 1950. Elle fera le bonheur d'un amateur de monocylindres de course, sensible à la beauté et à l'état de cette machine.

A racing machine, it might be a special model, of which only six may have been produced. Derived from the road version, this bike differs in featuring thinner frame tubes and is without the engine driven dynamo system. There is one other example in the Barber collection, in the United States, of this model. This aesthetically beautiful motorcycle is a fine example of Italian creativity in the field of sports bike competitions in the 1950s. It will delight enthusiasts of single-cylinder racing sensitive to the beauty and status of this machine.





214

Sans titre
de circulation
à immatriculer en
carte grise collection
auprès de la FFVE
Sold without title

Cadre n° 5483
Moteur n° 5483

- *Moto rare et raffinée*
- *Moteur d'origine*
- *Ligne sportive*

- *Rare and sophisticated motorcycle*
- *Original engine*
- *Sporting styling*

7 000 – 10 000 €
Sans réserve /
No reserve

1956 MASERATI 125 GT SUPER

La relation entre les motos Maserati et la marque de voitures portant le même nom est lointaine, mais elle existe. D'ailleurs, les deux affichent un trident comme emblème. Dans les années 1910, Alfieri Maserati avait créé une filiale dont l'activité consistait à fabriquer et commercialiser des bougies, puis d'autres accessoires électriques. C'est cette filiale, reprise en 1937 par la famille Orsi avec la marque automobile qui, au lendemain de la seconde Guerre Mondiale, décidera de se lancer dans la moto en produisant des machines de petites cylindrées, de 50 à 250 cm3, après le rachat d'Italmoto. Ces machines bien construites feront la joie des coureurs de l'époque et on retrouvera des 125 GT Super engagées dans des courses telles que le Milan-Tarente ou le Motogiro d'Italia 1957. Ayant rencontré un succès commercial limité, elles seront sacrifiées sur l'autel de la survie de la marque automobile, à la fin des années 1950.
La Tipo Gran Turismo Super est une petite moto raffinée et performante, elle coûte à l'époque 175 000 Lires et Maserati annonce qu'elle peut atteindre près de 95 km/h avec son 123 cm3 deux temps. La jolie machine que nous présentons fait partie des derniers modèles avec la boîte de vitesse englobée dans le bloc moteur. Elle se présente dans un état original étonnant et pour cause, elle n'a jamais été immatriculée pour la route figurant pendant de très nombreuses années en exposition dans une concession Maserati !
Avec sa belle livrée noir et rouge elle pourra soit continuer sa vie de salon en étant exposée chez un collectionneur de la marque au trident soit reprendre la route après avoir était immatriculée auprès de la FFVE.

The relationship between bikes and the Maserati car brand with the same name is rather distant, but it did exist. Moreover, both display a trident as their emblem. In 1910, Alfieri Maserati founded a subsidiary whose activity was to manufacture and sell candles and other electrical accessories. It is this subsidiary, acquired in 1937 by the Orsi family with the car brand, which after the Second World War, decided to embark on motorcycle production of essentially small machines from 50 to 250cc after buying out Italmoto. These well-built machines were popular with riders of that period, and there were 125 GT Supers that took part in races such as the Milan-Tarente and the Italian Moto Giro in 1957. Having met with limited commercial success, however, they were sacrificed to focus on survival of the automobile marque at the end of the 1950s.
The Tipo Gran Turismo Super is a small, sophisticated and powerful bike, that cost 175,000 lira in period. Maserati claimed that the two-stroke 123 cc engine could power the bike to 95 km/h. The pretty machine on offer is one of the last models with the gearbox within the engine block. It is in remarkably original condition and has never been road registered, as it has been on display in a Maserati dealership for many years !
Presented in a lovely black and red livery, it could continue its life as a marque collector's exhibition piece, or be registered as a collector vehicle before going on the road again.



215

Sans titre
de circulation
à immatriculer en
carte grise collection
auprès de la FFVE
Without title

Cadre n° VS5T0050324

- Désirable version 150 GS
- Un des meilleurs scooters de son époque
- Excellent comportement routier
- Le roi des Vespa

- *Desirable 150 GS version*
- *One of the best scooters of its time*
- *Excellent handling*
- *The King of Vespa*

4 000 – 6 000 €
Sans réserve /
No reserve

1960 VESPA 150 GS VS-5

Avant l'arrivée du 150 GS, les scooters Vespa étaient nettement orientés vers un usage purement utilitaire. Mais celui-ci offrait soudain des qualités qui en rendaient le pilotage autrement plus intéressant. D'abord dénommé VS-1, le Gran Sport a évolué jusqu'à l'ultime version VS-5, la plus puissante, produite de 1959 à 1962.
Le moteur développait 8 ch à 7 500 tr/mn et, grâce à sa boîte quatre rapports, emmenait cette petite guêpe à près de 100 km/h, tout en offrant une tenue de route supérieure à la majorité de ses concurrents, y compris de la même marque.
Cet exemplaire de Vespa 150 GS se présente dans un jus sympathique. Il a été acheté en 1980 chez Daddario à Turin alors qu'il n'était plus immatriculé par un collectionneur d'Alessandria qui l'a ensuite revendu à notre amateur. Une fois immatriculé en carte grise de collection auprès de la FFVE, avec sa couleur grise avec selle noire il constituera une façon à la fois chic et commode de se déplacer au quotidien, en profitant des performances d'un des meilleurs scooters de son époque.

Before the arrival of the GS 150, Vespa scooters were mainly oriented towards purely utilitarian features. But then Vespa suddenly offered qualities that made riding that much more interesting. First called the VS-1, the Gran Sport evolved into the ultimate version of VS-5, the most powerful being produced from 1959 to 1962. With an engine developing 8bhp at 7500rpm, and with a four-speed box, the little wasp was getting on to nearly 100 km/h, while providing roadholding superior than most of its competitors and bettering most of the sister machines from the brand.
This example of a Vespa 150 GS is presented in a sympathetic condition. It was bought unregistered in 1980 from Daddario in Turin by a collector from Alessandria who then sold it to our enthusiast. Offering the performance of one of the best scooters of its day, and presented in grey with black upholstery, it will offer a chic and convenient way to travel, once it has its collectors' registration.



301

Carte grise française
French title

Châssis n° 3590
Moteur n° 3684

- Fonctionnement satisfaisant
- Modèle sympathique
- Marque emblématique

- *In decent condition*
- *Delightful model*
- *An iconic brand*

15 000 – 25 000 €
Sans réserve /
No reserve

1923 AMILCAR CC BIPLACE SPORT

La marque Amilcar est née de la création d'une catégorie fiscale allégée pour les cyclecars. Son nom provient de deux investisseurs, Joseph Lamy et Émile Akar, qui ont trouvé chez André Morel, pilote connu et Edmont Moyet, qui avait travaillé pour la marque Zèbre, le projet de cyclecar qu'ils attendaient. Ainsi, le modèle CC, leur première réalisation, répondait à la législation en vigueur qui accordait des avantages fiscaux aux cyclecars, pour autant qu'ils pèsent moins de 350 kg, qu'ils possèdent 2 places maximum et que leur moteur ne dépasse pas 1 100 cm3. Comme il était léger, le CC marchait bien et allait contribuer à populariser le cyclecar auprès des jeunes sportifs.
La voiture que nous présentons faisait partie de la collection d'un amateur français et elle est aujourd'hui entre les mains de sa fille, elle aussi passionnée de voitures anciennes. Ce sympathique cyclecar est doté d'une carrosserie sport biplace en aluminium. Il comporte de beaux phares Marchal à l'avant et le tableau de bord, en aluminium bouchonné, présente un joli commutateur Amilcar. La voiture est dotée d'un volant bois à quatre branches en aluminium et d'un pare-brise incliné en deux parties. Pour des raisons de commodité et de facilité d'utilisation, cette Amilcar a été équipée d'un ventilateur électrique et d'un démarreur électrique, proposé en option à l'époque. Un essai du véhicule a révélé son bon fonctionnement, avec un freinage satisfaisant malgré l'absence de freins avant, et un moteur volontaire, émettant un son tout à fait grisant ! Il démarre à la première sollicitation, quelle que soit sa température et, une fois à bord, on ne souhaite qu'aller musarder sur les petites routes de campagne ou se rendre sur le circuit de Montlhéry et s'imaginer aux grandes heures des Grand Prix cycelcars.

The Amilcar brand was born from the creation of a simplified tax category for cyclecars. Its name comes from two investors, Joseph Lamy and Émile Akar, who found in André Morel, well known pilote, and Edmont Moyet, who had worked for the Zebra brand, a project for a cyclecar that they had conceived. Thus, the CC model, their first model, was designed keeping in mind the legislation that provided tax benefits to cyclecars, provided that they weigh less than 350kg, and that they had seating for maximum two people, and that the engine did not exceed 1 100cc. As it was light, the CC worked very well and would help popularize the cyclecar.
The car on offer is part of the collection of a French enthusiast and is now in the hands of his daughter, who is also passionate of classic cars. This delightful little cyclecar has a two-seater sports body in aluminium. It features beautiful Marchal headlamps at the front and the dashboard is in turned aluminum and has a pretty Amilcar switch. The car has a wooden four spoke steering wheel and aluminum raked two parts windshield. For reasons of convenience and ease of use, this Amilcar was equipped with an electric fan and an electric starter, optional at the time. A test drive revealed the car's proper functioning, with satisfactory braking despite the lack of front brakes, and the little engine is quite exhilarating indeed ! It starts at the first crank, regardless of its temperature and, once on board, we could imagine either negotiating tight country roads or going to the circuit of Montlhery, and reliving the heydays of the Grand Prix for cycelcars.



302

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 500 C-360735

- Voiture magnifiquement préservée
- Modèle original, toit ouvrant
- Deuxième main

- *Car beautifully preserved*
- *An unusual model, with sunroof*
- *Two owners from new*

12 000 – 18 000 €
Sans réserve /
No reserve

1952 FIAT TOPOLINO C GIARDINETTA

Le sobriquet de "Topolino" (petite souris) est lié à la forme de la Fiat 500 dans sa première version, présentée au milieu des années 1930. Malgré son nom, elle est équipée d'un quatre-cylindres 600 cm3 placé très en avant de façon à dégager le maximum de place pour les occupants. Voiture populaire de grande diffusion, elle est appréciée à l'époque pour sa petite taille et son économie de fonctionnement. Le modèle s'étoffe au lendemain de la seconde Guerre Mondiale et reçoit une carrosserie un peu moins arrondie, plus étoffée et dans l'air du temps, son moteur gagnant par la même occasion quelques chevaux. Cette voiture va connaître une belle carrière d'une vingtaine d'années, jusqu'au lancement en 1955 de la Fiat 600 à moteur arrière, qui servira de base à la Nuova 500.
L'actuel propriétaire de cette charmante automobile nous a confirmé que, avant lui, elle ne serait passée entre les mains que d'une seule personne, une dame qui ne s'en servait que pour des trajets de courte distance. Elle est donc dans un superbe état d'origine et offre une carrosserie "Giardinetta" particulièrement attrayante et originale. Dotée d'une banquette arrière et de deux sièges avant légèrement galbés pour offrir un bon maintien latéral, l'habitacle présente un superbe volant doté d'un cerclo-avertisseur chromé du plus bel effet. Les instruments de bord sont réunis au centre sur une platine spécifique, et le levier de vitesses est au plancher. Cette voiture, bien que modeste, traduit tout le subtil raffinement que les Italiens aiment apporter à leurs automobiles. Les portes "suicide" ajoutent au charme de cette carrosserie désuète, alors que le toit ouvrant permet aux occupants de profiter du moindre rayon de soleil. En plus de son charme naturel, cette voiture saura séduire les amateurs par son état de préservation rare.

The nickname "Topolino" (little mouse) was related to the shape of the Fiat 500 in its first version, presented in the middle of 1930s. Despite its name, it was equipped with a four-cylinder 600cc engine placed well forward so as to generate the maximum amount of space for the occupants. A widely successful car, it was really appreciated at the time for its small size and economy of operation. The model kept evolving after the Second World War and the body became a little less rounded, more robust and in tune with the times, and its engine, at the same time, gained some horses. This model saw a very nice career of 20 years, till the launch in 1955 of the rear-engined Fiat 600, which went on served as basis for the Nuova 500.
The current owner of this lovely car has confirmed that, before him, the car has been owned by only one person before him, a lady who used it only for short drives. It is in superb original condition and offers a particularly attractive and original body style "Giardinetta". With a rear seat and front seats slightly curved to provide good lateral support, the cabin features a beautiful steering wheel with a semi-circular chrome horn within, a most beautiful effect indeed. The instrument panel is in a specific platinum finish, and the shifter is on the floor. This car, although modest, reflects all the subtle refinements that Italians love to bring to their cars. "Suicide" doors add to the charm of this car's old-fashioned design, while the sunroof allows occupants to enjoy the slightest ray of sunshine. In addition to its natural beauty, this car will seduce enthusiasts with its rare state of preservation.



303

Carte grise française
French title

Châssis n° 110D482511
Moteur n° 110D
000535492

- Très belle présentation
- Belle provenance
- Voiture ludique, idéale en ville

- *In very nice condition*
- *Attractive colour scheme*
- *A fun car, ideal for city*

15 000 – 20 000 €
Sans réserve /
No reserve

La Fiat 500 de Laurent Dassault

1963 FIAT 500 D COACH

Après 3,6 millions d'exemplaires produits en quinze ans de carrière, la Fiat 500 n'est toujours pas démodée en 1973, ce qui prouve l'intelligence de sa conception, décidée sous l'autorité de Dante Giacosa. Aujourd'hui, elle est à nouveau rattrapée par la mode, en étant devenue la coqueluche des amateurs urbains. Il est vrai que c'est une voiture simple, avec son petit bicylindre vertical placé à l'arrière et refroidi par air, et légère puisqu'elle ne pèse pas plus de 500 kg. Elle est donc économique, ce qui correspond exactement aux besoins des Italiens lors de son lancement en 1957. Ce best-seller de Fiat va connaître diverses évolutions, tant esthétiques que mécaniques, mais la forme générale, la configuration et l'esprit vont rester inchangés. La version 500 D qui nous intéresse ici est apparue en 1960 et a succédé à la Sport, également appelé B. Son moteur développait 17,5 ch et elle frôlait 100 km/h.
La voiture que nous proposons a été vendue neuve en France, et porte encore la plaque Fiat France. Elle a été complètement restaurée et présente un très bel état. La carrosserie bleu nuit est très saine, et le rouge de l'intérieur se marie à merveille avec cette teinte. Les pneus à flancs blanc sont du meilleur chic et la capote en parfait état permet de se protéger efficacement des intempéries, tout en profitant du moindre rayon de soleil lorsqu'elle est ouverte. L'habitacle est impeccable, avec des sièges et contreportes en simili rouge et un tableau de bord en tôle peinte. L'ensemble est en bon état, de même que les tapis en caoutchouc. Le compteur kilométrique affiche 56 863 km, la voiture est équipée de son cric et un essai a révélé un bon fonctionnement général. C'est un excellent exemplaire de cette petite voiture ludique et extrêmement commode en ville, encore aujourd'hui.

After 3.6 million units produced over a 15 year career, the Fiat 500 was still not out of date in 1973, which confirmed the intelligence of its design, a real achievement for chief engineer Dante Giacosa. Today, the design has been caught by fashion again, having become the darling of urban enthusiasts. It is true that this is a car with its small vertical twin-cylinder air-cooled engine at the rear was light, not weighing more than 500 kg. Thus it was economical, which corresponded exactly to the needs of Italians at its launch in 1957. This best-selling Fiat underwent various changes, both aesthetically and mechanically, but the general shape, configuration and spirit remained unchanged. The 500 D version that concerns us here appeared in 1960 and succeeded the Sport, also called B. Its engine developed 17.5bhp and car just about managed 100 km/h.
The car we offer was sold new in France, and still has the Fiat France plate. It has been completely restored and is in a very beautiful state. The midnight blue body is very healthy, and the red interior goes perfectly well with the exterior shade. Tyres with whitewalls are very chic and the hood is in perfect condition and can effectively protect from the elements, whilst being able to enjoy the slightest ray of sunshine when open. The interior is immaculate, with the seats and door panels in red imitation leather and a dashboard in painted metal. The seats are in good condition, as well as the rubber mats. The odometer shows 56,863km, and the car is equipped with a jack and a test showed that it is in good overall functioning condition. This is an excellent example of a little fun car that is extremely convenient for city use, especially today.



304

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 71422

- Véhicule extrêmement original
- Belle présentation
- N'attire que sourires et étonnement

- *An extremely original vehicle*
- *In beautiful condition*
- *One that draws smiles and astonishment*

28 000 – 35 000 €
Sans réserve /
No reserve

1959 MESSERSCHMITT KR 200 DÉCOUVRABLE

Les besoins en petites voitures économiques étant très forts après la seconde Guerre Mondiale, le projet de Fritz Fend est particulièrement bien accueilli chez Messerschmitt, qui n'a plus l'autorisation de fabriquer des avions. Fend a imaginé un engin motorisé par un moteur 100 cm3, cylindrée qui va progresser jusqu'à 200 cm3 sur le KR 200, l'ensemble moteur-boîte étant d'origine Sachs. Le Messerschmitt se caractérise par une allure peu commune, à trois roues et deux places en tandem sous une bulle de Plexiglas qui se rabat sur le côté, à la façon d'un cockpit d'avion. Le volant n'est qu'un simple guidon et le levier de vitesses fonctionne comme un sélecteur de boîte de moto.
Le Messerschmitt que nous présentons a été vendu neuf en Allemagne et appartenait pendant 15 ans au propriétaire précédent. Il y a quelques années, cette voiture a bénéficié d'une restauration complète. La carrosserie a été mise à nu et repeinte dans une teinte rouge d'origine. L'intérieur a été refait avec soin, avec une sellerie rouge à passepoils blancs et des tapis noirs comportant l'insigne Messerschmitt. Tous les joints, câbles et caoutchoucs ont été remplacés, de même que le faisceau électrique. Les chromes sont superbes et tous les enjoliveurs en aluminium ont été polis. La voiture dispose d'un porte-bagages arrière, d'un pare-soleil, d'enjoliveurs de roues spéciaux, d'une montre et de casquettes de phares. Le propriétaire nous confirme que ce Messerschmitt fonctionne très bien. Il a de plus l'avantage d'une carrosserie dotée d'une bulle découvrable, ce qui permet d'éviter l'effet « serre" quand il fait chaud.
Cette voiture dont l'originalité est sans égale et dont l'allure provoque étonnements et sourires permet de découvrir des sensations de conduite qui ne ressemblent ni à une voiture, ni à une moto. Il faut savoir en profiter!

The need for small economical cars is very high after the Second World War, and the project of Fritz Fend was particularly welcomed at Messerschmitt, who no longer had the authorization to manufacture airplanes. Fend conceived a car powered by a 100cc, which would grow up to 200cc on the KR 200, with the engine-gearbox unit sourced from Sachs. The Messerschmitt was characterized by its unusual shape, with three wheels and two seats in tandem under a Plexiglas bubble that folded to one side, like in an airplane cockpit. The steering wheel is a simple handlebar and the shifter functions like a sequential selector of a motor bike.
The Messerschmitt on offer was sold new in Germany and had belonged to the previous owner for 15 years. This car had undergone a complete restoration some years ago. The body was laid bare and repainted in its original red colour. The interior has been renovated with care – red upholstery with white piping and black carpeting with the Messerschmitt badge. All joints, cables and rubbers have been replaced, as has the cable harness. The chrome is in great condition and all aluminum alloys have been polished. The car has a rear rack, a sunshade, special hubcaps, a watch and headlamp caps. The owner confirms that the Messerschmitt drives very well. It has the advantage of a body with a bubble that is convertible discoverable, thereby avoiding the "greenhouse" effect when it is hot. This car, whose originality is unmatched and whose appearance gets everyone to smile and be surprised, gives driving sensations which resemble neither a car nor a motorcycle. Yes, you must know how to enjoy this amazing machine!





305

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° DR8484

- Voiture très originale
- Un seul propriétaire pendant 26 ans
- Belle présentation

- *A very original car*
- *One owner for 26 years*
- *In beautiful condition*

22 000 – 30 000 €
Sans réserve /
No reserve

1958 HEINKEL CABIN CRUISER TROJAN 200 4 ROUES TYPE 604

Présenté en 1956 par le fabriquant d'avions Heinkel, le microcar Heinkel Kabine n'était pas sans rappeler l'Isetta avec son ouverture par l'avant. Il était équipé d'un monocylindre Heinkel quatre-temps de 175, puis 200 cm3 et, en 1958, la production était transférée en Irlande, chez Dundalk Engineering, sous licence. Les droits de production étaient ensuite repris par Peter Agg, distributeur Lambretta en Angleterre et propriétaire de la marque Trojan, ancien constructeur automobile. A la suite d'un accord avec Heinkel, c'est sous cette même marque Trojan que reprenait la production jusqu'à 1966 des versions en trois et quatre roues. Le microcar Heinkel Cabin Cruiser a été fabriqué de 1956 à 1958.
Ce rare Heinkel Trojan 200 quatre roues a été produit en conduite à gauche pour le marché d'Europe continentale. Depuis 1981, il est immatriculé en Allemagne et n'a connu, ensuite, que trois propriétaires. Le précédent propriétaire possédait cette voiture pendant 26 ans. Il a fait faire à cette voiture une restauration complète, avec carrosserie mise à nu, maintenant peinte d'une belle couleur rouge. L'intérieur et les moquettes ont été eux aussi complètement refaits. Ce microcar est immatriculé continuellement depuis 32 ans et possède son contrôle technique allemand valide. En bon état de présentation et de fonctionnement, il comporte un toit ouvrant avec capote en toile, un petit porte-fleurs en porcelaine et une roue de secours placée sous la banquette. Séduisante petite voiture capable de transporter quatre personnes (dont deux de petite taille à l'arrière), cette Heinkel Trojan constitue un moyen de transport d'une originalité accomplie, aussi ludique qu'économique.

Presented in 1956 by aircraft manufacturer Heinkel, the Heinkel Kabine microcar was reminiscent of the Isetta with its front opening door. It was equipped with a single cylinder four-stroke Heinkel 175cc, and then 200cc engine, and in 1958 production was transferred to Ireland to Dundalk Engineering, who made it under license. Production rights were later taken over by Peter Agg, the Lambretta distributor in England and owner of the Trojan brand, a former car manufacturer. Following an agreement with Heinkel, it was under the same brand Trojan that production resumed till 1966 in three and four wheel versions. The microcar Heinkel Cabin Cruiser was manufactured from 1956 to 1958.
This rare Heinkel Trojan 200 four-wheeler was produced in left hand drive for the continental European market. Since 1981 it has been registered in Germany and till then it had three owners. The previous owner had this car for 26 years. He completely restored the car with the body shell laid bare, now painted a beautiful red colour. The interior and carpets were also completely redone. This microcar has been registered continuously for 32 years and has its valid German technical inspection TÜV. This original microcar is in good condition and is fitted with a canvas sunroof, a small porcelain flower holder and a spare wheel under the seat. An attractive small car capable of carrying four people (including two smaller ones at the rear), the Heinkel Trojan is a conveyance of unusual originality, as well as a playful and economical runabout.

306

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 326902

- Voiture ludique et originale
- Belle présentation
- Version Export 300 cm^3

- *A fun and original car*
- *Nice presentation*
- *Export version with 300cc engine*

17 000 – 22 000 €
Sans réserve /
No reserve

1961 ISETTA 300 EXPORT DELUXE

Au lendemain de la seconde Guerre Mondiale, les besoins en motorisation sont énormes, mais les moyens manquent et rares sont les familles disposant du budget suffisant pour acquérir une automobile de tourisme. C'est pourquoi se développe à partir de la fin des années 1940 la vogue des microcars, voitures de petite taille, souvent animées par une mécanique moto, mais plus confortables qu'un deux-roues. Plusieurs marques s'intéressent à ce phénomène. Parmi elles, la marque italienne Iso présente au Salon de Turin 1953 l'Isetta, qui se distingue notamment par sa porte avant qui s'ouvre en emmenant avec elle le tableau de bord et le volant, donnant accès à une petite banquette à deux places. Voiture ingénieuse, elle séduit d'autres constructeurs qui choisissent de la produire sous licence. C'est le cas de BMW en Allemagne, qui la commercialise à partir de 1955. C'est d'ailleurs la version allemande qui va rencontrer, et de loin, le succès le plus spectaculaire, avec plusieurs dizaines de milliers d'exemplaires produits.
La voiture présentée à la vente avait été achetée au Danemark par son précédent propriétaire allemand. Elle avait bénéficié au Danemark d'une sellerie refaite, une capote neuve en tissu blanc, et d'une peinture dont l'état laisse présumer qu'il ne s'agit pas d'un travail d'un professionnel. L'actuel propriétaire nous assure que la mécanique tourne bien et que cette Isetta est parfaitement utilisable. Elle a d'ailleurs passé sans problème le contrôle technique allemand, pays où elle est encore immatriculée. Elle ne montre pas de traces de corrosion et dispose d'un porte-bagages arrière. S'agissant d'une version Export, elle reçoit une version 300 cm3 du monocylindre quatre-temps, plus agréable que le 250 des versions normales. Représentative d'une époque particulière, amusante et originale, cette rare BMW Isetta ne manquera pas de séduire les amateurs.

After the Second World War, the need for automobiles was enormous, but the means were lacking and few families had sufficient budget to acquire a proper passenger car. Thus from the late 1940s the popularity of microcars, often powered by motorcycle engines, but more comfortable than a two-wheeler, increased. Several brands got into this phenomenon. Among them, the Italian brand Iso, unveiled at the Turin Motor Show of 1953 the Isetta, which is distinguished by its single front door that opens by taking with it the dashboard and steering wheel, and giving access to a small two-seater within. An ingenious design, the Isetta seduced other manufacturers who choose to produce the same car under license in their respective countries. This was the case with BMW in Germany, which marketed the BMW-Isetta from 1955. This German version met the most spectacular success, with tens of thousands of BMW-Isettas produced over the years.
The car on offer was purchased in Denmark by the previous German owner. In Denmark the upholstery had been redone, a new hood in white cloth had been put on, and a painting job had been done that suggests that it was not the work of a professional. The current owner assures us that the mechanicals are working well and that Isetta is perfectly usable. It also underwent the German technical inspection TÜV, and is still registered in Germany. The car shows no signs of corrosion and has a rear luggage rack. Being an export version, it is equipped with a 300cc single cylinder four-stroke engine, more comfortable than the normal 250 version. A good representative version of a particular era, fun and original, this rare BMW-Isetta will not fail to seduce enthusiasts.



307

Carte grise française de collection
French title

Châssis
n° K-A2S4/563341
Moteur n° 9F-SA-H/33450

- Deux propriétaires seulement
- État de préservation exceptionnel
- Version rare et désirable, équipements spéciaux

- *Only two owners since new*
- *State of exceptional preservation*
- *Rare and desirable version, with special equipment*

20 000 – 30 000 €
Sans réserve/
No reserve

1964 MORRIS MINI COOPER S MARK I (1071CC)

Sortie d'usine le 21 mai 1964, cette Mini Cooper S MkI a été vendue neuve le 22 juin 1964 à Michel Leroux. Photographe de talent, Michel Leroux a pris part à la Coupe Gordini avant d'intégrer le Groupe Hommell et de collaborer notamment à Auto Passion où l'on pouvait admirer ses photos. Passionné de Mini, il a conservé cette voiture pendant plus de 40 ans avant de la céder à l'actuel propriétaire.
Il s'agit d'un exemple rare de Mini Cooper S 1071 cc en état d'origine, non modifié et, en plus, doté d'équipements spéciaux. Ainsi, cette voiture a été livrée neuve avec un double réservoir en option et un tableau de bord Richard Dulls à quatre instruments dont un compte-tours. Probablement prévue initialement pour le marché anglais, elle est équipée d'une conduite à droite et dispose d'une authentique pédale d'accélérateur Paddy Hopkirk, spécialement étudiée pour faciliter la manœuvre de talon-pointe. De teinte vert amande avec toit blanc, cette Cooper S est équipée d'un intérieur en simili vert et gris, en état d'origine très bien conservé. Globalement, la présentation de la voiture est d'un niveau rare, à tel point qu'elle a servi de référence dans l'ouvrage « Mini Cooper S - De la série à la compétition", par Enguerrand Lecesne, pour illustrer la 1071 S.
La mécanique et les trains roulants ont bénéficié d'une remise en état au début des années 1990, uniquement avec des pièces d'origine BMC et, dans le courant de l'hiver 2012/2013, une révision importante a été effectuée au garage Coletti, en Normandie. Cette Mini Cooper S 1071 est accompagnée de son livret et de ses outils d'origine, ainsi que d'un certificat du BMI Heritage Trust.
Il est rarissime de trouver une Cooper S dans un tel état de préservation, sans les stigmates de la course et sans modification. Les amateurs sauront l'apprécier à sa juste valeur.

Having rolled out of the factory on May 21, 1964, this Mini Cooper S MkI was sold new on June 22, 1964 to Mr Michel Leroux. A talented photographer, Michel Leroux took part in the Gordini Cup before joining the Group Hommell and worked on magazines such as "Auto Passion" where we had the opportunity to admire his many stunning photography. As a Mini enthusiast, Leroux kept the car for over 40 years before selling it to the current owner.
It is a rare example of an early Mini Cooper S with the 1071 cc engine in such an original condition, unmodified and with special equipment. This car was delivered new with a double tank option and with a Richard Dulls dashboard with four Smiths instruments including a tachometer. Probably at first, intended for the UK market, it is a right-hand drive car with a genuine Paddy Hopkirk accelerator pedal, especially designed to improve the heel-and-toe.
In Almond Green colour with an Old English White roof, this Cooper S is equipped with an interior in green and gray imitation leather, in original condition, which is very well preserved. Overall, the condition of the car is at a rare level, so that it was presented as a reference in the book "Mini Cooper S – De la série à la compétition" by Enguerrand Lecesne to illustrate the S 1071. Mechanicals and suspensions have received an overhaul in the early 1990s, using only original parts from BMC and in the winter of 2012/2013 a major revision was made at the garage Coletti, in Normandy. This Mini Cooper S 1071 comes with its booklet, its original tools and the BMI Heritage Trust Certificate.
It is rare to find a Cooper S in such a state of preservation, never used in racing and only driven for normal use on the road. Real enthusiasts will appreciate this rare opportunity.



308

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n°
VF3504B1203744129

- Etat d'origine exceptionnel
- Entretien régulier chez Peugeot
- Très fiable

- *Superb original condition*
- *Steady Peugeot maintenance*
- *Very reliable*

18 000 – 26 000 €
Sans réserve/
No reserve

1982 PEUGEOT 504 CABRIOLET 2.0 LITRE

Chez Peugeot, les versions coupé et cabriolet dérivées de berlines sont une tradition. Après les 203 et 403 cabriolets Peugeot fait appel pour la 404 à Pininfarina, qui crée une carrosserie complètement différente de celle de la berline. Avec la 504 lancée en 1968, le constructeur de Sochaux suit la même voie italienne, lance le cabriolet et le coupé au salon de Genève 1969 et il en résulte une carrosserie dont l'élégance n'exclut pas une certaine originalité, avec notamment quatre phares rectangulaires et des feux arrière inclinés. La forme va évoluer au cours de la carrière de la voiture, mais elle conservera l'élégance du dessin initial, la production du cabriolet s'arrêtera en 1983.
Ce splendide exemplaire, vendu neuf en Suisse, y a séjourné jusqu'à 2013. Elle est munie de ses carnets de bord et de son carnet d'entretien à jour, elle ne totalise que 106 000 km. L'entretien a été confié à des garages Peugeot en Suisse. La carrosserie est extrêmement saine et ne présente aucune trace d'accident. Une protection de type Dinitrol a été appliquée aux soubassements, aux intérieurs d'ailes et à l'intérieur des ouvrants de carrosserie chez un spécialiste à Zurich. Le moteur à 4 cylindres fonctionne parfaitement et l'injection mécanique Kugelfisher est parfaitement réglée. Elle ne présente aucune fuite et démarre à la première sollicitation. Elle est équipée de vitres électriques, de tapis de protection en option, de sa capote d'origine et d'une radio Pioneer. Les sièges avant ont été recouverts de Vinyle comme à l'origine mais le reste de la sellerie est comme neuve. Les roues alliage sont conformes aux derniers modèles ainsi que le tableau de bord Jaeger Italia à cinq compteurs. Ce cabriolet 504 est sans doute un des plus beaux du marché. Offrant une mécanique éprouvée et une ligne élégante, il constitue un excellent choix pour rouler de façon alternative, tout en profitant du moindre rayon de soleil en décapotant.

At Peugeot, coupé and cabriolets versions of the saloon have become a tradition. Following the 203 and 403 cabriolets, Peugeot called on Pininfarina for the 404, who created a body that was completely different to the saloon. With the 504 launched in 1968, the manufacturer from Sochaux followed the same Italian route, and the cabriolet and the coupe appeared at the Gneva Scar show in 1969, which resulted in an elegant yet original body, with four rectangular headlights and sloping tail lights. The form evolved over the life of the car, while retaining the elegance of the original design until 1983.
This splendid example sold new in Switzerland, and stayed there until 2013. It comes accompanied with its logbooks and its maintenance book, and the car has covered only 106,000km. Servicing was by Peugeot garages in Switzerland. The body is extremely healthy and shows no trace of accident. Dinitrol type protection has been applied to underbody, interior of the wings and inside the body opening by a specialist in Zurich. The four-cylinder engine works perfectly and the mechanical injection from Kugelfisher is perfectly set. It does not leak and starts at the first turn of the key. It features power windows, a carpet protection option, its original hood and a Pioneer radio. The front seats were covered with vinyl as in the original but the rest of the upholstery is like new. The alloy wheels are in line with the latest models as well as the dashboard featuring five Jaeger Italia meters. This convertible 504 is probably one of the finest in the market.
With proven mechanics and elegant styling, this car provides an opportunity to drive something slightly different, with the chance to lower the hood and profit from every ray of sunshine.



309

Carte grise française
French title

Chassis 812741

- Selon Peugeot, la seule découvrable 402 sans roue de secours
- Très agréable à utiliser
- Confortable, fiable et agile

- *According to Peugeot, the only convertible 402 without a spare wheel*
- *Very comfortable to use*
- *Reliable and very agile*

40 000 – 60 000 €
Sans réserve /
No reserve

Un des trois modèles découvrable / *One of three sunroof models*

1939 PEUGEOT 402 B LÉGÈRE DÉCOUVRABLE

Chez Peugeot, en 1936, la grande nouveauté était la 402 dont la présentation avait eu lieu au Salon de Paris, en Octobre 1935, en même temps que la Traction Avant d'André Citroën et les Renault Viva et Nerva Grand Sport.
La 402 sidéra le public par sa ligne et sa grande élégance, on la baptisa dans les publicités de la marque « Fuseau de Sochaux » et l'on insistait sur ses qualités aérodynamiques, gage d'une bonne vitesse de pointe et de consommation plus réduite. Elle fut rapidement disponible en conduite intérieure, commerciale Coach, Cabriolet décapotable, cabriolet transformable électriquement (éclipse) et sur châssis long en Taxi ou limousine familiale.
Le modèle que nous présentons est un rarissime modèle découvrable de 1939, sans roue de secours arrière. Selon le certificat Peugeot, seuls trois modèles ont été produits, deux avec roue de secours arrière, un seul sans. Il s'agit du modèle présenté. La voiture a été restaurée il y a une dizaine d'années. Au jour de l'essai, le moteur et la boîte électromagnétique Cotal fonctionnaient avec brio. L'intérieur en tissu est de très belle facture. Il s'agit d'une automobile très agréable à conduire pour profiter en famille du grand air, dans la plus pure tradition Peugeot qui multipliera la production des carrosseries découvrables sur les modèles suivants.

For Peugeot in 1936, the big news was the 402 whose launch was at the Paris Salon of October 1935, along with the Traction Avant of André Citroën and Renault Viva and Nerva Grand Sport.
The 402 seduced the public by its elegance, and in the advertisements for the brand the model was called "Time Sochaux", emphasizing its aerodynamic qualities that guarantee a good speed and low fuel consumption. It was readily available in saloon, commercial coach, cabriolet convertible, cabriolet electrically convertible (eclipse) and the longer chassis asTaxi or family limousine.
The model we offer is a rare sunroof model from 1939 without the rear spare wheel. According to the Peugeot certificate, only three such cars were produced, both with rear spare wheel, and one without.
This is the model that we are offering. The car was restored about ten years ago. The day we tested the car, the engine and the Cotal electromagnetic gearbox worked brilliantly. The cloth interior is beautifully crafted. This is a very nice car to drive and to enjoy the great outdoors with your family, in the purest Peugeot tradition.



310

Carte grise française de collection
French title

Châssis n° TS13638L

- Roadster de légende
- Désirable modèle « petite bouche » équipé des disques à l'avant.
- Dossier d'entretien récent suivi, embrayage neuf

- *Legendary roadster*
- *Desirable "small mouth" model fitted with front discs*
- *Important file of recent invoices, new clutch*

25 000 – 35 000 €
Sans réserve /
No reserve

1957 TRIUMPH TR3

Le séduisant Marcello Mastroianni de la "Dolce Vita" ne roule pas en Alfa Romeo, mais en Triumph TR3... C'est dire à quel point cette voiture est alors dans l'air du temps, quand douceur de vivre, sport, mondanités et insouciance servent de toile de fond à une jeunesse qui apprend à danser sur les rythmes d'Elvis Presley et de Chuck Berry. En 1957, le propriétaire de TR3 était le prince de la route. Aujourd'hui, il est le roi des départementales sur lesquelles le roadster anglais s'inscrit avec décontraction offrant à son conducteur le plus beau des plaisirs. Accompagné du grondement du quatre cylindres 2 litres, bénéficiant d'une direction directe, d'une boîte de vitesse virile et de sièges baquets, il rejoint les rêves des gamins qui, à l'époque, regardaient passer le séduisant roadster, les yeux brillants de passion...
Cette Triumph TR3 de 1957 d'origine américaine est arrivée en France au milieu des années 1990 via le spécialiste du nord de la France, Guy Grardel Angloparts. Elle a alors fait l'objet d'une restauration complète qui aujourd'hui encore impressionne par sa qualité. La voiture n'est pas clinquante, mais présente très bien et elle est très agréable à rouler. Elle fut achetée par son précédent propriétaire directement au spécialiste et fit l'objet d'un entretien méticuleux comme en témoigne le dossier de facture accompagnant l'auto. En 2011 elle fut achetée par un amateur du sud de la France qui l'utilisa avec parcimonie.
Elle est dans un état cosmétique enviable, le siège passager venant d'être regarni et l'embrayage ayant moins de 100 km (facture de 1000 € dans le dossier). Rare modèle " petite bouche " présentant l'avantage d'être équipé des freins à disque à l'avant, ce très bel exemplaire arbore une belle couleur Old English White avec intérieur biscuit. Elle est accompagnée de sa capote et de ses "side-screens". Pour affronter avec brio les embouteillages, un ventilateur électrique débrayable a été monté. C'est une voiture fiable et attirante, qui est présentée sans prix de réserve.

The glamorous Marcello Mastroianni, star of "La Dolce Vita", didn't drive around in an Alfa, but a Triumph TR3...which gives some idea of how this car fitted into the times when life was sweet and sport and society offered an untroubled backdrop to a youth learning to dance to Elvis Presley and Chuck Berry. In 1957, the owner of a TR3 was the king of the road. Today he is still king of the country lanes, where this English roadster is at its best, providing its driver with the greatest pleasures. With a four-cylinder 2-litre growl, direct steering, robust gearbox and bucket seats, this car rekindles the dreams of that youth, who had watched this seductive roadster pass by, eyes bright with passion...
This 1957 Triumph, originally from the US, arrived in France during the middle of the 1990s via Guy Grardel Angloparts, a specialist from northern France. It then benefitted from a thorough restoration, the quality of which still impresses today. This is not a showy car, but is presented very well and is great fun to drive. The previous owner bought the car directly from the specialist and maintained it meticulously, as is clear form the file of bills that come with the car. In 2011 it was bought by a collector from the south of France who has used it sparingly.
It is in impressive cosmetic condition, the passenger seat has just been refurbished and the clutch was replaced less than 100km ago (€1000 invoice in the file). This is a rare small-mouth model, with the advantage of having disc brakes at the front. It is presented in Old English White with biscuit interior and comes with its hood and side-screens. A thermostatic electric fan has been fitted to allow the car to cope with traffic jams. This is a reliable and attractive car, offered with no reserve.

GRÉGOIRE ET DELAHAYE

PROVENANT DE LA SUCCESSION JEAN-MICHEL CEREDE



311

Carte grise française de collection
French title

Châssis n° 2714

- Provenance unique
- Voiture bien préservée
- Restaurée pour rouler
- Idéale pour les rallyes d'ancêtres

- Unique provenance
- A well maintained car
- Restored to be drivable
- Ideal for veteran car rallies

35 000 – 50 000 €
Sans réserve / No reserve

1908 GRÉGOIRE 70.4 PHAÉTON ALIN ET LIAUTARD

Après avoir été exposée au Musée automobile de Bretagne de Louis Desbordes, à Fougères, cette voiture est devenue en 1978 la propriété de Louis Quettelart, du Touquet, grand amateur de Bugatti. Souhaitant un jour se séparer de toutes ses voitures n'étant pas de marque Bugatti, il a cédé cette Grégoire à Jean-Michel Cérède en échange d'un... essieu avant de Bugatti de course, comme le relate Jean-Michel Cérède dans son ouvrage "Mon musée imaginaire". Il s'agit d'un élégant phaéton deux places, qui porte la plaque de carrossier Alin et Liautard, de Courbevoie, et qui est équipé d'un moteur quatre cylindres bibloc. Participant assidu à de nombreux rallyes de voitures anciennes avec son épouse Hélène, Jean-Michel Cérède avait apporté à cette automobile quelques modifications permettant de la rendre plus fiable, comme la pose d'un alternateur, d'un démarreur et d'un système d'éclairage électrique. Il y a plus de cinq ans, le Garage de la Poste, au Vésinet, a refait un croisillon de cardan et cette voiture a fait l'objet récemment d'une remise en route. Après avoir acheté cette voiture, Jean-Michel Cérède s'était intéressé à la marque Grégoire et, surpris de découvrir qu'il s'agissait d'un constructeur important dans les années 1910 (employant 1 000 ouvriers avec une production atteignant 20 000 véhicules en 1913), il avait participé à la création de l'Amicale Grégoire, avec Olivier Delas. Publiant régulièrement un "Grégoire Journal", il maintenait le lien entre les propriétaires de Grégoire, après avoir répertorié une soixantaine de survivantes dans le monde, dont certaines en Angleterre, Espagne, Suisse, Suède et même Australie.
Cette voiture est donc un témoin intéressant d'un constructeur injustement oublié. En bon état et ayant appartenu à un amateur authentique, passionné et apprécié par tous, elle saura intéresser les passionnés d'ancêtres.

After being exposed at the automobile museum in Brittany of Louis Desbordes, at Fougeres, this car in 1978 became the property of Louis Quettelart , from Le Touquet, who was a great lover of Bugattis. Hoping one day to retain only Bugattis, he gave this Grégoire to Jean-Michel Cerede in exchange for a ... front axle from a Bugatti racing machine, as related by Jean- Michel Cerede in his book "My imaginary museum." It is an elegant two-seater phaeton, which carries the plate of the coachbuilder Alin et Liautard, from Courbevoie, and the car is powered by a four-cylinder engine, made up of two blocks. A participant in numerous rallies for veteran cars with his wife Hélène, Jean-Michel Cerede brought some changes to the car to make it more reliable, such as the installation of an alternator, a starter and an electric lighting system. It was some five years ago that the Garage de la Poste, at Vésinet redid a cardan brace and recently the car has undergone an overhaul.
After purchasing this car, Jean- Michel Cerede got interested in the Grégoire brand and was surprised to discover that it was a major manufacturer in the 1910s (employing some 1,000 workers with production reaching 20,000 vehicles in 1913!), and he participated in the creation of the club Amicale Grégoire, with Olivier Delas. Regularly publishing a "Grégoire Journal ", he has maintained the link between owners of Grégoires, having listed 60 survivors in the world, some in England, Spain, Switzerland, Sweden and even Australia.
This car is an interesting example of a manufacturer who has unjustly been forgotten. In good condition and belonging to an authentic enthusiast, this car should b of immense interest to enthusiasts of veteran cars.

312

Carte grise française de collection
French title

Châssis n° 47454
Moteur n° 47454

- Emblématique des belles carrosseries françaises classiques
- Près de 30 ans dans les mains d'un grand connaisseur
- Voiture restaurée et légèrement patinée
- Modèle performant et utilisable

- *An iconic and beautiful French design classic*
- *Nearly 30 years in the hands of a connoisseur*
- *A restored car with light patina*
- *An efficient and usable model*

40 000 – 60 000 €
Sans réserve /
No reserve

Dans la collection de Jean-Michel Cérède depuis 1986 / *In the collection of Jean-Michel Cerede since 1986*

1937 DELAHAYE 135 COUPE DES ALPES COUPÉ PAR CHAPRON

Avec la 135, Delahaye dévoile au Salon de Paris l'aboutissement de sa gamme six-cylindres. Cette voiture surbaissée reçoit l'excellent moteur à soupapes en tête et va d'ailleurs rapidement se distinguer en compétition, avec une victoire au Rallye de Monte Carlo 1937 et aux 24 Heures du Mans 1938. La voiture que nous proposons avait été achetée en 1964 par un étudiant en architecture, qui l'avait laissée immobilisée pendant une longue période dans un parking parisien. C'est à lui que Jean-Michel Cérède l'avait achetée, en 1986. La voiture étant en état médiocre, elle avait bénéficié d'une restauration complète qui allait permettre à Jean-Michel Cérède de s'adonner à une occupation qu'il appréciait tout particulièrement : prendre le volant et participer à des rallyes de voitures anciennes avec son épouse Hélène. Cette voiture était à l'origine équipée d'une boîte électromagnétique Cotal mais, pour un fonctionnement et un entretien plus facile, Jean-Michel Cérède l'avait remplacée dans les années 1990 par une boîte manuelle.
Cette voiture est équipée d'une élégante carrosserie Chapron, d'un grand classicisme mais très équilibrée et d'allure sportive avec son pavillon bas. Elle présente encore des phares séparés et une belle calandre en léger coupe-vent encadrée de deux demis pare-chocs, avant que l'ensemble ne s'empâte sur les versions ultérieures. A l'intérieur, l'habitacle est tendu de cuir rouge légèrement patiné et le beau tableau de bord en bois rappelle la nature sportive de ce modèle. S'agissant d'une "Coupe des Alpes", son six-cylindres 3,2 litres est équipé de trois carburateurs Solex type 40.
Vendue aujourd'hui par la succession de Jean-Michel Cérède, cette voiture représente une occasion rare d'acquérir une authentique 135 Coupe des Alpes Chapron ayant appartenu au même collectionneur pendant près de 30 ans, utilisée régulièrement et bien préservée. Une belle et désirable classique française, emblématique des voitures de luxe de cette époque.

With the 135 Delahaye revealed at the Paris Salon the culmination of his six-cylinder range. This low-slung car got an excellent OHV engine and the car would quickly distinguish itself in competition with a win at the Monte Carlo Rally in 1937 and the 24 Hours of Le Mans in 1938. The car we offer had been purchased in 1964 by an architecture student, who had left the car immobilized for a long period in a Parisian parking. It is from him that Jean- Michel Cerede bought th car in 1986. The car was in a poor condition, and it underwent a complete restoration that would allow Jean- Michel Cerede to engage in an occupation that he particularly enjoyed : to drive and to participate in rallies with his cars and wife his Helene. This car was originally equipped with an electromagnetic Cotal garbox, but for easier operation and maintenance, Jean- Michel Cerede had the gearbox replaced in the 1990s by a manual gearbox. This car features a stylish body from prominent coachbuilder Chapron, a great classic but very balanced and sporty with its low roof. It features separated headlamps the beautiful grille is framed by two half bumpers. Inside, the cabin is in red leather that is slightly weathered and the beautiful wooden dashboard is reminiscent of the sporty nature of this model. Being a "Coupe des Alpes", its 3.2-liter six-cylinder is equipped with three Solex carburettors Type 40.
Now sold by the estate of Jean- Michel Cerede, this car represents a rare opportunity to acquire a genuine 135 Chapron Coupe des Alpes which has belonged to the same collector for nearly 30 years, used regularly and well maintained. A beautiful and desirable French classic, a truly iconic luxury car from that era.















313

Carte grise française
French title

Châssis n° 47545
n° Chapron 5475

- Historique exceptionnel
- État de préservation rarissime
- Dans la même famille depuis 1961
- Modèle rare et désirable

- *Exceptional history*
- *Rare preserved condition*
- *Same family ownership since 1961*
- *Rare and desirable model*

450 000 – 650 000 €

1937 DELAHAYE 135 COUPE DES ALPES CABRIOLET PAR CHAPRON

Au Salon de l'Automobile de Paris, en octobre 1935, une surprise attend le visiteur sur le stand Delahaye. En effet, la marque y dévoile celle qui représente l'aboutissement de la gamme six-cylindres, le Type 135. Basse et élégante, cette voiture innove par un châssis "Bloctube" doté d'un caisson central qui permet une bien meilleure rigidité que les systèmes classiques à simples longerons. Par ailleurs, la voiture hérite de la très bonne suspension avant à roues indépendantes inaugurée sur le Type 138. Et enfin, elle bénéficie de l'excellent moteur six-cylindres en ligne à soupapes en tête de la même 138, en deux versions : 18 CV (3,2 litres) ou 20 CV (3,5 litres). Elles connaissent elles-mêmes plusieurs déclinaisons, dont la 18 CV Coupe des Alpes qui bénéficie de trois carburateurs au lieu d'un seul pour la version normale.

There was a surprise in wait for visitors to the Paris Motor Show in October 1935, on the Delahaye stand. The marque unveiled the ultimate development of the six-cylinder range, the Type 135. Low and elegant, the car's innovation was its « Bloctube » chassis with a central box section that gave greater rigidity than the more traditional use of side-rails. The Type 135 inherited the superb independent front suspension first used on the Type 138, from which it also took the excellent in-line six-cylinder OHV engine, in two versions : 18 CV (3.2-litres) and 20 CV (3.5-litres). These versions had their own variations, including the 18 CV Coupe des Alpes which had three carburettors rather than the standard one. The engineering was sound from the outset and did not need much development, and the versatility of the engine allowed these models to excel on all fronts.

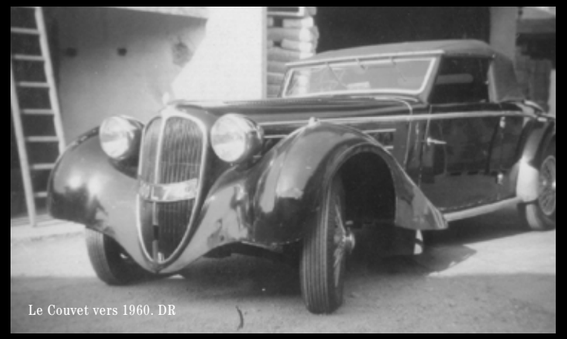
Ces modèles étant bien nés, ils vont connaître une évolution mécanique limitée, mais leur polyvalence va leur permettre de briller sur tous les fronts. En compétition, la Delahaye 135 signe un nombre incalculable de succès, agrafant à son palmarès deux des plus prestigieuses épreuves de l'époque : le Rallye de Monte Carlo 1937 (René Le Bègue/ Julio Quinlin) et les 24 Heures du Mans 1938 (Eugène Chaboud / Jean Trémoulet). Ces victoires témoignent à la fois des qualités routières et de l'endurance de la Delahaye 135. En plus de cette réussite en course, le Type 135 devient la coqueluche des grands carrossiers pour lesquels ce châssis surbaissé constitue une base idéale pour façonner les plus beaux habillages. A côté des carrosseries "usine" réalisées par Chapron, d'autres comme Figoni, Antem, Guilloré, Saoutchik, Labourdette et bien d'autres réaliseront au fil des ans des interprétations allant du plus sobre au plus extravagant. Rares sont les automobiles ayant fait l'objet d'une aussi grande variété d'exécutions.

The Delahaye 135 achieved enormous success in competition, with wins to its name in two of the most prestigious events at the time : the Monte Carlo Rally in 1937 (René Le Bègue/Julio Quinlin) and the Le Mans 24 Hours in 1938 (Eugène Chaboud / Jean Trémoulet). These victories demonstrated both the outstanding driving and endurance qualities of the car. In addition to its buoyant racing career, the Type 135 was also the darling of the top coachbuilders, as the lowered chassis provided a perfect base for their most stunning creations. Over the years, and alongside the « factory » bodies built by Chapron, many others including Figoni, Antem, Guilloré, Saoutchik and Labourdette dressed the car in their own creations that varied from the most restrained to the most extravagant. There are few automobiles that have experienced so many wide-ranging variations.





47545 défilant lors de la libération d'Annecy le 20 août 1944 aux mains du commandant FFI Joseph Lambroschini. DR

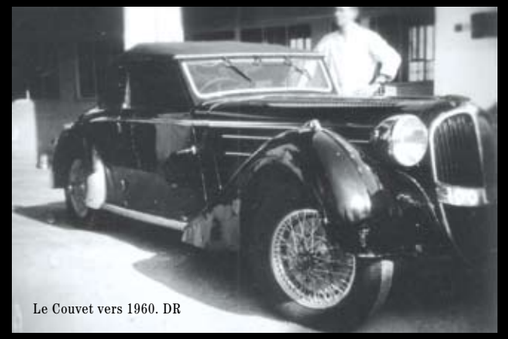


Le Couvet vers 1960. DR





Rallye des Sapins, Amplepuis, 1970. DR



Le Couvet vers 1960. DR







Brillante mais moins délicate qu'une Bugatti 57, la Delahaye 135 est appréciée d'une clientèle aisée recherchant fiabilité plutôt que tape-à-l'œil. La Delahaye 135 que nous présentons est exceptionnelle par son histoire et son état. Jamais restaurée, elle comporte encore tous ses éléments d'origine, châssis, carrosserie, intérieur, accessoires, ce qui est rarissime pour une automobile de cet âge. Seul le moteur a été remplacé. En fait, cette voiture ne s'est jamais vraiment arrêtée de rouler, passant subrepticement d'un usage quotidien à une utilisation "collection". Il s'agit à l'origine d'une 18 CV Sport Coupe des Alpes, dotée du six-cylindres en ligne 3,2 litres à trois carburateurs, équipée d'une boîte quatre vitesses classique et d'une carrosserie cabriolet trois places signée Chapron. Elle est référencée chez Chapron sous le numéro de travail 5475 et le chassis fut livré le 4 mai 1937. Sa première immatriculation, 2179 QR 2, date du 21 juillet 1937, au nom de M. Cyriel Depery, jeune industriel à Scionzier, en Haute-Savoie. M. Depery aurait fait partie pendant la guerre d'un réseau de Résistance, si bien qu'une photo montre la voiture défilant lors de la Libération d'Annecy, le 20 août 1944, aux mains du commandant FFI Joseph Lambroschini. Sept ans plus tard, le 26 mars 1951, la voiture est vendue à M. Eugène Julliard, représentant à Douvaine, dans le même département et, en toute logique, l'immatriculation change pour un numéro correspondant au nouveau système introduit en 1950 : 100 L 74. M. Julliard utilise la Delahaye régulièrement jusqu'à son décès en 1960. La voiture est alors remisée chez un garagiste d'Annecy, mais les factures n'étant plus honorées, ce dernier pousse la voiture devenue encombrante dans la rue. C'est là qu'elle sera découverte par Georges Lombard, négociant à Chambéry, pour qui le coup de cœur est immédiat : quelques jours plus tard, le 16 janvier 1961, l'affaire est conclue. Le montant de la transaction s'élève à 170 nouveaux francs (soit le prix de la ferraille !) et la voiture passant dans un département voisin, son immatriculation change pour 353 DA 73.

An outstanding car less delicate than the Bugatti 57, the Delahaye 135 was appreciated by a wealthy clientele who rated reliability over glitz. The Type 135 on offer is exceptional for both its history and its condition. Unrestored, it retains all its original components including chassis, body, interior and accessories, which is extremely rare for a car of this age. Only the engine has been replaced. In fact, it has been driven throughout its life, passing imperceptibly from being a 'daily-driver' to being used as a collector's car. This was originally an 18 CV Sport Coupe des Alpes, with an in-line six-cylinder 3.2-litre engine with three carburettors, a classic four-speed gearbox and a three-seater cabriolet body by Chapron. The Chassis was delivered to Chapron the 4th of may 1937 and the Chapron working number was 5475. The car was first registered 2179 QR 2 on 21 July 1937, in the name of M. Cyriel Depery, a young industrialist from Scionzier, in Haute-Savoie. Depery would have been part of the French Resistance during the war, and a photo shows the car in a parade during the Liberation of Annecy on 20 August 1944, driven by Commander FFI Joseph Lambroschini. Seven years later, on 26 March 1951, the car was sold to M. Eugène Julliard, a salesman from Douvaine in the same department, with the registration changing to a different number, 100 L 74, when a new system was introduced in 1950. Julliard used the car regularly until his death in 1960. The Delahaye was stored by a mechanic in Annecy, and when the bills were no longer paid, the garage owner pushed the now cumbersome vehicle into the street. It was here that Georges Lombard, a broker from Chambéry, discovered the car and fell in love with it immediately. Several days later, on 16 January 1961, the deal was done. The transaction amounted to 170 new francs (the price of scrap metal!) and the car travelled to the neighbouring department, changing its registration to 353 DA 73.









A partir de là, ce cabriolet Delahaye a continué à être utilisé régulièrement. Un cahier annoté à la main par le propriétaire décrit par le menu toutes les opérations d'entretien et de réparation, avec la date, le fournisseur et le montant, ce qui constitue un témoin fascinant des pérégrinations de cette automobile. Le moteur ayant gelé, il a été remplacé par un 20 CV (type 103TT), plus puissant, puis refait plusieurs fois. On note des travaux sur différents éléments mécaniques, une peinture complète, une réfection de capote et diverses opérations plus ou moins importantes. Cette voiture a été utilisée pour les premiers rallyes d'automobiles anciennes tels que le Rallye du club Bugatti Hollande en 1965 ou encore le Tour du Lac d'Annecy en 1969, époque où ce loisir était encore confidentiel, partagé par quelques groupes de passionnés.
Nous avons eu l'occasion d'effectuer un essai de cette voiture rare et avons pu constater qu'elle démarre à la première sollicitation, à froid comme à chaud. La mécanique ne chauffe pas, fait preuve d'une vraie vivacité et monte franchement en régime, accompagnée du bruit plein et puissant de son six-cylindres. La boite manuelle à quatre rapports est agréable à manier et les freins s'avèrent efficaces, ce qui rend cette voiture facile à utiliser, même en parcours urbain. La Delahaye 135 a connu ses succès car elle était homogène, et c'est encore le cas aujourd'hui : son équilibre en fait une voiture agréable, d'autant plus que l'habitacle dégage une ambiance un peu surannée, où l'odeur de vieux cuir et d'huile chaude vous transporte dans un autre temps. La vue sur le long capot, à travers le pare-brise bas, y participe, de même que le cuir dont aucune restauration ne saurait recréer l'attachante patine. La carrosserie, la calandre, la sellerie, le tableau de bord, tous affichent l'histoire qu'a vécue cette automobile, et qu'elle est prête à partager avec son nouveau propriétaire. Delahaye a produit environ 650 exemplaires de 18 CV Sport entre 1935 et 1939. C'est donc un modèle rare. Dans cet état exceptionnel et avec cette histoire, elle l'est encore plus, ce qui ne saurait laisser insensible les amateurs.

From then on, the Delahaye continued to be used regularly. A notebook hand-written by the owner, lists all the items of maintenance and repair carried out, with dates, suppliers and amounts, providing a fascinating record of the comings and goings of this automobile. As the engine had seized, it was replaced with a 20 CV (type 103TT) more powerful engine, that was later rebuilt several times. Work was carried out on different mechanical components, it was completely repainted and the hood was repaired, in addition to various other items, more or less significant. This car was used on the first classic car rallies such as the Bugatti Club Holland Rally in 1965 and the Tour du Lac d'Annecy in 1969, at a time when this was an exclusive pastime, enjoyed by a few small groups of enthusiasts.
We have been lucky enough to test-drive this rare car and can confirm that it starts on the first attempt, whether cold or warm. The engine does not get hot, and is responsive, accelerating cleanly with the powerful, full sound of its six-cylinders. The manual four-speed gearbox is smooth and the brakes work efficiently, making the car easy to drive, even in town. The Delahaye 135 was successful because it was consistent, and this is still the case today : its equilibrium makes it an enjoyable car to be in, particularly now that its interior exudes a sense of yesteryear, the heady mix of old leather and hot oil transporting you back in time. The view of the long bonnet, through the low windscreen adds to this, in the same way that no restoration of the leather could recreate the charm of its patina. The coachwork, radiator grille, upholstery and dashboard, all recount the life that this car has lived and is ready to share with its new owner.
Delahaye produced around 650 examples of the 18 CV Sport between 1935 and 1939. It is therefore a rare car. In this remarkable condition and with this history, it is even more so, which will not go unnoticed by enthusiasts.






353DA73


353
DA73








F





314

Carte grise française
French title

Châssis n° 40297

- Superbe état de préservation
- Trois familles de propriétaires depuis 1931
- Modèle rare
- Marque de grand prestige

- *In a superb state of preservation*
- *Three families of owners since 1931*
- *Rare model*
- *Prestigious marque*

40 000 – 60 000 €

1930 DELAUNAY-BELLEVILLE TL6 COUPÉ-CHAUFFEUR KELLNER

La voiture que nous présentons est une Delaunay-Belleville TL6, modèle équipé d'un moteur six-cylindres en ligne de 3 litres. Delaunay produisait au début du siècle des voitures de grand standing (dont le prestige avait été rehaussé par les commandes de la cour impériale de Russie), qui ont ensuite cédé la place à des modèles plus modestes, mais toujours extrêmement soignés. Pour preuve de son niveau, la voiture de la vente a été équipée d'une carrosserie coupé-chauffeur signée Kellner, un atelier réputé lui aussi pour la qualité de ses réalisations.
Un des premiers propriétaires de cette superbe Delaunay-Belleville l'a achetée en 1931 et l'a conservée jusqu'en 1971! Il l'a alors cédée à un administrateur de société basé en Dordogne, qui l'a confiée en 1990 à une société de ventes aux enchères, en région parisienne. C'est là qu'elle a été achetée par le mari de l'actuelle propriétaire. Cette voiture a passé une partie de sa vie exposée au château de Fénelon et, depuis 1931, elle n'a donc connu que trois familles. Il est logique qu'elle se présente dans un état d'origine rare : la peinture a été refaite il y a longtemps, ce qui lui confère une agréable patine, et la sellerie n'a jamais nécessité de restauration. Comme il se doit sur ce type de carrosserie, la banquette avant est en cuir, pour résister aux intempéries, alors que les sièges du compartiment arrière sont recouverts de tissu, le tout étant fort bien préservé. La voiture comporte ses roues artillerie, sa malle, ses lanternes et tous les petits aménagements intérieurs visant au confort de ses occupants. Elle a été l'une des héroïnes du film "Lady Chatterley", réalisé en 2006 par Pascal Ferran. A la suite d'un stockage de près de quatre ans, cette splendide Delaunay-Belleville a été remise en route deux mois avant la vente. En remarquable configuration d'origine, cette voiture est un exemple rare d'une très belle marque française, à peine atteinte par les ans, évocatrice d'histoires de grandes familles et de châteaux. A bord de cette automobile, les occupants seront transportés dans un autre monde.

The car that we present is a Delaunay-Belleville TL6 model fitted with a six-cylinder in-line engine of 3.0-liters. Delaunay produced at the beginning of the century luxury cars (whose prestige was greatly enhanced by orders from the Russian Imperial Court), which then gave way to smaller models, but still very neat. For proof of the prestige level, the car on sale features an exclusive coupé by renowned French coachbuilder Kellner , a body builder known for the quality of its achievements.
The first owner of this superb Delaunay- Belleville purchased the car in 1931 and kept it until 1971! The car was then transferred to a company director based in the Dordogne, who entrusted in 1990 the car to an auction house in Paris. This is where it was purchased by the husband of the current owner. This car since then has spent part of its life being exhibited at the Chateau de Fenelon, and since 1931, the car has had just three families owning it. It is logical that the car is in such a state of unusual origin : the paint was redone a long time ago, which gives it a nice patina and upholstery never needed restoration. As it should be so, on this body type, the front seat is covered in leather, which is weather-resistant, while the rear compartment seats are upholstered in fabric, all being well preserved. The car has artillery wheels, its trunk, lanterns and all the small details in the interiors for the comfort of its occupants.
It was one of the 'stars' of the film "Lady Chatterley" directed by Pascal Ferran in 2006. Following storage for nearly four years, this splendid Delaunay- Belleville has been re-started just two months before the sale.
In remarkable original configuration, this car is a rare example of a beautiful French marque that has been enriched, over the years, by the evocative stories of large families and castles. Aboard this automobile, the occupants will be transported into another world.



315

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 068515
Caisse n° 500-099276

- Belle présentation
- Modèle sympathique
- Version découvrable

- *In beautiful condition*
- *Delightful model*
- *Convertible version*

22 000 – 28 000 €
Sans réserve /
No reserve

1939 FIAT 500 A TOPOLINO COUPÉ DÉCOUVRABLE

Ce modèle extrêmement populaire a largement participé à l'expansion de la motorisation en Italie, dans les années 1930. Son allure sympathique lui a valu le sobriquet de "Topolino" (souriceau), et son usage économique lui a permis d'être largement diffusée. Sa conception est assez originale, car son moteur quatre-cylindres est placé en position très avancée, ce qui permet de dégager de l'espace pour les jambes des occupants tout en maintenant des dimensions extérieures réduites. La Topolino est sans doute une des voitures de tourisme les plus courtes de son époque, répondant déjà aux contraintes de la circulation urbaine. La production va se poursuivre après la guerre, pour laisser place à la 500 C, sur la même base mais plus étoffée. Ce n'est qu'avec l'apparition de la "Nuova 500" que s'éteindra définitivement la Topolino, après 20 ans de carrière, preuve de l'intelligence de sa conception.
Immatriculée pour la première fois en 1939, cette 500 A a changé de mains en mai 1960, pour être immatriculée à Perugia. Elle changera de nouveau de propriétaire en 1984 puis en 2010. Elle a bénéficié d'une restauration complète depuis le châssis et sa présentation ne manque pas d'allure, avec sa caisse de teinte verte et ses ailes noires. S'agissant d'une version découvrable, elle offre l'attrait de son toit ouvrant largement, ce qui permet d'éclairer l'intérieur en drap marron en bon état. La capote est en bon état et l'on peut remarquer un volant accessoire. Le compartiment moteur est très soigné et la voiture est accompagnée de sa jauge en bois, que l'on plonge dans le réservoir pour mesurer la quantité de carburant restant. Modèle sympathique, cette voiture ne déclenche sur son passage que sourires et encouragements. Pour le plus grand plaisir de ses occupants.

This extremely popular model contributed considerably to the expansion of Fiat in Italy in the 1930s. The car's friendly appearance earned it the nickname "Topolino" (little mouse), and its low cost use and maintenance made the car very popular. Its design was quite original because its four-cylinder engine was placed far forward, freeing up space for the legs of the occupants while retaining a very compact exterior dimensions. The Topolino was one of the shortest cars ever to meet the constraints of urban traffic. Production of the Topolino continued after the war, eventually making room for the 500 C, which used the same base, but developed extensively. It was only with the advent of the "Nuova 500" that the Topolino saw the end of its product life cycle, after a 20 year production run, demonstrating the intelligence of the car's design .
Registered for the first time in 1939, the 500 A on offer changed hands in May 1960, to be registered in Perugia. The car saw a change of ownership again in 1984 and another new owner in 2010. The car underwent a complete restoration frame up, and its condition is a testament to the thoroughness of the job, what with its green tint and black wings. Being a soft top version, it features an attractive sunroof, thereby illuminating the interior – in brown cloth – and which is in a good condition. The hood is in good state too and one will notice a wheel accessory. The engine compartment is very neat and the car still has its wooden gauge, which is immersed in the tank to measure the amount of fuel remaining. A 'friendly' model, this car makes passers-by smile, to the delight of its occupants.

● 316

Titre de circulation américain
US title

Châssis n° 55979
Moteur n° 56047
Carrosserie n° 3924

- Exceptionnelle et unique Minerva
- Carrosserie originale, dessin magnifique et racé
- Moteur 6 litres matching numbers

Exceptional and unique Minerva
Original body, magnificent, sporting design
6-litre engine, matching numbers

350 000 – 450 000 €

Modèle unique, carrosserie originale par D'Ieteren Frères */ Unique model, original coachwork by D'Ieteren Frères*

●1927 MINERVA AF SPORT ROADSTER 32CV BY D'IETEREN FRÈRES

L'histoire de Minerva, marque belge, est liée à un entrepreneur hollandais, Sylvain de Jong. Basé à Anvers, il a commencé modestement par produire des bicyclettes, à partir de 1897. En 1900, il réalisait avec son frère une première voiturette et, trois ans plus tard, créait la société Minerva dont l'emblème était la tête casquée de la déesse de la guerre. D'abord inspirées des Panhard de l'époque, les Minerva adoptaient ensuite leur propre personnalité. Un modèle six-cylindres faisait son apparition en 1906, traduisant la volonté de Sylvain de Jong de se tourner vers les automobiles de prestige. C'est ce qui explique son intérêt pour le moteur sans soupape licence Knight : avec sa distribution par chemises coulissantes, ce type de moteur éliminait les pièces habituelles de distribution, ce qui permettait un fonctionnement doux et silencieux, parfaitement adapté aux automobiles haut de gamme. C'est un choix que feront aussi Voisin et Panhard, par exemple, et Minerva y restera fidèle jusqu'à la fin de son activité.
Parallèlement, la marque s'est aussi intéressée à la course automobile avec quelques beaux succès, comme les trois premières places au Circuit des Ardennes 1907, ou les deuxièmes, troisièmes et cinquièmes places au Tourist Trophy de 1914.

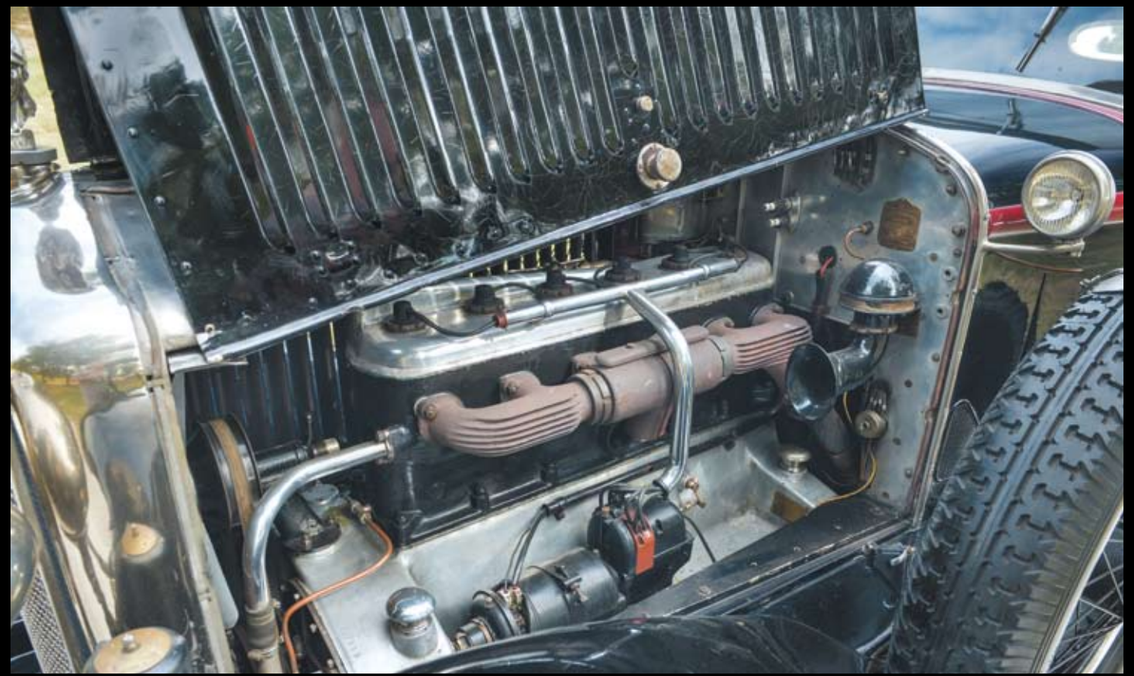
The history of Minerva, a Belgian marque, is linked to the Dutch entrepreneur, Sylvain de Jong, who was based in Anvers, and started producing bicycles on a small scale in 1897. He built the first voiturette with his brother in 1900 and three years later created the company Minerva with an emblem sporting a helmeted goddess of war. Initially inspired by the contemporary Panhards, the Minerva gradually developed its own personality. A six-cylinder model appeared in 1906, reflecting de Jong's desire to focus on prestige automobiles, and his interest in the valveless engine licenced by Knight. Built with sleeve valves that eliminated the need for certain parts, the engine ran smoothly and silently making it perfect for prestige automobiles. Other manufacturers, including Voisin and Panhard, chose the same engine, and Minerva continued to use this type of engine until it ceased production.
The marque was also involved in racing and achieved notable successes, including first three places at the Circuit des Ardennes in 1907, and second, third and fifth positions in the 1914 Tourist Trophy.





Après avoir participé à l'effort de guerre en transférant une partie de son outillage en Hollande, Minerva a repris ses activités de production automobile au lendemain du conflit, proposant dans les années 1920 des voitures à moteur six-cylindres en plusieurs versions. En 1926, le constructeur lançait son modèle AF, équipé d'un six-cylindres Knight de 5,3 litres, la version AFS bénéficiant d'une cylindrée encore plus importante, de 5,9 litres. A cette époque, les Minerva étaient souvent comparées aux Hispano-Suiza ou aux Rolls Royce. Mais le décès de Sylvain de Jong en 1928, suivi du krach boursier l'année suivante, provoquait des difficultés inattendues. Malgré ses soucis financiers, Minerva continuait à produire de modèles de grande classe, dont l'AL 6,6 litres, chant du cygne de la marque. En 1935, l'entreprise était absorbée par Imperia, autre constructeur belge qui avait déjà repris Nagant, Métallurgique et Excelsior, formant le groupe Imperia-Minerva. En 1938 sortaient d'usine les toutes dernières voitures portant la marque Minerva.
Produite en 1927, cette Minerva a reçu une carrosserie cabriolet réalisée par l'atelier belge D'Ieteren Frères. Il s'agit d'un type AFS (le S traduisant un modèle sport) doté d'un châssis plus court que la version normale et d'un six-cylindres sans soupapes (à chemises coulissantes, licence Knight) de 5952 cm3, qui fonctionne en silence et délivre un couple très important permettant une conduite en souplesse. L'histoire de la voiture n'est connue précisément qu'à partir de 1985 : elle est alors entre les mains de Reginald P. Ghys, d'Anvers, en Belgique et, en 2010, elle est achetée par le présent propriétaire.
En bel état d'origine, cette voiture n'a visiblement jamais bénéficié d'une restauration complète mais dégage une atmosphère d'originalité impressionnante. Le dessin de sa carrosserie, signé Pierre D'Ieteren, est d'une force sportive et racée sans comparaison. Son long capot, précédé de la calandre caractéristique à sommet en toit évasé et surmontée de la fameuse tête de Minerve, son pare-brise bas et son arrière très court, retombant immédiatement derrière les roues arrières, lui confère une allure unique et racée. Avec ses grilles de calandre et de phares avant protégeant l'ensemble des projections de gravillons, elle semble taillée pour la course ta : : : nt son aspect est puissant et incisif. La sellerie en cuir havane est craquelée et montre une patine qu'aucune restauration ne saurait imiter. L'arrière laisse juste la place pour un spider pouvant accueillir deux passagers. Les portes sont encore équipées de leur
Il s'agit d'une rare représentante d'une des marques belges les plus prestigieuses, de la classe de Bentley ou Hispano-Suiza, carrossée par certainement l'atelier le plus réputé de ce même pays. Un témoin précieux de l'histoire automobile belge, et une voiture prête à être utilisée pour de superbes balades à allure soutenue dans une ambiance générale luxueuse et élégante.

After participating in the war effort, which involved transferring some of its equipment to Holland, Minerva began producing automobiles again after the war, and in the 1920s offered a range of six-cylinder cars. In 1926, they launched the AF model, equipped with a 5.3-litre six-cylinder Knight engine, with the AFS version offering 5.9-litres. At this time, Minerva motorcars were often compared to Hispano-Suizas and Rolls-Royces. However, the death of Sylvain de Jong in 1928, followed by the stock market crash the following year, caused unforeseen problems. Despite financial difficulties, Minerva continued to produce highly prestigious models, including the marque's swan song, the AL 6.6-litres. In 1935, the company merged with Imperia, another Belgian constructor who had already taken over Nagant, Métallurgique and Excelsior, to form the group Imperia-Minerva. The very last cars to carry the Minerva marque left the factory in 1938.
Produced in 1927, this Minerva had a cabriolet body, built by the Dutch workshop D'Ieteren Frères. It was an AFS type (S for a sporting model), with a shorter chassis than the standard version. It had a 5,952cc valveless six-cylinder engine with sleeve valves licenced by Knight, which ran silently, and with plenty of torque, it was also very versatile. The car's early history is incomplete, but is known fully from 1985 when it was in the hands of Reginald P. Ghys, from Anvers, in Belgium. It was bought by the current owner in 2010.
The car is in lovely original condition, and appears never to have been fully restored. The design of its coachwork, by Pierre D'Ieteren, is unambiguously and aggressively sporty. With a long bonnet ending in the characteristic radiator grille topped with the famous head of Minerva, a rakish, low windscreen and short tail that drops suddenly behind the rear wheels, the car has a distinctive and dynamic appearance. With such a powerful presence and the addition of grills to protect the radiator and lights from stone chips, the car has a sense of being tailor-made for racing. The cracked, tobacco leather upholstery has a wonderful patina that no restoration could reproduce. There is just enough room in the back for two passengers. The doors and the dashboard retain all the wood trim. This is a rare example of one of Belgium's most prestigious marques, in the same class as Bentley or Hispano-Suiza, bodied by the most renowned Belgian coachbuilder. A valuable part of Belgium's automotive history, and a car ready to take its passengers on long drives, cosseted in a luxurious and elegant ambiance.





















317

Titre de circulation monégasque
Monaco title

N° de série :
type HK 2 A 190
Type moteur : TY8

- Rare modèle à boîte manuelle, direction assistée et climatisation
- Restauration de qualité chez un spécialiste de la marque
- Mécanique soignée et puissante

- *Rare model with manual transmission, power steering and air conditioning*
- *High quality restoration by a brand specialist*
- *Neat mechanicals and powerful*

250 000 – 300 000 €

Livré neuf avec boîte manuelle, direction assistée et climatisation/ *Delivered new with manual gearbox, power stearing, air cond.*

1965 FACEL VEGA HK II A

La Facel II fut construite à partir de 1961 et ce jusqu'en 1964. Elle développait 360 ch pour une vitesse de pointe de 240 km/h. Quatre freins à disques Dunlop assuraient le ralentissement. C'est une des plus belles voitures françaises d'après-guerre, élégante, luxueuse et puissante.
La Facel II fut prisée par le Gotha de l'époque mais n'a pas eu de descendante.
La voiture présentée fut livrée neuve aux Etats-Unis au concessionnaire Hoffman. C'est un modèle très rare, comme nous l'indique la copie de la fiche de montage de l'usine, car équipé de la boîte mécanique Pont à Mousson à 4 rapports et de la direction assistée ainsi que de la climatisation, des vitres teintées et de roues Borrani. En effet, pratiquement seuls les modèles à boîte automatique était pourvus de la direction assistée. Le moteur Chrysler TY8 est coiffé de deux carburateurs quadruple corps. Elle fut restaurée chez le spécialiste belge en 2009, Martin Terjjin, dans les règles de l'art, repeinte dans le bleu métallisé vernis propre à ce modèle. La sellerie, refaite en cuir comme à l'origine ainsi que le plafonnier en cuir beige et le tableau de bord peint imitation ronce de noyer sont du plus bel effet. La plaque de carrosserie porte le n°91, l'échappement est en inox et les roues Borrani sont neuves, chaussées de pneus Pirelli P 4000.
Cette voiture extrêmement chic et racée représente la fin d'une lignée et certainement la dernière voiture française de qualité, fabriquée seulement à 180 exemplaires.

The Facel II was built from 1961 and until 1964. It developed 360bhp and was good for a top speed of 240 km/h. Four Dunlop disc brakes ensured rapid deceleration. This was one of the finest of French cars from the postwar period : elegant, luxurious and powerful. The Facel II was popular with the jet-set of the period.
The car shown here was delivered new to the United States through the Hoffman dealership. This is a very rare model, as shown in the copy of the sheet assembly plant, as it has a four-speed Pont à Mousson gearbox, along with power steering and air conditioning, windows glass and Borrani wheels. Incidentally, only the automatic models were equipped with power steering. The Chrysler TY8 engine featured a two quadruple-choke carburetors. It was restored by the Belgian specialist Martin Terjjin in 2009, according to the rules of art, and painted in a metallic blue lacquer. For upholstery the leather has been redone as well as the roof, with beige leather and the metal dashboard features the painted effect to simulate walnut veneer – all of which has a beautiful effect. The body number is 91, the exhaust is in stainless steel and the new Borrani wheels are shod with Pirelli P 4000 tyres.
This chic and stylish car represents the end of a line and certainly the last French car of quality, with just 180 examples made.

















318

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 9113301423
Moteur n° 6332212

- Voiture en excellent état
- Aboutissement des 911 de la première génération
- Matching numbers

- *Car in excellent condition*
- *End of line of first generation 911*
- *Matching numbers*

110 000 – 130 000 €

100.000 € de restauration / *100,000 Euros restoration*

1973 PORSCHE 911 2,4 L S

Lorsqu'elle est présentée en 1963, la Porsche 911 fait l'effet d'une bombe. Non seulement, le dessin dû à Ferdinand « Butzi » Porsche séduit immédiatement, mais elle apporte un « souffle » dont ne disposait pas sa devancière, la 356, en profitant du tout nouveau 6 cylindres à plat refroidi par air. 2 litres et 130 ch lors de la mise en production en 1964, puis 160 ch sur la 911 S deux ans plus tard, puis 2,2 l et 180 ch en 1969 : l'escalade sera dès lors ininterrompue. L'alimentation à injection vient remplacer les carburateurs Weber, et on passe à 2,4 l, 190 ch et 240 km/h à partir de 1972. En outre la 2,4 l bénéficie d'une nouvelle boîte de vitesses héritée du modèle de compétition 908, mais aussi de nombreuses améliorations, tant sur le plan esthétique que mécanique. Ce coupé 911 2,4 S a été livré en Italie en 1973 ; il s'agit donc d'un des derniers 2,4L et n'a eu que trois propriétaires. Il a fait l'objet d'une restauration en profondeur menée en 2001 par l'établissement Retromobile, entreprise renommée installée à Landriano en Lombardie. On dispose à ce sujet d'un dossier de photos complet et de factures pour un montant qui excède 100 000 euros. Toutes les pièces remplacées proviennent de chez Porsche et l'auto se trouve dans un état concours. La caisse n'a jamais été accidentée, ne présente pas la moindre trace de corrosion et la carrosserie vient d'être polie. Le réservoir d'essence est en plastique.
Proposée dans une belle et rare livrée jaune « Hell Gelb », une des couleurs les plus rares sur ce modèle, la voiture dispose d'options particulièrement appréciables, au nombre desquelles on citera la sellerie en cuir, mais aussi la radio d'époque ou encore les vitres teintées « Catacolor ». Les jantes Fuchs en aluminium sont neuves, et sont montées avec des pneus neufs Michelin conformes à la référence d'époque, pour un montant de 3.000 €. Le carnet de bord ainsi que la trousse à outils d'origine sont fournis.

When introduced in 1963, the Porsche 911 had the effect of a bomb. Not only was the design, thanks to Ferdinand "Butzi" Porsche, a huge success, but also the performance capabilities, which was a refreshing departure from its predecessor, the 356 , taking advantage of the new six-cylinder air-cooled flat powerpack. 2.0-liters and 130bhp at the start of production in 1964 and 160bhp on the 911 S two years later, and then the 2.2-litre 180bhp from 1969, the power just kept escalating. Fuel injection replaced the Weber carburetors and then to 2.4-litres, 190bhp and a V-max of 240 km/h from 1972. In addition to the 2.4, there was a new gearbox, inherited from the 908 of racing pedigree, but also there were many improvements, both aesthetically and mechanically. This 911 2.4 S coupe was delivered in Italy in 1973 and is therefore one of the last 2.4-litre cars, and has had just three owners. It has been restored comprehensively in 2001 by the establishment called Retromobile, renowned in Landriano, in Lombardy. There is complete folder full of photos and invoices for an amount exceeding Euro 100,000. All replaced parts were from Porsche and the car is in concours condition. The car never had an accident, nor is there the slightest trace of corrosion and the body has been polished. The fuel tank is in plastic.
Offered in a beautiful and rare yellow livery of "Hell Gelb", one of the rarest colours on this model, this car has particularly valuable options, among which is the leather upholstery, plus the period radio and tinted windows in "Catacolor." Fuchs rims in aluminum are new, and are fitted with new Michelin tyres to conform to the period reference for an amount of € 3 000. The logbook and the original tool kit are provided too.

319

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 5831
Moteur n° 5831

- Travaux mécaniques récents
- Modèle très performant
- Possibilité de transporter quatre personnes

- *Recent mechanical work*
- *High performance model*
- *Capacity to carry four passengers*

95 000 – 125 000 €

78 000 € de factures récentes / *78 000 € of recent work*

1964 FERRARI 330 GT 2+2 COUPÉ

Au début de l'année 1964 Enzo Ferrari présente la 330 GT 2+2. Elle est carrossée par Pininfarina, qui a fait appel à un dessinateur qui va faire parler de lui, Tom Tjaarda. Le style présente une agressivité mêlée d'élégance qui sied parfaitement à la personnalité de cette nouvelle voiture. La mécanique musclée permet à la 330 GT 2+2 d'atteindre 245 km/h et de passer de 0 à 100 km/h en 7,5 secondes. La production totale de ce modèle va dépasser légèrement 1 000 exemplaires.
La voiture que nous présentons est livrée neuve à Carlos Kaufmann, importateur Ferrari à Caracas, au Venezuela. Vendue le 17 juin 1964 à son premier propriétaire, M. Howard Boulton, elle est de couleur blanche avec intérieur en cuir noir. Elle passe ensuite entre les mains d'un propriétaire japonais et on la retrouve en 2007 aux États-Unis, où le compteur affiche 29 081 km. Elle est alors de teinte rouge. En 2008, l'actuel propriétaire en fait l'acquisition et l'importe en Allemagne où il fait procéder à un important ensemble de travaux, dont une bonne partie est réalisée chez Tom Fischer, atelier réputé de Brannenburg. Le dossier témoigne de ces opérations, avec des photos et un ensemble de factures totalisant 78 000 € : réfection des carburateurs, des freins, des roulements de roues, du circuit de refroidissement, pose d'un échappement en acier inoxydable.
La peinture extérieure n'a pas été refaite et présente l'usure liée à son âge et témoignant de son histoire. Les chromes sont en bon état et, à l'intérieur, la sellerie a été complètement rénovée avec les éléments d'origine. La voiture a parcouru environ 35.000 km d'après le propriétaire, mais le totaliseur est resté bloqué à 29.552 km. Cette belle 330 GT 2+2, équipée de sa mécanique d'origine, est accompagnée de sa brochure, d'un catalogue de pièces de rechange et d'un manuel d'utilisation et d'entretien.
Offrant une présentation séduisante qui ne souffre pas du clinquant des restaurations trop parfaites, dotée d'une mécanique remise en état, cette 330 GT 2+2 présente le charme des Ferrari de Grand Tourisme, prête à avaler les kilomètres en toute quiétude.

At the start of 1964 Enzo Ferrari presented the 330 GT 2+2. It had a body made by Pininfarina, designed by a name that would become well known: Tom Tjaarda. The styling was both elegant and aggressive, a mix that suited the personality of the new car perfectly. The muscular engine allowed the 330 GT 2+2 to reach speeds of up to 245 km/h and power from 0 to 100 km/h in 7.5 seconds. In total, just over 1,000 examples of this model were produced.
The car on offer was delivered new to Carlos Kaufmann, Ferrari importer in Caracas, Venezuela. Presented in white with black leather interior, it was sold to its first owner, Mr Howard Boulton, on 17 June 1964. It then passed into the hands of a Japanese owner, and was found again in 2007 in the US, when the odometer read 29,081 km. At that time it was painted red. The current owner bought the car in 2008 and imported it into Germany, where he has major work carried out, much of which was completed at Tom Fischer's renowned workshop in Brannenberg. The file documents this work, with photos and various invoices totalling €78,000 that included: overhaul of the carburettors, brakes, wheel bearings, cooling system and the fitting of a stainless steel exhaust. The exterior paintwork has not been re-done and has a presentation that reflects its age and history. The chrome is in good condition and the interior upholstery has been completely renovated retaining the original materials. According to the owner the car has covered around 35,000km, but the odometer remained stuck at 29,552km. This nice 330 GT 2+2, mechanically original, comes with its brochure, spare parts catalogue and owner's manual.
Offering an attractive presentation, having not been over restored, this mechanically refurbished 330 GT 2+2 has all the charm of a Grand Touring Ferrari, and is ready to eat up the miles in total serenity.



















320

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n°
ASA100*01180
Moteur n° 173/115

- Superbe présentation
- Propriété du président du ASA Register d'Italie
- Moteur d'origine
- Modèle fascinant, par son histoire et sa technique

- *Superb presentation*
- *Property of ASA Italy club president*
- *Original engine*
- *Fascinating model, historically and technically*

80 000 – 120 000 €
Sans réserve /
No reserve

Voiture personnelle du président de l'ASA register / *President of ASA register's personal car*

1965 ASA 1000 GT COUPÉ

C'est en Sicile, et plus précisément dans la ville de Catane, qu'a été livrée neuve cette ASA 1000 GT, à Francesco Biondi. En 2004, elle passait entre les mains de l'actuel propriétaire, qui n'est autre que le président de l'international ASA Register, seul club connu pour la marque. Authentique passionné de la marque, il a longtemps travaillé pour la famille De Nora. Ingénieur, le propriétaire a donc suivi de près l'étonnante aventure ASA. Sa position à la tête du club l'amène à assister régulièrement les passionnés de la marque dans leur restauration. Il était donc particulièrement bien placé pour remettre en état sa propre voiture, sollicitant les meilleurs artisans milanais. Le résultat est splendide, aucun détail n'ayant été laissé au hasard, jusqu'aux lanières de coffre utilisées pour tenir le cric en place ou aux échappements à embouts SNAP, accessoires typiques de l'époque. La teinte verte sied parfaitement à la forme sobre et ramassée de ce petit coupé, la sellerie biscuit étant impeccable. Le petit habitacle dégage une atmosphère sportive digne d'une grande GT, avec son volant bois à trois branches et son tableau de bord à six instruments harmonieusement disposés en face du conducteur. L'ardeur du petit quatre-cylindres - son moteur d'origine - et sa sonorité flatteuse laissent supposer une cylindrée supérieure à la réalité et, lors d'un essai dans les rues de Milan, nous avons pu vérifier sa vivacité à monter en régime. Lorsque sa restauration a été terminée, cette voiture a fait l'objet d'un article de huit pages dans le numéro d'avril 2008 d'Automobilismo d'Epoca. Elle est certifiée ASI et comporte une fiche de la Commissione Sportiva Automobilista Italiana, ainsi qu'un manuel Uso e Manutenzione. Cette voiture en superbe état et de belle provenance représente une rare occasion d'acquérir une des plus fascinantes voitures de sport de petite cylindrée des années 1960. Non seulement par son histoire, mais aussi par sa technique et sa brillante personnalité de petite GT.

It was to Sicily, and more precisely to the town of Catania, that this ASA 1000 GT was delivered new, to Francesco Bondi. In 2004, it passed into the hands of the current owner, none other than the President of the International ASA register. A passionate ASA enthusiast, he worked for a long time for the Nora family. As an engineer, the owner was closely involved in the amazing ASA adventure. As head of the club, he has regularly helped marque enthusiasts in the research and restoration of their cars. He was therefore extremely well qualified to restore his own car, seeking out the best craftsmen in Milan to carry out a restoration that approached perfection. The result is splendid, with not the slightest detail left to chance, right down to period accessories such as the boot-straps holding the jack in place and the SNAP exhaust tips. The green livery complements perfectly the restrained and concise styling of this little coupé, and the biscuit-coloured upholstery is impeccable. The compact interior has a sporty feel worthy of a big GT car, with its three-spoke wooden steering wheel and dashboard boasting six instruments positioned neatly in front of the driver. The vigour and tone of its small four-cylinder - original – engine suggests a much larger engine and, on a test-drive in the streets of Milan, we were able to verify its lively acceleration.
After its restoration, the car was the subject of an eight-page article in the April 2008 edition of Automobilismo d'Epoca. It has ASI certification and comes with the Commissione Sportiva Automobilista Italiana and the Uso e Manutenzione manual. This car, in superb condition and with a wonderful provenance represents a rare opportunity to acquire one of the most fascinating small sports cars of the 1960s. Not only for its history, but also for its engineering and the outstanding personality of this petite GT.

● 321

Titre de circulation USA
US title

Châssis n° 0300 M
Moteur n° 0300
Numéro interne n° 296

• Double vie, avec carrosserie Vignale pendant un an, puis modèle unique en carrosserie Oblin depuis 1954
• Palmarès en course exceptionnel
• Châssis, trains roulants, moteur et carrosserie d'origine
• Remise en état dans sa configuration du Salon de Bruxelles 1955
• Historique documenté par Marcel Massini, propriétaires soigneux

• Double life, first with Vignale coachwork for 1 year, then one-off Oblin since 1954
• Exceptional racing record
• Original chassis, drive train, engine and body
• Restored to the 1955 Brussels Motor Show configuration
• Documented history by Marcel Massini, meticulous owners

2.900 000 – 3.500 000 €

• 1953 FERRARI 166 MM BARQUETTE PAR OBLIN

POUR UNE DESCRIPTION COMPLÈTE, SE RÉFÉRER AU SUPPLÉMENT '1953 FERRARI 166 MM BARQUETTE PAR OBLIN'

FOR A COMPLETE DESCRIPTION PLEASE REFER TO THE '1953 FERRARI 166 MM BARQUETTE PAR OBLIN' SUPPLEMENT



RACE HISTORY VIGNALE COUPE 1953- 1954 PERIOD

May 1953	— Coupe de Spa –2nd OA (Herzet)
July 1953	— Rallye des Alpes – 3rd OA and 1st in class (Herzet/ Bianchi)
July 1953	— Coppa d'Oro – 3rd (Herzet/ Bianchi)
August 1953	— Liège-Rome-Liège – 1st OA and 1st in class (Herzet/ Bianchi)
September 1953	— Tour de France Automobile – 7th OA (Herzet/ Bianchi)
October 1953	— Rallye Lisbon – 7th OA
December 1953	— Grand Prix of Rio de Janeiro, Brazil – 5th (Herzet)
December 1953	— Grand Prix of Sao Paulo, Brazil – 10th OA (Herzet/ Claes)
January 1954	— Grand Prix of Sao Paulo – 9th OA (Claes)

RACE HISTORY WITH OBLIN BODY FROM 1954

May 1954	— Grand Prix des Voitures de Sport at Spa – did not start (Herzet)
July 1954	— 12 Hours of Reims – 6th OA (Herzet/ Claes)
August 1954	— Liège-Rome-Liège – DNF (Herzet/ Bianchi)
September 1954	— Tour de France Automobile – DNF (Herzet/ Bianchi)
October 1954	— Grand Prix Pena-Rhin in Barcelona – 11th OA (Herzet/ Bianchi)
March 1955	— KM lance of Waterloo, Belgium – 2nd in class (Claes)
March/April 1955	— SAR Cup race in Campionne d'Italia - 1st in class (Herzet)
April 1955	— Displayed at the Motor Show in Brussels, Belgium
May 1955	— Grand Prix of Spa – 2nd OA (Herzet)
May 1955	— Grand Prix des Frontières Chimay – 4th (Herzet)
1955	— Pictured in Ferrari yearbook
April 1956	— 12 Hours of Huy, Belgium – 4th (Herzet)
May 1956	— Grand Prix of Spa – 2nd in class (Herzet)
May 1956	— Grand Prix des Frontières Chimay – 4th (Herzet)
June 1956	— 12 Hours of Reims – did not start (Herzet)
March 1957	— Hillclimb Côte de Bomeree – 5th in class (Herzet)





322

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° 8582

- Modèle rare et original
- Caisse en bois préservée
- Belle finition

- *Rare and original model*
- *Wooden base has been preserved*
- *Nice finish*

25 000 – 35 000 €
Sans réserve /
No reserve

1951 LEA FRANCIS 14 SHOOTING BREAK WOODY

Si les "woody" ont trouvé en Angleterre un terrain de prédilection, c'est en partie à cause de l'apparition dans les années 1940 de la "purchase tax" concernant les voitures de tourisme. Cet impôt a en effet incité les propriétaires à transformer leur voiture en fourgonnette utilitaire et, les métaux étant rares au lendemain de la guerre, les caisses en bois se sont alors multipliées. Même lorsque les raisons objectives ont disparu, la tradition est restée comme en témoigne par exemple la Mini "Countryman".
La voiture qui nous intéresse ici est une Lea-Francis, marque née en 1895 et qui a produit des voitures originales à tendance sportive. Dérivée des modèles d'avant-guerre, la 14 hp que nous présentons est équipée d'un quatre-cylindres 1 767 cm3. Elle a passé un certain temps à l'abri du Coventry Transport Museum et porte encore son immatriculation britannique, ainsi qu'un disque de vignette datant de 1974, date probable à laquelle elle a été mise à la retraite. Elle se présente en bel état, la caisse en bois étant préservée. Elle est surmontée d'un toit couvert de cuir noir alors qu'à l'intérieur, les sièges en cuir beige sont impeccables. Le tableau de bord en bois dénote une finition luxueuse et la partie arrière habillée de contreplaqué traduit un travail soigné. Deux gros phares Lucas encadrent la haute calandre chromée, donnant à cette belle automobile une allure distinguée. Il est rare de trouver un "woody" dans cet état de préservation, le bois ayant souvent pourri à cause d'un entretien négligé. Cet Lea-Francis Woody représente donc une occasion rare d'acquérir une automobile originale, typiquement britannique et qui, de plus, présente l'avantage pratique d'un vaste volume de chargement !

If the "woody" found success in England, this is partly due to the emergence in the 1940s of the "purchase tax" on cars. This tax, which prompted the owners to turn their car into utility vans, resorted to wooden framed vehicles as metal was rare and expensive after the war. Even when the objective reasons disappeared, the tradition remained as evidenced by the Mini "Countryman" and similar vehicles.
Our car is a Lea- Francis, a brand born in 1895 and which went on to stimulate the original trend for sports cars. Derived from the pre-war models, the car on offer is a 14hp (taxable) version equipped with a four-cylinder 1767cc engine. This car spent some time at the Coventry Transport Museum and still bears it's British registration plate and a record label from 1974, probably the date on which it went into 'museum retirement'. It comes in a nice condition and the wooden frame is preserved. It is topped with a roof covered with black leather, while inside, the beige leather seats are in immaculate condition. The wooden dashboard denotes a luxurious finish and the rear part, which is in plywood, reflects fine craftsmanship. Two large Lucas headlamps frame the high chrome grille, giving this beautiful car a distinguished look. It is rare to find a "woody" in this state of preservation, as the wood easily rots when maintenance is neglected. This Lea Francis Woody represents a rare opportunity to acquire a typically British car that is unusual and has the practical advantage of a large luggage area !



323

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° 814818

- Belle présentation
- Voiture originale et bien dessinée
- Portes ouvrant en vis-à-vis

- *In beautiful condition*
- *An original and well designed car*
- *Doors opening vis-à-vis*

7 000 – 9 000 €
Sans réserve /
No reserve

1939 SIMCA HUIT 1100 BERLINE SANS MONTANT

Ce qui frappe, sur ce modèle, est l'ouverture des portes : comme les deux battants d'une armoire, elles dégagent largement l'accès à l'habitacle. Cette caractéristique est généralement l'apanage des voitures de luxe et il est vrai que la Simca Huit, à la fin des années 1930, est vendue plus chère qu'une Citroën Traction. A l'origine de cette voiture lancée par Fiat en 1937, on trouve les deux ingénieurs qui ont déjà conçu la Fiat Topolino, Antonio Fessia et Dante Giacosa. Sous une carrosserie agréablement dessinée, ils ont soigné la technique, avec un moteur 1100 culbuté, des freins à commande hydraulique et un circuit électrique 12 volts. En France, la nouvelle Fiat est commercialisée sous le nom de Simca Huit. Pourquoi ce chiffre, alors qu'il s'agit d'une 6 CV ? Probablement pour flatter les acheteurs et souligner qu'elle offre des performances dignes de la catégorie supérieure : elle atteint en effet 110 km/h.
Le numéro de série de cette Simca Huit laisse penser qu'elle a été produite à la fin de l'année 1939. D'après une plaque de tableau de bord, elle aurait appartenu à M. Louis Méon, demeurant à Sandaucourt, dans les Vosges. Plus récemment, elle a fait partie d'une collection basée aux Pays-Bas.
Cette jolie voiture a fait l'objet d'une restauration et se présente en bon état, carrosserie rouge et intérieur en tissus beige avec passepoil rouge. Les joints en caoutchouc ont été remplacés et le circuit électrique refait. Elle dispose d'accessoires très appréciés, comme une queue de carpe d'échappement, une hirondelle de capot ou encore des projecteurs additionnels Marchal. Elle est dotée de pneus à flanc blancs et le compteur kilométrique affiche 91 346 km. Cette séduisante automobile fera le plaisir d'un amateur sensible à l'originalité de ses portes ouvrant en vis-à-vis, et de son allure de petite berline compacte.

What is striking about this model is the way the doors open : like two panels of a cabinet, they provide for excellent access to the cabin. This feature is usually the privilege of luxury cars and it is true that the Simca Eight in the late 1930s sold more than a Citroën Traction. Originally this car was launched by Fiat in 1937, designed by the same two engineers who designed the Fiat Topolino , Antonio Fessia and Dante Giacosa. Under a nicely designed body, they took care of the mechanicals, a 1100cc engine with hydraulic brakes and a 12 volt electric circuit. In France, the new Fiat was marketed under the name Simca Eight. Why this figure, given that the car had a taxable horsepower of 6hp ? Probably to flatter buyers and highlight its performance, which was worthy of a higher category : indeed the car can reach a top speed of 110 km/h.
The serial number of this Simca Eight suggests that it was produced at the end of 1939. According to the plate on the dashboard, it would have belonged to Louis Méon, living in Sandaucourt, in the Vosges. Most recently, it has been part of a collection based out of the Netherlands.
This beautiful car has undergone a restoration and looks to be in good condition, with a red body and an interior in beige fabric with red pipings. The rubber seals were replaced and the circuit too. It features popular accessories, such as an exhaust fin, a swallow and a cover for the additional Marchal headlamps. It is equipped with white sidewall tires and the odometer reads 91,346km. This attractive car will delight a sensitive enthusiast who appreciates the originality of its doors opening vis-à-vis, and the look of a small compact saloon.



324

Carte grise française
French title

Châssis n° 25790

- Désirable 2 CV A
- Superbe présentation
- Modèle rare et recherché

- *Desirable 2 CV A*
- *In superb condition*
- *Rare model and much sought after*

12 000 – 16 000 €
Sans réserve /
No reserve

1952 CITROËN 2 CV TYPE A

Véritable monument de l'histoire de France automobile, la Citroën 2 CV ne se comparait lors de son lancement en 1948 à rien de ce qui existait sur le marché. Sa suspension souple à grand débattement lui permettait de se jouer des chemins creux, sa traction avant et sa répartition des poids lui donnait une tenue de route peu commune assortie d'un confort de bon aloi pour une voiture de cette catégorie et, par-dessus tout, la simplicité et l'ingéniosité de sa conception permettait d'en faire une voiture légère et économique. Le capot dissimulait un bicylindre à plat de 375 cm3 refroidi par air, à soupapes en tête. Il était relié à une boîte quatre rapports dont une "surmultipliée". La 2 CV, voiture aux 100 visages, a connu de multiples évolutions jusqu'à l'ultime 2 CV 6 qui atteignait 120 km/h en descente, soit le double de la toute première version... Cette grande diversité de versions ne rend que plus attachantes les plus anciennes, dont les rangs sont aujourd'hui très clairsemés.
L'actuel propriétaire de la voiture que nous présentons en a fait l'acquisition en 1992 en Charente, tandis que le propriétaire précédent la détenait depuis 1983. Il y a un peu plus de 22 ans, cette 2 CV A a bénéficié d'une restauration complète, dans un état d'esprit de conformité fidèle à l'état d'origine. Rien n'a été laissé au hasard : plateforme, moteur, freins (au silicone), embrayage, boîte de vitesses, tout est conforme à la configuration de la voiture en 1952 à l'exception du réservoir d'essence qui a été remplacé par un modèle plus récent. Tout fonctionne très bien et la voiture est accompagnée de son cric et de sa manivelle d'origine, ainsi que de son manuel d'utilisation. Il s'agit d'une désirable 2 CV A, dont le survivantes se font rares : chevrons de calandre dans un ovale, capote de toile jusqu'au bas du coffre, autant de caractéristiques spécifiques de ce modèle encore équipé du bicylindre 375 cm3. Il s'agit d'une des versions les plus recherchées de la fameuse 2 CV.

A monument to the history of French cars, the Citroën 2 CV was incomparable to anything else when it was launched in 1948. The soft, long travel suspension allowed the car to negotiate the worst of roads, its front-wheel-drive layout and weight distribution gave the car an unusual road holding and a good comfort , and above all, the simplicity and ingenuity of its design made it possible to make a very light and economical car. The bonnet concealed a flat-twin 375cc air-cooled, OHV engine, which was mated to a four-speed gearbox with an "overdrive". The 2 CV was a car with a hundred faces – it underwent many changes until the final 2 CV 6 which managed 120 km/h (but downhill), double the first version... This variety of versions makes the oldest the most special, as the numbers are getting fewer.
The current owner of the car that we are offering acquired it in Charente in 1992, while the previous owner had owned it since 1983. Thus it was a little over 22 years ago that this 2 CV A received a complete restoration in compliance of its original state. Nothing was left to chance : the chassis platform, the engine, brakes, clutch, even gearbox, everything, according to the configuration of the car in 1952, with the exception of the fuel tank, which has been replaced by a newer model. Everything works fine and the car comes with a jack and its original crank, as well as its manual. This is a very desirable 2 CV A, with rather scarce survivors around : bars in an oval grille, hood canvas that rolls down to the bottom of the trunk, as many specific features of this model with the twin-cylinder 375cc. This is one of the most popular of the famous 2CV versions.



325

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 8415561

- Deux propriétaires seulement
- Carrosserie break rare et attrayante
- Voiture préservée

- *Only two owners since new*
- *Estate body style rare and attractive*
- *Car is well preserved*

24 000 – 30 000 €
Sans réserve /
No reserve

1975 CITROËN ID 20 F BREAK

La DS était une réussite esthétique et technique mais, dans la gamme Citroën, elle se trouvait bien loin de la modeste 2 CV. Il était donc nécessaire de lancer une version plus accessible : ce sera l'ID, présentée au Salon de l'Auto 1956 et qui reprenait la forme de sa sœur plus prestigieuse avec une mécanique simplifiée. Toutefois, au fil des ans, l'ID va se rapprocher de la DS et, en version break, elle affichait pratiquement la même technique dont les freins assistés. L'ID 20, modèle qui nous concerne ici, est apparue en 1969 avec un moteur 1 985 cm3 développant 103 ch.
Conservée dans un état d'origine attrayant, jamais restaurée, la voiture que nous présentons n'a connu que deux propriétaires. Il s'agit d'ailleurs d'un des tout derniers modèles de ce type, puisque la DS a disparu du catalogue à la mi-1975. Pendant sa période d'utilisation, elle a été entretenue régulièrement chez un concessionnaire Citroën de la région. Entreposée ensuite à l'abri pendant quelques années, elle a bénéficié en 2013 de travaux de remise en route : remplacement des fluides et de la pompe à eau, vérification du réservoir de carburant et du circuit d'alimentation ainsi que diverses autres opérations, le tout totalisant 3 000 €, ce que reflètent les factures jointes au dossier. Cette ID 20 est équipée d'une rare sellerie cuir présentant une belle patine et un climatiseur a été installé a posteriori. Sa séduisante carrosserie break offre un volume de chargement incomparable et, sur cette version, deux strapontins repliables dans la partie arrière permettent de recevoir deux passagers supplémentaires. Grâce à sa suspension oléopneumatique, cette voiture ne s'affaisse pas sous la charge, ce qui en fait un break idéal. Au-delà de son usage en collection, cette voiture peut donc encore rendre bien des services à un amateur séduit par son état de préservation rare qui pourra emmener avec lui dans un délicieux périple six amateurs confortablement installés.

The DS was an aesthetic and technical success but in the Citroën range, it was far removed from modest 2 CV. It was therefore necessary to introduce a more accessible version : this would be the ID version, launched at the Paris Salon of 1956, retaining the form of its most prestigious sibling, but powered by simplified mechanics. However, over the years, the ID got closer to the DS, and the wagon version, featured the same technicalities, with power brakes. The ID 20, a model that concerns us here, appeared in 1969 with a 1985cc engine developing 103bhp.
Kept in a state of attractive originality – never restored – this car on offer has had only two owners since new. It is also one of the last models of this type, since the DS disappeared from the Citroen catalogue in mid-1975. During its period of use, it has been maintained regularly by a Citroën dealer in the region. Then stored away for a few years, this car received in 2013 a restoration work for the road : fluids were replaced, as was the water pump, the fuel tank cleaned out, the power circuitry and various other operations done, all totaling € 3,000, which reflect the invoices attached to the file. This ID 20 is equipped with a rather rare leather interior, which has a beautiful patina ; an air conditioner was installed afterwards. That seductive body of the estate offers amazing cargo space and, in this version, two folding seats in the rear allow you carry two additional passengers. With its hydropneumatic suspension, this car does not sag under any load, making it an ideal estate. Other than being a collectable, this car can still be quite useful for an enthusiast seduced by its rare state of preservation, a car that can take with him or her in a delightful journey with six other enthusiasts comfortably.

326

Carte grise française
French title

Châssis n° 00SC2789
n° Chapron 7644

- Exceptionnelle première main
- Introuvable (5 exemplaires)
- La dernière automobile française de luxe
- Délicieusement entretenue

- *Exceptional one owner car*
- *Impossible to find (five examples)*
- *The last French luxury automobile*
- *Exquisitely maintained*

400 000 – 600 000 €

Première main, un des cinq exemplaires construits / *One owner, one of five examples built*

1975 CITROËN SM MYLORD CABRIOLET PAR CHAPRON

Après la mort de Facel, la France entière pleure amèrement l'absence d'une voiture de sport haut de gamme portant ses couleurs. Qu'à cela ne tienne : Citroën décide de relever cet ambitieux défi. Dans les années 1960, la marque du Quai de Javel tient le haut du pavé et la voie de gauche des autoroutes avec la DS, la plus prestigieuse des berlines françaises. Grâce à sa suspension oléopneumatique, elle présente des qualités routières exceptionnelles, et la presse ne lui reproche qu'une chose : son moteur manquant de puissance pour pouvoir se mesurer d'égale à égale avec les marques étrangères les plus en vue. Or en décembre 1967, Citroën fait l'acquisition de 60% des actions de Maserati et confirme son intérêt pour adopter un moteur venant de la marque au trident pour animer sa future voiture de sport. L'ingénieur Giulio Alfieri réalise un six-cylindres en V dérivé du V8 de la Maserati Indy. Il comporte quatre ACT et sa cylindrée s'établit à 2 760 cm3, pour éviter la "supervignette" qui pénalise les voitures de plus de 2,8 litres. Avec trois carburateurs Weber, ce moteur développe 170 ch et offre la souplesse que l'on attend d'une voiture de luxe. Citroën a donc son moteur. Pour le reste, le constructeur est parfaitement à l'aise et reprend les solutions en vigueur sur la DS, à base de circuit hydraulique sous pression, en les poussant encore plus loin avec par exemple une direction à assistance et démultiplication variable. La forme complètement inédite de la SM est dictée par les lois de l'aérodynamique et l'avant spectaculaire affiche son ambition avec une batterie de six projecteurs sous une verrière profilée.

With the demise of Facel, France wept bitterly at the absence of a luxury sports car bearing the national colours. The concern was short lived: Citroën took up the rather ambitious challenge. During the 1960s, the marque from Quai de Javel ruled the left hand lane of the autoroutes with the DS, the most prestigious French saloon. With its hydropneumatic suspension, the car had exceptional driving qualities, and the media had just one criticism: the engine was not powerful enough for the car to compete against top foreign marques. So, when Citroën acquired a 60% share in Maserati in December 1967, it declared an interest in using an engine from the Trident marque to power its future sports car. The engineer Giulio Alfieri designed a V6 engine derived from the V8 of the Maserati Indy. With four overhead cam-shafts, the engine size was kept at 2,760cc to avoid being penalised by the 'super-tax' on vehicles over 2.8-litre. With three Weber carburettors, this engine produced 170 bhp and provided the versatility expected of a luxury car. Citroën had its engine. For the rest, the manufacturer had everything under control and set to work in earnest on the DS.
Using the same hydraulic pressure system, it took the development further, with the introduction of variable power-assisted steering and gear reduction. The completely new shape of the SM was governed by the laws of aerodynamics and its spectacular front end announced its intent with a bank of six headlights under profiled glass.

Dès sa présentation au Salon de Genève 1970, les qualités de la nouvelle Citroën sont saluées par la presse spécialisée et les automobilistes français ont enfin une voiture capable de tenir tête aux berlines allemandes ou britanniques. Les premiers chiffres sont encourageants puisque la voiture atteint 5 000 exemplaires commercialisés en 1971, et la SM va même se distinguer en compétition, avec une victoire au Rallye du Maroc en 1971. Mais le monde bouge et les circonstances changent. La crise du pétrole, au début des années 1970, met un coup brutal à la période d'euphorie commencée au lendemain de la guerre. Par ailleurs, le réseau Citroën est mal armé pour vendre une voiture du niveau de la SM. Enfin, la reprise de Citroën par Peugeot apporte en 1975 le coup de grâce à cette automobile prometteuse. Amer, le constructeur aux chevrons annonce comme épitaphe : "Née de la vitesse, la SM est morte avec la vitesse."
Haut de gamme français, la SM a connu quelques carrosserie spéciales, dont plusieurs signées Henri Chapron. Ce carrossier qui ouvre son premier atelier en 1919 à Neuilly-sur-Seine accompagne le développement de l'automobile jusqu'à la seconde guerre mondiale. Chapron habille à l'époque des marques extrêmement variées, employant jusqu'à 350 personnes à la fin des années 1920. La crise de 1929 va toutefois ralentir l'activité et, à partir des années 1930, Chapron fournit des carrosseries principalement pour Delahaye et Delage, dans un style assez classique et toujours très élégant et équilibré. Après la guerre, Chapron subit le déclin des grandes marques françaises et doit se reconvertir. Après avoir tenté des transformations ponctuelles, il trouve une nouvelle voie avec une collaboration avec Citroën, en produisant les cabriolets DS et en proposant ses propres versions, élégamment dessinées et luxueusement équipées.

At its presentation at the 1970 Geneva Motor Show, the attributes of the new Citroën were applauded by the motoring press and French drivers finally had a car capable of matching the German and British saloons. The first sales figures were encouraging, with 5,000 examples produced in 1971, and the SM also distinguished itself in competition, winning the Rallye du Maroc in 1971. However, the world continued to turn and circumstances changed. The fuel crisis at the start of the 1970s introduced a harsh reality to the period of euphoria that followed the Second World War. What's more, the Citroën network was ill-equipped to sell a high-end car like the SM. Finally, the Citroën takeover by Peugeot in 1975 was the final blow for this promising automobile. Aggrieved, the chevron marque announced its epitath :
« Born of speed, the SM must die with speed »
A French top-of-the-range car, the SM has been given some special bodies, including several by Henri Chapron. This coachbuilder, who opened his first workshop in Neuilly-sur-Seine in 1919, worked in parallel with the development of the automobile until the Second World War. Chapron built bodies for a variety of marques, employing 350 people by the end of the 1920s. The 1929 Crash slowed activity and from the 1930s onwards, Chapron provided coachwork principally for Delahaye and Delage, in a classic style that was elegant and balanced. After the war, Chapron suffered from the decline of the great French marques and needed to adapt. Having experimented with one-off transformations, he took a new direction and began collaborating with Citroën. He worked on the DS cabriolet and offered his own versions, elegantly styled and luxuriously equipped.

Ayant ses entrées chez Citroën, il est donc logique qu'il s'intéresse à la nouvelle SM. Au Salon de Paris 1971, il présente sa première transformation, le cabriolet "Mylord". Reprenant le dessin d'origine de la voiture, il renforce la caisse, aménage un coffre classique et couvre l'habitacle d'une capote. Très élégant, ce cabriolet peut transporter quatre personnes dans le confort le plus absolu. Il est amusant de souligner que, lors de ce même Salon, Heuliez présente sa version "Espace" de la SM, à toit ouvrant en deux parties, ce qui prouve l'attrait que constitue alors ce haut de gamme français pour les carrossiers. Mais le principal ennemi du cabriolet Mylord sera son prix : à 130 000 francs en 1973, il vaut plus du double d'une SM normale, et presque autant qu'une Ferrari Daytona. Les acheteurs ne se précipitent pas et le projet reste donc sans suite. Le nombre d'exemplaires produits n'est pas connu avec certitude, mais aujourd'hui les spécialistes s'accordent généralement sur cinq voitures, dont une aurait été détruite par un incendie, ce qui laisse quatre survivantes.

With this opportunity at Citroën, it was logical that he should take an interest in the new SM. At the Paris Motor Show in 1971 he presented his first transformation, the « Mylord » cabriolet. Using the original design for the car, he strengthened the body, added a standard boot and covered the interior with a hood. This elegant cabriolet could carry four people in absolute comfort. It is interesting to note that at the same Motor Show Heuliez presented his « Espace » version of the SM, with a roof that opened in two sections, emphasising the attraction this luxury French model had for coachbuilders. However, the principal downside of the Mylord cabriolet was its price : at 130,000 francs in 1973, it cost more than twice the standard SM, and almost as much as a Ferrari Daytona. There was no rush to buy it and the project was not taken up. The number of examples built is not known with certainty, but today, experts generally agree on five cars, including one that is thought to have been destroyed by fire, leaving four survivors.







Après la Mylord, Chapron va produire deux autres dérivées de la SM : la berline Opéra, présentée en 1972 et, la même année, des versions présidentielles quatre portes décapotables. Ces voitures sur base SM sont les dernières véritables créations des ateliers Chapron. Ensuite, le carrossier se contentera d'aménagements spéciaux (sur CX et 604 notamment), avant de mettre la clé sous la porte en 1985, sept ans après le décès d'Henri Chapron.

Following the Mylord, Chapron went on to build other SM derivatives: the Opéra saloon, presented in 1972 and the same year, a four-door convertible presidential version. Built on the SM base, these cars were the last real creations to come out of the Chapron workshop. The coachbuilder subsequently stuck to special one-off projects (notably on the CX and 604), before finally shutting up shop in 1985, seven years after the death of Henri Chapron.

















Le modèle présenté
Cette sublime SM cabriolet quatre places, dont "Mylord" est la dénomination commerciale, est exceptionnelle, sinon unique puisqu'elle a passé sa vie entre les mains de la même famille. Selon Noëlle Chapron, il s'agirait de l'ultime SM Mylord construite. Elle fut exposée lors du salon Paris 1973, non vendue, elle figua de nouveau sur le stand du salon de Paris d'octobre 1975. M. Jean Allais, concessionnaire Citroën à Colmar, découvre cette Mylord en exposition sur le stand Chapron. Elle est finie dans un ton gris taupe assez triste. Sur les conseils de son épouse, son mari fait changer la couleur par les Ateliers Henri Chapron. Dès la fin du Salon, la Mylord repart pour être repeinte dans le coloris qu'elle présente aujourd'hui, "Or Byzantin", tiré du nuancier proposé par le carrossier. Pour l'anecdote, il s'agirait d'un nuancier très inspiré des teintes Mercedes Benz.
L'heureux propriétaire immatricule la belle le 19 décembre 1975 sous le numéro 7687 QR 68, à Colmar. Il s'en servira en famille de manière épisodique pour rejoindre sa maison de vacances sur la Côte d'Azur. Évidemment, la SM est entretenue par les ateliers de sa propre concession Citroën de Colmar.
Après la disparition de Jean Allais en 2000, son épouse en hérite et la carte grise est transférée à son nom. Un de ses petits-fils, ayant partagé la même histoire d'amour pour cette voiture, en prend le plus grand soin pour soulager sa grand-mère des soucis d'entretien. Depuis 2000, il assure tout ce qui est nécessaire pour conserver et faire vivre cette superbe SM Mylord dans des conditions optimales de fonctionnement et d'état. Depuis 2000, la voiture est entretenue par l'excellent spécialiste DS et SM, Guy Stoeckel. Entre 2007 et 2009, il remet la SM à jour, en refaisant l'électricité et l'hydraulique, en fiabilisant la mécanique, en éliminant les défauts dus au temps, y compris en carrosserie où quelques légers points sont revus. Parallèlement la capote, séchée par le temps, donc fragile et cassante, est remplacée par le sellier Laurent Reinhart, travaillant pour de nombreux musées et collectionneurs avertis.
Aujourd'hui, cette automobile à l'élégance rare, se présente dans des conditions optimales à tous points de vue. Elle sera livrée à son futur heureux acquéreur avec toute une documentation d'époque, de la correspondance entre Chapron et Jean Allais, depuis les manuels de la SM, jusqu'au dessin technique de la Mylord par Henri Chapron et au procès-verbal de réception aux Mines des Mylord. De plus, deux valises d'origine en cuir noir livrées à l'époque avec la voiture ont été conservées et seront délivrées à l'acquéreur.
Rouler dans cette SM Mylord est un privilège unique. Son élégance est un hymne à ce qui se faisait de mieux en France à l'époque. Certains disent que la Facel Vega est la dernière marque de luxe française ; ceux-là n'ont jamais caressé du regard une SM Mylord. Ses sièges au design 70's tellement représentatifs d'une époque, gainés de cuir havane, vous invitent à déguster le voyage et à oublier vos habitudes. Le profil de ce cabriolet exclusif, qu'il soit capoté ou décapoté, transpire la fluidité et symbolise la sportivité.
Après cette vente, vous n'aurez plus jamais l'opportunité de toucher à la plus pure des SM Mylord, première main, n'ayant jamais quitté le territoire français et toujours merveilleusement entretenue, étant l'ultime exemplaire construit. Nous vous offrons de belles histoires, à vous de les prolonger. Cette automobile est LA dernière automobile de grand luxe française, communion entre Citroën, la marque la plus innovante et Henri Chapron, un des plus célèbres carrossiers, sur la base de la SM, la plus italienne des GT françaises. Écrivez à votre tour la légende de la Mylord en choisissant la meilleure d'entre toutes : celle-ci.

The model on offer
This sublime four-seater SM cabriolet, known commercially as a « Mylord », is exceptional if not unique, having spent its entire life in the hands of one family. According to Noëlle Chapron, this car would be the last Mylord built and had been already displayed at the Paris Motor Show 1973. Remaining unsold, it was on the stand at the Paris Motor Show in October 1975. Mr Jean Allais, a Citroën dealer from Colmar, came across this Mylord displayed on the Chapron stand. It was finished in a rather dull taupe grey. On the suggestion of his wife, he organised with the Henri Chapron workshop to have the colour changed. At the end of the Show, the Mylord went to be repainted in the colour it is presented in today, « Byzantine Gold », a hue taken from the coachbuilder's chart. For the record, it was a colour chart heavily influenced by the Mercedes Benz colour range.
The happy owner registered his beautiful car on 19 December 1975 with the number 7687 QR 68, in Colmar. It was used sporadically to transport the family to their holiday home on the Côte d'Azur. Naturally, the SM was maintained by the workshop of his own Citroën dealership in Colmar.
Following the death of Jean Allais in 2000, his wife inherited the car and it was re-registered in her name. One of her grandsons, having shared the family's love for the car, went to great trouble to organise its maintenance on her behalf. Since 2000, he has ensured that everything was done to conserve this superb SM Mylord and keep it in top condition and running order. It has been maintained since 2000 by the excellent DS and SM specialist Guy Stoeckel. Between 2007 and 2009, he updated the car, refurbishing the electrics and the hydraulic system, working also on the engine, eliminating faults that had appeared over time, and also updating the coachwork, with one or two minor repairs. At the same time the hood, fragile and somewhat brittle with age, was replaced by the upholsterer Laurent Reinhart, who has worked for numerous museums and discerning collectors.
Today, this automobile has a rare elegance, and is presented in the best condition from every perspective. It will be delivered to its lucky new owner with all the period documentation, from the correspondence between Chapron and Jean Allais, and the SM manuals, to the technical drawings of the Mylord by Chapron and documents relating to the official registering of the Mylord model. In addition, two black leather suitcases that came with the car originally, will be passed on to the buyer.
To drive this SM Mylord is a unique privilege. Its grace exemplifies what France did best at that time. Some people think that Facel was the last great French luxury marque, but they must never have looked at an SM Mylord. The 70s-styled seats, so representative of an era, clothed in tan leather, are an invitation to forget your worries and simply enjoy the journey. The profile of this exclusive cabriolet, hood up or down, is supremely fluid and the epitome of sportiness. After this sale, there will never be another opportunity to see such a genuine SM Mylord, a single-owner car that has never left France and has always been meticulously maintained. We offer you a wonderful story, and it is up to you to continue the plot. This automobile is the very last great French luxury automobile. It was born of the relationship between Citroën, the most innovative marque, and Henri Chapron, one of the best coachbuilders, on the base of the SM, the most Italian of French GT cars. Write your own page in the Mylord story by choosing the very best of all : this one.

● 327

Titre de circulation
Suisse
Swiss title

Châssis n°
SBSD00SD1562
Moteur n° 105651

- Superbe état de présentation
- Rare version à boîte automatique
- Modèle encore sous-estimé

- *In superb condition*
- *Rare version with automatic transmission*
- *Model still underestimated*

40 000 – 80 000 €
Sans réserve /
No reserve

○ 1973 CITROËN SM AUTOMATIQUE

Chez Citroën, la SM reste un cas à part, dont l'originalité reste fascinante. Alliant une ligne sportive à la technologie d'avant-garde du constructeur, elle offrait un comportement routier qui ne sacrifiait pas le confort. Son V6 de 170 ch (180 pour les versions automatiques), conçu chez Maserati, l'emmenait à plus de 200 km/h dans une sécurité exemplaire.
Immatriculée pour la première fois le 1er octobre 1973, cette Citroën SM est une des rares versions à boîte automatique, dont le total atteint 1 612 exemplaires. De teinte argent métallisé avec intérieur en tissu gris, elle se présente dans un état splendide, car elle a fait l'objet d'une restauration très poussée par son précédent propriétaire, M. Christian Haefliger, spécialiste de la Citroën SM en Suisse. C'est à la suite de son décès que l'actuel propriétaire, grand amateur de Citroën de qualité, en a fait l'acquisition. D'après les informations qu'il a obtenu auprès de la famille de M. Haefliger, il s'agissait de sa voiture personnelle, dont la restauration avait été menée à bien dans son propre atelier, gage de la qualité de cette réalisation. La belle présentation de cette voiture n'est pas qu'esthétique, et nous avons pu vérifier un fonctionnement parfait lors de notre essai. La mécanique démarre à la première sollicitation, à chaud comme à froid, et tous les accessoires fonctionnent, y compris l'autoradio Citroën d'origine. Le compteur affiche 51 262 km et, grâce à sa boîte automatique, cette SM s'avère agréable et douce à conduire. Elle est accompagnée de ses carnets, d'un dépliant publicitaire d'époque, de sa revue technique et d'un chargeur de batterie.
Dans un état de présentation nettement supérieur à la moyenne, cette rare version automatique est prête à apporter à son nouveau propriétaire le plaisir de son confort hors du commun combiné à la puissance de son six-cylindres Maserati.

Amongst Citroëns, the SM remains a special case, whose originality remains fascinating. Combining a sporty design with the forefront technology of the manufacturer, the SM offered an on-road dynamics that did not sacrifice comfort. Powered by a 170bhp V6 (180 for the automatic version), an engine designed by Maserati, the car easily managed over 200 km/h.
Registered for the first time on the 1st of October 1973, this Citroën SM is a rare version with an automatic transmission, of which just 1,612 units were made. In a shade of silver metallic with grey cloth interior, the car is in a beautiful state, because it went through an extensive restoration by previous owner, Mr. Christian Haefliger, a Citroën SM specialist from Switzerland. It was after his death that the current owner, an avid Citroën fan, bought the car. According to the information obtained from the family of Mr. Haefliger, it was his personal car, whose restoration was completed in his own workshop, a guarantee for the quality of the work. In beautiful condition, the presentation is not just aesthetic, but we were able to verify the running condition of the car with a test drive. The car starts at the first turn of the key, whether hot or cold, and all the accessories work, including the original Citroën radio. The odometer shows 51,262km, and with the automatic transmission, the SM is very smooth to drive. The car comes with its books, a period advertising brochure, its technical book and a battery charger.
In a state of well above average presentation, this rare automatic version is ready to provide its new owner the pleasure of exceptional comfort combined with the power of its six-cylinder Maserati engine.





328

Titre de circulation américain avec certificat de dédouanement français 846 A
US Title with French customs clearance certificate 846 A

Châssis n° AM115/S1005
Moteur n° AM115/1005

- Deuxième spider version 4,9 litres construit
- Moteur d'origine, couleur d'origine
- Performances élevées, modèle emblématique

- *Second 4.9-litre spider produced*
- *Original engine, original colour*
- *High performance, iconic model*

580 000 – 640 000 €

Rarissime version 4,9 litres, boîte manuelle, Spécification européenne / *Rare 4.9-litre version, manual gearbox, European specification*

1969 MASERATI GHIBLI SPYDER 4.9 LITRES

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 de dépasser largement 250 km/h. Les voitures capables de telles vitesses sont plutôt rares, à l'époque. Par ailleurs, Maserati soigne avec cette voiture sa réputation de raffinement et lui fait bénéficier d'une finition particulièrement élégante, complète et soignée. Née avant la crise du pétrole et les limitations de vitesse généralisées, la Ghibli représente l'apogée du Grand Tourisme à l'italienne. La version Spyder, dévoilée au Salon de Turin 1968, est encore plus belle avec sa capote disparaissant sous un volet spécial, ce qui permet une ligne d'une grande pureté. A sa beauté et son luxe, elle ajoute la race de sa mécanique, comme le souligne en septembre 2013 l'édition française de Classic & Sportscar dans un article sur le Spyder Ghibli : "Le passé en compétition du trident est présent dans cette voiture splendide et, lorsque vous entendez démarrer le magnifique V8, son lien de parenté avec la 450 S est évident."
Sortie d'usine au mois de mai 1969, la voiture que nous présentons est particulièrement intéressante car il s'agit de la deuxième Ghibli 4,9 litres Spyder produite. Ayant été fabriquée avant même que la procédure d'homologation soit arrivée à son terme, elle ne comporte pas encore le chiffre "49" repris généralement dans le numéro de châssis des versions 4,9 litres. Cette précision est apportée par un courrier officiel de Maserati, sous la signature de Fabio Collina, et qui apporte une autre information intéressante : bien qu'elle ait été livrée neuve aux États-Unis, cette voiture est une version strictement européenne. Ce n'est en effet qu'à partir de 1971, année de mise en vigueur des lois américaines sur la pollution, que les spécifications des voitures exportées de l'autre côté de l'Atlantique ont été modifiées pour satisfaire à ces nouvelles exigences.

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 well over 250 km/h. Cars capable of such speeds were rare at that time. Keen to maintain their reputation for sophisticated styling, Maserati gave the car a level of finishing that was particularly elegant and polished. A pre-oil crisis baby that appeared before the widespread introduction of speed limits, the Ghibli represents the pinnacle of Italian GT cars.
The Spyder version, unveiled at the 1968 Turin Motor Show, was even more striking with a hood that disappeared beneath a special panel to give the car a beautifully clean, pure line. Adding to the good looks and luxurious finishing was the outstanding engineering, as reported in the September 2013 French edition of Classic & Sportscar in an article on the Spyder Ghibli : « The Trident's history in competition is present in this splendid car, and when you hear the magnificent V8 engine start up, its relationship to the 450 S is clear. » The car on offer, which left the factory in May 1969, is a particularly interesting example, being only the second Ghibli 4.9-litre Spyder to be built. Completed before the homologation process was completed, this example doesn't have the number « 49 » usually included in the chassis number of the 4.9-litre cars. This detail is clarified in an official Maserati letter, signed by Fabio Collina, which also reveals another interesting fact : although delivered new to the US, this car is built to European specification. It was not until 1971, the year that stringent laws on pollution came into force in the US, that specifications for cars exported to the other side of the Atlantic were modified to comply with these rules.











Un autre courrier de Maserati, signé Ermanno Cozza, indique de son côté que la voiture se présente aujourd'hui comme à l'origine, de couleur jaune avec intérieur noir, et qu'elle a été livrée neuve à Prestige Motors, à Beverly Hills, quartier de Los Angeles particulièrement prisé par les stars de cinéma.
En 1994, alors qu'elle était à restaurer, la voiture passait entre les mains d'un membre actif du club Maserati USA, Terrence Teodori. Il la conservait jusqu'en 2006 et la cédait alors à Motorcar Gallery, à Fort Lauderdale, en Floride. Peu de temps après, elle séduisait un amateur français et retraversait l'Atlantique pour rejoindre son garage. Il faisait procéder à une remise en état, tout en conservant la teinte d'origine, tant intérieure qu'extérieure, si bien que la présentation est aujourd'hui superbe.
Cette voiture est particulièrement rare : sur les 125 exemplaires de Spyder Ghibli produits d'avril 1969 à mai 1972, seuls 37 sont équipés du moteur 4,9 litres reliés à une boîte mécanique. Le nombre de versions strictement européennes est encore plus bas, autours d'une quinzaine, ce qui fait de ce Spyder Ghibli une opportunité unique d'acheter une des Maserati de route les plus légendaires.

A second letter from Maserati, signed by Ermanno Cozza, states that the car is presented today in its original form, in yellow with black interior, and that it was delivered new to Prestige Motors in Beverly Hills, the area of Los Angeles loved by film stars.
In 1994, the car, in need of restoration, passed into the hands of an active member of the Maserati owners' club, Terrence Teodori. He kept the car until 2006 when he passed it on to the Motorcar Gallery in Fort Lauderdale in Florida. Shortly afterwards, it caught the eye of a French enthusiast who brought the car back across the Atlantic. He undertook the restoration, keeping the original colour scheme inside and out, and the car is presented in superb condition today.
This motorcar is particularly rare: of 125 examples of the Ghibli Spyder produced between April 1969 and May 1972, just 37 were given the 4.9-litre engine with manual gearbox. The number built to European specification is even lower, around fifteen, making this chance to buy one of the most iconic road-going Maserati cars unmissable.
.

329

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 1664
Moteur n° 1664

- Palmarès impressionnant, histoire sportive documentée par Adolfo Orsi
- Vendue neuve en France
- Matching numbers
- Ticket d'entrée au plus grand nombre de courses historiques

- *The best racing history*
- *Racing history documented by Adolfo Orsi*
- *Matching numbers*
- *Sold new in France*
- *Eligible to major historic racing events*

1 400 000 – 1 800 000 €

Vendue neuve en France, ex-24 Heures du Mans et Mille Miglia en 1956 / *Sold new in France, raced 1956 24 Hours of Le Mans, Mille Miglia…*

1956 MASERATI 150 S

Pendant la période 1948-1952, les nombreuses activités de Maserati et d'Adolfo Orsi (fonderie, aciéries, machines agricoles, bougies d'allumage, batteries et transports) se sont ralenties à cause de problèmes rencontrés avec les syndicats ; Adolfo connaissait également des difficultés avec ses frères et sœurs pour la direction du Gruppo Orsi, la société holding. A la fin de l'année 1952, toutes les entreprises étaient réparties entre les membres de la famille Orsi et Adolfo Orsi obtenait 100% du contrôle sur l'Officine Alfieri Maserati, la société qu'il préférait et qui produisait des automobiles et des fraiseuses. Son fils Omar l'aidait à développer l'entreprise et à améliorer le Département Course, avec pour objectif de retrouver de la compétitivité en face de Ferrari, la jeune marque concurrente.
En deux ans, grâce aux projets développés par Gioachino Colombo (qui avait rejoint le constructeur en octobre 1952), Valerio Colotti et Vittorio Bellentani, Maserati retrouvait le succès dans les Grand Prix (d'abord avec l'A6GCM et ensuite avec la 250 F) et les épreuves pour voitures de sport (avec la nouvelle A6GCS/53). En août 1953, le jeune Giulio Alfieri rejoignait la société pour suivre les voitures de course et l'activité compétition ; en octobre 1953, Colombo s'en allait et Bellentani prenait la direction technique de l'entreprise. En 1954, Bellentani développait les nouveaux moteurs à deux ACT six-cylindres 3 litres et quatre-cylindres 1,5 litres, respectivement pour une puissante voiture de sport (la 300 S) et pour une machine plus petite (la 150 S), un projet destiné aux pilotes privés, qui avaient toujours constitué un noyau de clients fidèles aux frères Maserati pendant l'époque d'avant-guerre.

The Maserati activity, in the period 1948-1952, has been slowed down by the problems created by trade-unions to Adolfo Orsi's several activities, ranging from steel factories, foundry, agricultural machines, spark-plugs and batteries, to the transport business; furthermore he had problems with his brothers and sisters in the management of the Gruppo Orsi, the holding company. At the end of 1952, all the companies were split among the Orsi family members and Adolfo Orsi obtained the 100% control of his beloved Officine Alfieri Maserati, which produced cars and milling machines. His son Omar helped him to develop the company and to improve the Racing Department with the goal to regain competitiveness with the young Ferrari rival company.
In a couple of years, thanks to the projects developed by Gioachino Colombo (who joined the company in October 1952), Valerio Colotti and Vittorio Bellentani, Maserati won again in the Grand Prixes (with the A6GCM and later with the 250F) and in the Sports Cars races (with the new A6GCS/53). In August 1953 the young Giulio Alfieri was hired to follow the racing cars on the tracks activity; in October 1953 Colombo left and Bellentani took the technical direction. In 1954 Bellentani developed the new dohc 6 cylinder 3.0 liter and 4 cylinder 1.5 liter engines, respectively for a powerful sports car (the 300S) and for a smaller sports car (150S), a project for the gentleman drivers, who have always been faithful customers of the Maserati brothers in the pre-war time.

Au cours de l'hiver 1954/1955, les deux nouveaux moteurs étaient assemblés et testés au banc. Pour la 150 S, le constructeur prévoyait aussi une version sœur "1500 ou 1600 Gran Turismo", si bien que Maserati produisait deux châssis différents. Mais l'activité compétition était si intense pour les 80 personnes de la division automobiles (160 autres personne étaient impliquées dans l'activité machines-outils) que le programme de la version GT se voyait gelé et seul un prototype, habillé d'une carrosserie Spider par Fantuzzi, était assemblé à la fin de 1957. Entretemps, le 13 novembre 1954, le tout premier moteur 150 S, installé sur le canot à moteur de course "Maria Luisa IV", lui permettait de signer un nouveau record de vitesse sur l'eau pour la catégorie 350 kg, en dépassant 173 km/h. Fin d'avril/ début mai 1955, deux Maserati 150 S expérimentales faisaient l'objet de tests sur l'autodrome de Modène, entre les mains du pilote d'usine Jean Behra et de quelques jeunes pilotes italiens, sous l'autorité de Guerino Bertocchi, le pilote d'essai maison. Le moteur, qui présentait des dimensions d'alésage x course de 81 x 72 mm, développait environ 140 ch à 7 500 tr/mn et transmettait le mouvement à une boîte quatre rapports ; le châssis, fabriqué par Maserati, se caractérisait par une suspension indépendante à l'avant et un essieu De Dion à l'arrière. La carrosserie tout en rondeurs des voitures de 1955, qui ressemblait à celle de la 300 S, était fabriquée par la Carrozzeria Fiandri & Malagoli, de Modena, et deux anciens ouvriers de la Carrozzeria Fantuzzi, car Fantuzzi manquait de temps pour suivre la fabrication, les réparation et les modification sur les voitures.
Les toute premières 150 S était vendues en mai 1955 et l'un des premiers clients étaient... une cliente, une Américaine grande et blonde du nom d'Isabelle Haskell ; au cours de la saison 1955, elle rencontrait un jeune pilote argentin, Alejandro De Tomaso et, au mois de mars 1957, elle devenait Mme De Tomaso !

In the winter 1954/1955 the two new engines were assembled and test-benched. For the 150S it was planned also a sister "1500 or 1600 Gran Turismo" version and therefore Maserati built two different chassis frames. But the racing activity was so frantic for the 80 people of the car division (other 160 workers were involved in the milling machines division) that the GT version program was frozen and only a prototype, with a Spider body by Fantuzzi, was assembled in late 1957.
In the meantime, on 13 November 1954, the very first 150S engine, fitted on the racing motor boat "Maria Luisa IV", gained a new speed world record in the 350 kilos class, with the speed of over 173 km/h.
At the end of April/early May 1955 a couple of experimental 150S were tested at the Modena Autodrome by the factory driver Jean Behra and by a selection of young Italian drivers, under the careful survey of Guerino Bertocchi, the factory test-driver. The engine had 81mm. bore and 72 mm. stroke, developed ca. 140 bhp at 7.500 rpm and was coupled with a 4 speed gearbox; the chassis frame, built by Maserati, was characterized by front independent suspensions and a rear De Dion axle.
The very round bodies of the 1955 cars, resembling the style of the 300S, were built by Carrozzeria Fiandri & Malagoli of Modena, two former Carrozzeria Fantuzzi workers, because Fantuzzi was too busy to follow the manufacturing, repair and modification of the works cars.
The very first 150S cars were sold in May 1955 and one of the first customers was Isabelle Haskell, a tall, blond American girl; during the 1955 season she met a young Argentinean driver, Alejandro De Tomaso, and in March 1957 she became Mrs. De Tomaso!

Dans la catégorie 1500, les principales concurrentes étaient les Porsche, l'EMW six-cylindres et les Osca : le 28 août 1955, Maserati engageait la 150 S à la "500 Km Rennen", sur le mythique circuit du Nürburgring. Jean Behra remportait la course avec une avance de 2 mn sur la Porsche de Von Frankenberg, à la moyenne de 124 km/ et en signant un meilleur tour à 128 km/h. Le jeune Aurelio Bertocchi, fils de Guerino, fraîchement diplômé d'une école d'ingénieur, écrivait alors dans ses notes : "Notre voiture est, d'une façon générale, supérieure aux concurrentes dans le domaine de la puissance et de la tenue de route, sans oublier qu'elle dispose d'un bien meilleur freinage. Les EMW et Porsche présentent des carrosseries mieux profilées et plus efficaces, sont aussi beaucoup plus légères (550 kg contre 630 à notre voiture). Compte tenu de la grande variété du circuit, une boîte cinq rapport serait préférable." Entretemps, en mai 1955, Bellentani quittait Maserati et la famille Orsi nommait Giulio Alfieri au poste de directeur technique. A la fin de la saison, Alfieri mettait au point une nouvelle version de la carrosserie de la 150 S : un modèle testé dans la soufflerie du Politecnico, à Milan, et une nouvelle carrosserie profilée réalisée par Fantuzzi était adoptée. Surnommée "codine", (petits ailerons), elle se caractérisait par des flancs droits, un arrière "coda tronca" (tronqué), un avant bas et un carénage intégral sous la voiture.

The stronger competitors in the 1500 class were the Porsches, the EMW 6 cylinder and the OSCAs : on 28 August 1955 Maserati entered a 150S at the 500 Kilometer Rennen, at the mythical Nuerburgring. Jean Behra won the race with a 2 minutes advance over Von Frankenberg' Porsche, obtaining the average speed of 124 km/h with the fastest lap at over 128 kmh. Young Aurelio Bertocchi, Guerino's son, a recent engineering graduate, wrote in his notes : "our car is, as a whole, superior to the competitors for the power and road-holding, especially it has a much better braking. EMWs and Porsches have more efficient and streamlined bodies, are also much lighter (550 against 630 kilos of our car). Giving the variety of the track, a 5 speed gearbox would be preferable".
In the meantime, on May 1955 Bellentani left Maserati and the Orsis named Giulio Alfieri as Technical Director. At the end of the season Alfieri developed a new version of the 150S body : a model was tested at the wind tunnel of the Politecnico in Milan and a new streamlined body by Fantuzzi was adopted, nicknamed "codine" (small tails), characterized by straight sides, "coda tronca" (truncated tail), a low front and complete fairing of the under car.

Le 29 janvier 1956, une nouvelle 150 S "version 1956", confiée à De Tomaso/Tomasi, remportait sa catégorie et terminait quatrième au classement général des 1000 Km de Buenos Aires, qui comptait pour le Championnat du Monde des Constructeurs. Elle n'était que 9 tours derrière la 300 S victorieuse de Moss/Menditeguy, alors que l'équipage Haskell/Lostalo signait la septième place au général avec leur vieille "version 1955".
En plus du résultat de Buenos Aires, cette victoire Maserati inattendue, devant un essaim de Porsche et d'EMW, pourtant régionales de l'étape, donnait une impulsion à la réputation et aux ventes de la 150 S : en 1956, des voiture étaient vendues en Suède (Bonnier), Hollande (Beels Racing Team), Portugal (Mascarenhas), Belgique (Berger), Angleterre (Naylor), États-Unis (trois voitures), Italie (Perella, Pagliarini, Garavaglia), Argentine (De Tomaso) et France. Le Garage Mirabeau, importateur Maserati en France géré par l'enthousiaste Colonel John Simone et par Jean Thepenier, vendait en effet trois "versions 1956" de la 150 S: #1661 à Claude Bourillot, #1664 à Louis Cornet et #1668 à Guy Michel. La première série de 150 S "version 1956" comportait un châssis produit par Maserati et des carrosseries par Fantuzzi. Mais après le lancement de la saison 1956, quand l'activité Viale Ciro Menotti a pris un rythme plus élevé, les dernières voitures ont été assemblées avec des châssis fabriqués par Gilco, et des carrosseries par Fiandri & Malagoli.

On 29th January 1956, a new "1956 version" 150S, driven by De Tomaso/Tomasi, won the class and arrived fourth overall at the 1000 Kilometres de Buenos Aires, valid for the World Sports Car Championship, only 9 laps ahead of the winning 300S of Moss/Menditeguy, while Haskell/Lostalo arrived 7th overall with her old "1955 version".
The unexpected Maserati victory against a brigade of Porsches and EMWs at their home circuit and the Buenos Aires result gave a boost to the 150S image and sales : 1956 cars were sold to Sweden (Bonnier), Holland (Beels Racing Team), Portugal (Mascarenhas), Belgium (Berger), England (Naylor), USA (3 cars), Italy (Perella, Pagliarini, Garavaglia), Argentina (De Tomaso) and France. The Maserati French importer Garage Mirabeau, run by the enthusiastic Colonel John Simone and Jean Thepenier, sold three "1956 version" 150Ss : #1661 to Claude Bourillot, #1664 to Louis Cornet and #1668 to Guy Michel.
The first badge of the "1956 version" 150Ss had chassis frames built by Maserati and bodies by Fantuzzi : when the 1956 racing season was on and the activity in Viale Ciro Menotti became more frantic, the later cars were assembled with chassis frames from Gilco and bodies by Fiandri & Malagoli.

Goodwood 1956. DR



Le Mans 1956. DR

Après la saison 1956, la production de la 150 S était abandonnée, Maserati concentrant son énergie au développement de la nouvelle 200 S. Avec le recul, la 150 S était une voiture puissante, mais un peu surdimensionnée pour sa catégorie. Le châssis 150 S et les gros freins de 320 mm pouvaient facilement supporter une puissance nettement plus élevée. L'usine équipait alors la voiture d'un moteur 2 litres 190 ch (pour l'engager aux Mille Miglia 1956), ainsi que d'un quatre-cylindres 2,5 litres (pour les 1000 Km d'Argentine et les 12 Heures de Sebring) : une voiture identique, dotée d'un moteur 2 litres, permettait au Suisse Willy Daetwyler de s'emparer du Championnat d'Europe de la Montagne. Le moteur 1,5 litres était lui aussi très puissant : le pilote britannique Brian Naylor, après avoir accidenté sa propre 150 S, installait le moteur Maserati sur un châssis de Lotus 11 et dominait facilement sa catégorie dans les épreuve anglaises. En 1960 le même moteur, développé, équipait également des monoplaces de Formule 1.

La feuille de production du châssis #1664, datée du 27 mars 1956, précise que le châssis a été produit chez Maserati et la carrosserie rouge chez Fantuzzi : le 30 mars, la facture de Maserati à Louis Cornet indique un montant de 4 500 000 lires plus taxes. Ce n'était pas une voiture bon marché, à fabriquer et à acheter : une 300 S coûtait 6 000 000 lires.

Cornet faisait l'achat de deux jantes Borrani supplémentaires et immatriculait la voiture en Italie (numéro provisoire BO 57122). De façon à éviter les droits d'importation en France, Maserati éditait un carnet ATA à son propre nom, de telle sorte que la voiture pouvait se rendre sans problème sur les différents circuits européens. Le châssis #1664 faisait ses premières armes le 2 avril 1956 lors des Goodwood Easter Races. La voiture était décrite dans le programme comme "peinte en bleu", et le magazine Autosport y faisait ainsi référence : "La toute nouvelle Maserati 1500 était handicapée dès le départ par des amortisseurs grippés. Mais attaquant malgré tout, le pilote perdait le contrôle de la voiture à la chicane et sortait de la piste, endommageant sérieusement cette magnifique petite voiture."

Cornet engageait ensuite #1664 aux Mile Miglia : par une journée pluvieuse, il prenait le départ de Brescia à 4h35 du matin (numéro de course 435) mais abandonnait avant Rome à cause d'une sortie de route.

After the 1956 season the 150S production was abandoned, Maserati dedicating his energy to develop the new 200S model. Looking back, the 150S was a powerful car, a bit too oversized for the category. The 150S chassis and the big 320 mm. diameter brakes were able to support easily much more power. The factory fitted a car with the new 190 bhp 2 liter engine (as works entry at the 1956 MM) and also with a 2.5 liter 4 cylinder engine(at the 1957 Argentinean 1000 km. and Sebring 12 Hours) : a similar car, fitted with a 2 liter engine, permitted the Swiss Willy Daetwyler to conquer the 1957 European Hill-climb Championship. The 1.5 liter engine itself was also very powerful : the English driver Brian Naylor, after having crashed his own 150S, fitted his Maserati engine on a Lotus 11 chassis and dominated easily the class in the English races. In 1960 the same engine, developed, was used also in F1 cars.

#1664 build-sheet, dated 27 March 1956, states that the chassis was built by Maserati and that the red body by Fantuzzi : on 30th March the Maserati invoice to Louis Cornet shows a price of Lire 4.500.000 plus tax. It was not a cheap car, to build and to purchase : the list price for a new 300S was Lire 6.000.000.

Cornet purchased also two additional Borrani wire wheels and he registered the car in Italy (provisional registration BO 57122). In order to avoid import duties in France, Maserati issued an ATA Carnet at his own name, so that the car could be moved around Europe with no problems.

The #1664 race debut was on 2nd April 1956 at the Goodwood Easter Races. The car is described in the program as "painted in blue" ; the English magazine Autosport refer that "the brand new 1.500 cc. Maserati was handicapped from the start with seized shock absorbers. Trying hard nonetheless, he lost control at the Chicane and slid off, badly damaging his beautiful little machine".

Then Cornet entered #1664 at the Mille Miglia : in a rainy day, he left Brescia at 4.35am (race no. 435) but he did not arrived to Rome because of a crash.

On June 10th Cornet (together with Robert Mougin) raced at the 1000 Kilometre de Paris at Montlhéry : they classified 12th overall and 4th in class. On June 17th, Cornet raced in Portugal the IV Taca Cidade do Porto (for 1.5 liter cars) and he arrived 6th.



Goodwood 1956. DR



Goodwood 1956. DR



Goodwood 1956. DR

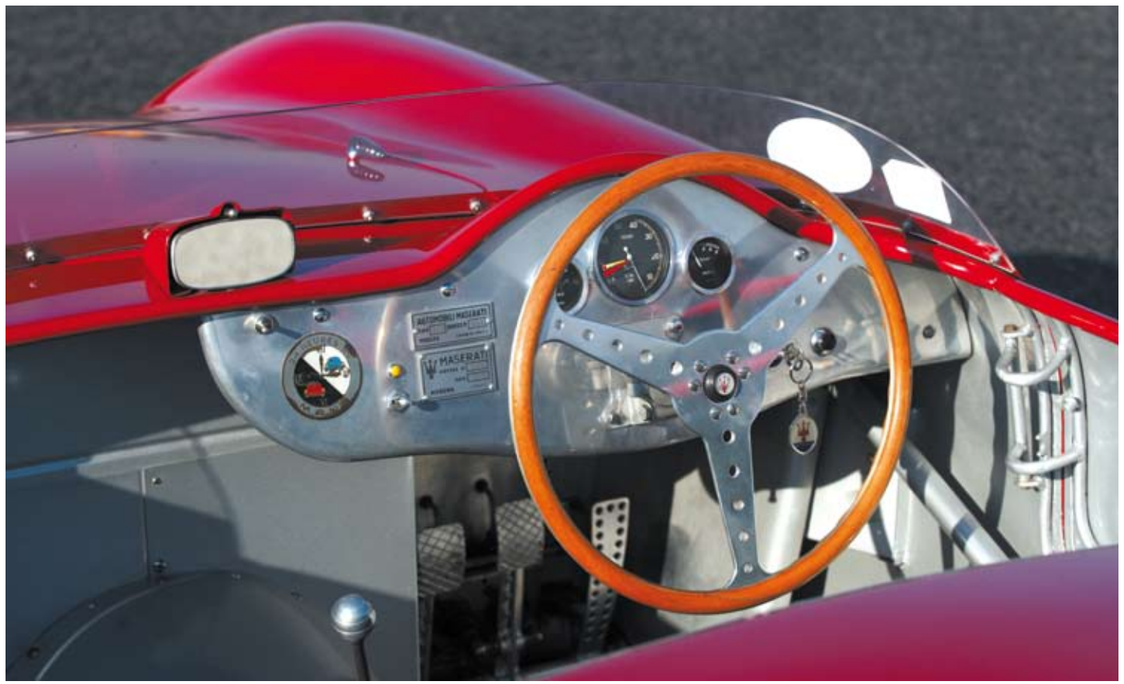

Goodwood 1956. DR

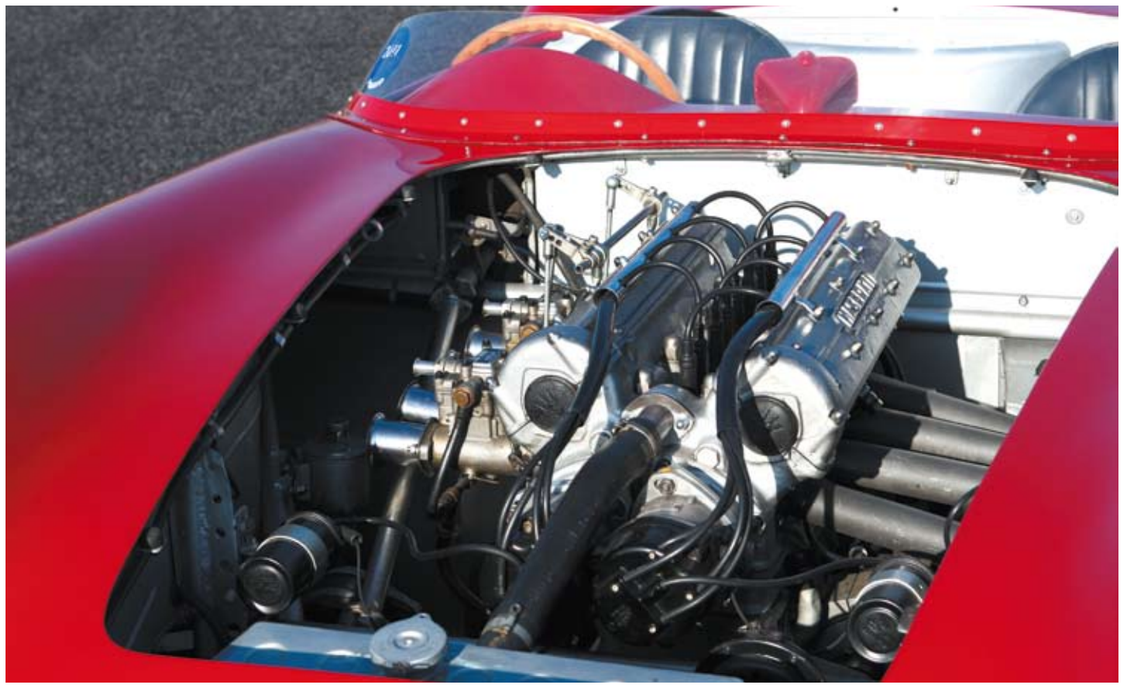


Le Mans 1956. DR



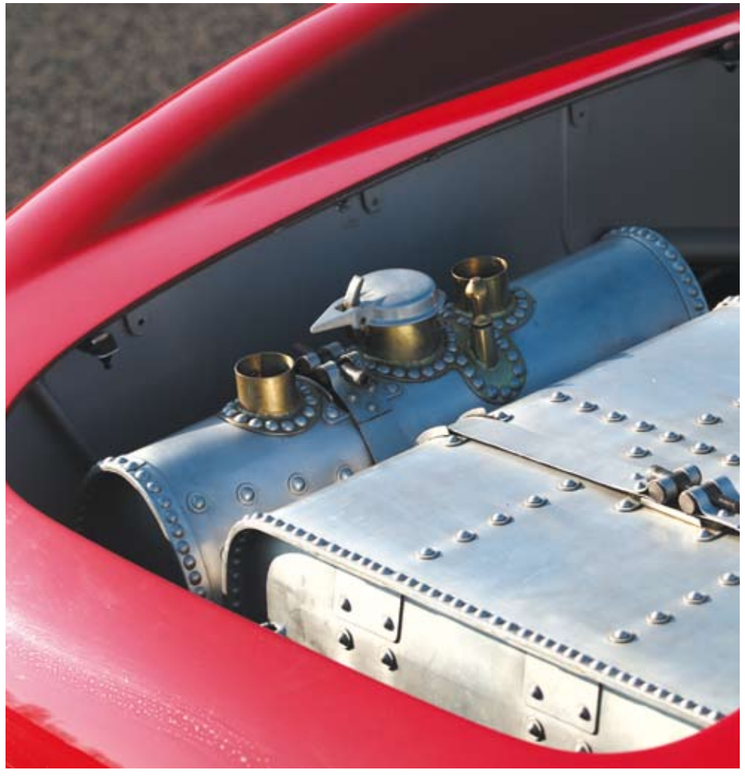
Le Mans 1956. DR





La 10 juin, Cornet (faisant équipe avec Robert Mougin), prenait part aux 1000 Km de Paris, sur le circuit de Montlhéry : ils se classaient douzièmes au général et quatrièmes de leur catégorie. Le 17 juin, on retrouvait Cornet au Portugal, pour la IV Taca Cidade do Porto (réservée à la catégorie 1500) où il terminait sixième.
Le 24 juin, Cornet s'engageait au Gran Premio Supercortemaggiore à Monza (avec Jean-Claude Vidilles comme coéquipier) mais, pour une raison inconnue, il ne prenait pas le départ de la course.
Mais pour les pilotes français, l'épreuve la plus importante était les 24 Heures du Mans. Seules deux Maserati prenaient part à l'édition 1956, toutes les deux des 150 S. Cornet pilotait #1664 avec Robert Mougin, et l'équipage Bourillot/Perroud était au commandes de la voiture sœur, #1661. Le 25 juillet, jour des vérifications techniques, #1664 pesait 724 kg, avait un nez peint en bleu, un phare additionnel, un large pare-brise aérodynamique et un carénage profilé. A la fin de la première heure elle était seizième, puis dix-septième à la deuxième, seizième à la troisième. Après la quatrième heure elle était contrainte à l'abandon, à cause d'un bris de moteur. De son côté la #1661 de Bourillot arrivait neuvième au classement général, et deuxième de sa catégorie.
La dernière course de la saison de Cornet eut lieu le 7 octobre aux Coupes du Salon, à Montlhéry : par une journée triste pour le sport automobile, avec les accidents de Benoit Musy et Louis Rosier, il signait la sixième place au général et la deuxième de sa catégorie. Le 7 avril 1957, Cornet terminait deuxième aux Coupes de l'Union Sportive Automobile, à Montlhéry, remportant sa catégorie, et le 16 juin 1957, Louis Cornet courait pour la dernière fois au volant de #1664 à l'occasion du Prix de Paris, et franchissait septième la ligne d'arrivée. A partir de là, Cornet se tournait vers les DB Panhard, obtenant quelque bons résultats aux 24 Heures du Mans.
En mai 1958, la voiture retournait à l'usine pour un révision du moteur et une vérification de l'embrayage et des freins ; elle faisait aussi l'objet de tests sur le Modena Aerautodromo.
Au cours de l'année 1959, Maserati invitait Cornet à ramener sans tarder la voiture en Italie, car le carnet ATA avait expiré ; en 1960, le problème avec les douanes trouvait une solution et la voiture était finalement exportée vers la France.
Elle n'était alors plus compétitive : au cours de la saison 1960, elle était utilisée par Jacques Lefebvre à Spa, à la course de côte de Macon-Solutré, aux Trophées d'Auvergne, aux Coupes de Paris et à Nogaro.

On June 24th Cornet entered the car at the Gran Premio Supercortemaggiore in Monza (his co-driver was Jean Claude Vidilles) but, for unknown reason, he did not take part in the race.
But the real race for every French driver is the Le Mans 24 Hour : only two Maserati took part in the 1956 edition, both were 150Ss. Cornet entered #1664 together with Robert Mougin and Bourillot/Perroud had sister car #1661. On 25th July, at the technical scrutinizing, #1664 weighted 724 kilos, the nose was painted blue, an additional light, a large windscreen and an aerodynamic fairing were fitted. After the 1st hour it was 16th, 17th at the 2nd hour, 16th at the third. At the 4th hour it was forced to retire, because of the engine breakage. Bourillot' #1661, instead, arrived 9th overall, second of the up to 1.500 class.
The last race of the 1956 Cornet's season was on October 7th at the Coupes du Salon in Montlhéry : on a sad day for the motorsport, with the incidents of Benoit Musy and Louis Rosier, he arrived 6th overall and second in class. On 7th April 1957 Cornet arrived 2nd at the Coupes de l'U.S.A. (Union Sportive Automobile) in Montlhéry, winning the category and on 16th June 1957 Louis Cornet raced the last time #1664 at the Prix de Paris, and he placed 7th. Cornet drove, from then on, DB Panhard cars, achieving good results at Le Mans.
On May 1958 the car was taken back to the factory for tuning the engine, check of the clutch and brakes ; the car was also tested at the Modena Aerautodromo.
During 1959 Maserati hurried Cornet to take back the car to Italy because the ATA Carnet was expired ; in April 1960 the custom situation of the car was solved and the car was finally exported to France.
Then the car was no more competitive : during the 1960 season it was raced by Jacques Lefebvre at Spa, at the Macon Solutré hill-climb, at Trophee d'Auvergne, at Coupes de Paris, and Nogaro.
In 1978 a certain Mr. Th. Van de Voort wrote a letter to Maserati Club (of England), published in The Trident newsletter, telling that he had purchased the project two years before in Belgium.







CORSE MASERATI 150 S Telaio # 1664

Data	Evento	N°	Pilota/Piloti	Auto	Ris.	Pos. classe/causa ritiro
02.04.1956	Goodwood Easter Races (GB)	68	Louis Cornet	Maserati 150S	Rit.	-
29.04.1956	1000 Miglia (I)	435	Louis Cornet	Maserati 150S	Rit.	-
10.06.1956	1000 km Paris (F)	54	Louis Cornet/Robert Mougin	Maserati 150S	12.	4. S1,5
16.06.1956	Coppa Oporto (P)	-	Louis Cornet	Maserati 150S	6.	-
24.06.1956	GP Supercortemmaggiore (I)	53	Louis Cornet	Maserati 150S	NV	-
29.07.1956	24 H Le Mans (F)	31	Louis Cornet/ Robert Mougin	Maserati 150S	Rit.	Motore
07.10.1956	Coupes du Salon (F)	-	Louis Cornet	Maserati 150S	6.	2. S1,5
07.04.1957	Coupes de l'USA (F)	-	Louis Cornet	Maserati 150S	2.	1. S
16.06.1957	Prix de Paris (F)	-	Louis Cornet	Maserati 150S	7.	-

Rit. = Ritirato
NV = Non Verificato
S = Categoria Sport
S1,5 = Categoria Sport Classe 1500 cc

En 1978, un certain M. Th. Van de Voort écrivait une lettre au Maserati Club (of England), publiée dans le bulletin "The Trident", indiquant qu'il avait acheté la voiture deux ans auparavant en Belgique.
En 1983, un certain M. Henny Van Tongeren transmettait des photos de la voiture, en instance de restauration, à l'usine Maserati pour information.
Après 1983, l'usine Maserati n'a plus d'archive concernant #1664. On sait qu'après la Belgique, elle est vendue à Lord Brocket en Angleterre à la fin des années 80 qui la fait restaurer. Il la garde jusqu'au milieu des années 90 et elle est achetée par le pilote et collectionneur allemand, Georg Stummeyer qui participait en 79/80 et 81 au Championnat Allemand en Groupe IV. Il engage la voiture aux Mille Miglia en 96 et 98. Sans quitter l'Allemagne, en 1998, elle passe entre les mains de Juergen Pyritz, amateur de la marque au Trident jusqu'en 2000. Cette année-là, Stummeyer la rachète et en 2004, elle passe entre les mains du propriétaire actuel, un fin collectionneur italien, producteur d'un excellent vin, qui a toujours baigné dans la passion des belles automobiles puisque son père était déjà collectionneur et plus particulièrement, de la marque Lancia. Il participera aux Mille Miglia à deux reprises après avoir confié à Comelli la restauration de cette magnifique barchetta 150 S.
Il s'agit ici d'une opportunité exceptionnelle d'acquérir une automobile historique au palmarès très important, ayant couru à l'époque la plus importante course d'endurance, les 24 Heures du Mans et la plus célèbre course italienne, les Mille Miglia. Cette 150 S #1664 est de plus équipée de son moteur d'origine et se présente dans un excellent état, très régulièrement entretenue par le mécanicien de son propriétaire, comme les autres prestigieuses automobiles de sa collection.
Il s'agit du meilleur ticket d'entrée à toutes les grandes courses historiques…

In 1983 a certain Mr. Henny Van Tongeren transmitted photos of the car, to be restored, to the Maserati factory for information.
After 1983, the Maserati factory has no more archival records for # 1664. After Belgium, it was sold to Lord Brocket in England in the late 1980s, who had it restored. He kept it until the mid-1990s and it was bought by the German racer and collector, Georg Stummeyer who participated in 1979/1980 and in 1981 in the German Championship in Group IV. It was entered in the Mille Miglia of 1996 and 1998. Without leaving Germany in 1998, it passed into the hands of Juergen Pyritz, a Trident brand enthusiast who had it until 2000. That year, Stummeyer repurchased the car and in 2004 it passed once again into the hands of the current owner, an Italian collector, and producer of excellent wine, who has always loved fine automobiles since his father was a collector and more specifically, the Lancia brand. He participated in the Mille Miglia twice after Comelli entrusted the restoration of this magnificent barchetta 150 S.
This is an exceptional opportunity to acquire a very important historical automotive award winning car, which has participated in the most important of endurance races, the 24 Hours of Le Mans and the most famous Italian race, the Mille Miglia. This 150 S # 1664 is moreover equipped with its original engine and comes in excellent condition, regularly maintained by the owner's mechanic, just like other cars in this prestigious collection.
This car provides the best entry possible to all major historic racing events...



LOTS 330 ET 331
PROVENANT
DU CONSERVATOIRE
CITROËN



330

Vendu sans titre de circulation, à immatriculer en carte grise de collection
Sold unregistered To be registered with collectors title

Châssis n° 638658

- Prototype unique d'un constructeur particulièrement créatif
- Résultat des travaux du bureau d'études Peugeot-Citroën
- Vendu directement par Citroën Heritage

- *Unique prototype of a particularly creative constructor*
- *Result of study by Peugeot-Citroën design team*
- *Sold directly by Citroën Heritage*

10 000 – 15 000 €
Sans réserve /
No reserve

1982 CITROËN ECO 2000, PROTOTYPE SA 103

Les crises pétrolières des années 1970 ont profondément marqué les esprits. La consommation automobile est devenue une préoccupation majeure, pour des raisons non seulement commerciales, mais aussi politiques : il s'agit de réduire la dépendance énergétique du pays. Ainsi est né en 1981 le programme "ECO 2000", qui devait aboutir en 1986 à la mise au point d'un véhicule consommant 3 litres aux 100 km en moyenne. Ce projet était financé à 50% par les pouvoirs publics et, chez Peugeot-Citroën, une centaine d'ingénieurs a participé aux recherches. Le cahier des charges précisait de "rejeter tous les a priori techniques, le parti-pris de départ consistant à explorer le maximum de solutions, dans tous les domaines." Les études ont débouché sur quatre prototypes successifs, dénommés SA 103, SA 109, SA 117 et SL 10. La dernière version, de 1985, atteignait une consommation de 2,4 litres aux 100 km à 90 km/h, avec une moyenne de 3 litres : objectif atteint !
Le prototype que nous proposons ici, provenant directement des réserves de Citroën Heritage qui accepte de s'en séparer, est le SA 103, premier du genre. Selon Citroën, il s'agissait d'une "première synthèse des travaux théoriques entrepris, principalement axée sur le poids et l'esthétique. La volonté de n'exclure aucune solution a priori est illustrée par l'adoption d'une architecture de type "propulsion". Dans le souci de gagner du temps, le moteur bicylindre à plat a été retenu." La voiture ne pèse que 430 kg, avec un Cx de 0,267 et une consommation de 3,5 litres aux 100 km. Le moteur de 704 cm3 développe 26 ch DIN et la voiture atteint 140 km/h en pointe.
Voiture préfigurant le problème énergétique auquel nous sommes de plus en plus confrontés, cette Citroën ECO 2000 est une occasion unique d'acquérir un prototype résultant de travaux poussés effectués par un constructeur dans le secret de ses bureaux d'études. En outre pour un collectionneur n'hésitant pas à s'investir dans le projet elle pourra après restauration être remise sur la route avec son inimitable style 80's. Elle est immatriculable en carte grise de collection.

The oil crisis during the 1970s had a huge impact. Fuel consumption in cars became a major preoccupation, not just for commercial purposes but also political reasons, as reducing energy consumption became important on a national scale. Thus, in 1981 the « ECO 2000 » programme was launched, supposed to culminate in 1986 with the development of a vehicle that consumed an average of 3 litres of fuel per 100km. This project was 50% funded by the government and a hundred engineers at Peugeot-Citroën took part in the research. The specifications stated that « all technical preconceptions be rejected, and the starting point should be the exploration of the widest variety of solutions across all areas. » The studies resulted in four successive prototypes : SA 103, SA 109, SA 117 and SL 10. The last version, built in 1985 achieved a consumption rate of 2.4-litres over 100 km at 90 km/h, with an average of 3 litres – objective achieved !
The prototype offered, SA 103 – the first in the series - comes directly from Citroën Heritage, who has decided to part with it. According to Citroën, it was the « initial synthesis of theoretical work undertaken, focussing principally on weight and aesthetics. The desire not to exclude any potential solution is illustrated through the use of the « propulsion » type architecture. In order to save time, the flat twin-cylinder engine was retained. » The car weighs just 430 kg, with a drag coefficient of 0.267 and fuel consumption of 3.5-litres per 100 km. The 704cc engine develops 26 bhp DIN and the car has a top speed of 140 km/h.
A car prefiguring energy concerns that are increasingly present, this Citroën ECO 2000 provides a unique opportunity to buy a prototype resulting from advanced research carried out in the secrecy of a manufacturer's design studio. A collector who is keen to invest in this project will be able to restore and put the car on the road, displaying its inimitable 80s styling. It can be registered with in France with a collectors registration.



331

Carte grise française
French title

Châssis n°
VF7RTIGR094GR0026

- Voiture de compétition d'usine
- Un des exemples de la redoutable armada Citroën
- Modèle sophistiqué et ultra puissant
- Récemment remise en route

- *Factory competition car*
- *An example of the formidable Citroën fleet*
- *Sophisticated and ultra-powerful model*
- *Recently recommissioned*

60 000 – 100 000 €

3e au rallye de l'Atlas 1994 avec H.Auriol / G.Picard / *3rd in the 1994 Atlas Rally with H.Auriol / G.Picard*

1994 CITROËN ZX RALLYE-RAID ÉQUIPE USINE

Les années 1990 ont été marquées par les succès de Citroën en rallye-raid, avec à la clé cinq titres constructeurs d'affilée en Coupe du Monde. Après des débuts prometteurs en 1990 (1ère et 2ème place à la Baja Aragon avec Vatanen et Ickx), les prototypes ZX de rallye-raid confirmaient leurs qualités en signant plusieurs victoires en 1991 et 1992, mais c'est à partir de 1993 que la marque va s'installer en tête du championnat et ne plus la quitter jusqu'en 1997.
La voiture que nous avons le plaisir de proposer est la ZX Rallye-Raid engagée par Citroën Sport au Rallye de l'Atlas en 1994 au Maroc. Elle portait le numéro Citroën Sport ZX 3 C326 et, entre les mains d'Hubert Auriol et Gilles Picard, elle a décroché la troisième place au classement général, comme le confirme l'attestation de Citroën jointe au dossier. Engagée en catégorie prototypes, cette voiture n'avait évidemment pas grand-chose à voir avec une ZX de série, à part la silhouette générale. En fait, il s'agissait d'une évolution de la Peugeot 405 T16, victorieuse du Paris-Dakar en 1988 et 1990. Avec une garde au sol très élevée, la ZX Rallye-Raid était doté de quatre roues motrices et d'un moteur placé en position transversale et centrale-arrière. De type XU 15, c'était un quatre-cylindres 2,5 litres turbocompressé développant 330 ch à 4 500 tr/mn. La boîte de vitesse était transversale, avec différentiels autobloquants avant et arrière, les freins étant confiés à des disques ventilés commandés par deux circuits avant et arrière séparés avec répartition depuis l'habitacle.
La voiture que nous sommes fiers de proposer a été récemment remise en route par David Henry, pilote et spécialiste de ce genre de machine. Elle représente une occasion rarissime d'acquérir une vraie voiture de compétition d'usine, achetée directement au constructeur qui l'a préservée après avoir été mise à la retraite. En superbe état, cette voiture spectaculaire pourra être utilisée lors de démonstrations historiques et sera vendue avec sa carte grise au nom d'Automobiles Citroën.

The 1990s were marked by Citroën's success in cross-country rallying, winning five consecutive constructors' titles in the World Cup. After a promising start in 1990 (1st and 2nd place in the Baja Aragon with Vatanen and Ickx), the ZX rallye-raid prototypes established their credentials by chalking up several victories in 1991 and 1992. However, it was in 1993 that the marque established itself at the top of the championship, not relinquishing the title until after 1997.
The car we are delighted to offer is the ZX Rallye-Raid campaigned by Citroën Sport in the Atlas Rally in Morocco in 1994. Numbered Citroën Sport ZX 3 C326 and driven by Hubert Auriol and Gilles Picard, the car took third place overall, as confirmed by the certificate from Citroën in the file. Competing in the prototype class, this car had little in common with a series ZX beyond its broad shape. In fact, it was an evolution of the Peugeot 405 T16, the Paris-Dakar winner in 1988 and 1990.
With very high ground clearance, the ZX Rallye-Raid is equipped with four-wheel drive and a mid-positioned engine mounted transversely. This is a type XU 15 2.5-litre turbocharged four-cylinder engine producing 330 bhp at 4,500 rpm. The gearbox is mounted transversely, with limited slip differential at front and rear, and the car has ventilated disc brakes on separate front and rear circuits controlled from the cockpit.
The car has recently been recommissioned by the driver and specialist in this type of vehicle, David Henry. Here is a very rare opportunity to acquire a genuine factory competition car, bought directly from the manufacturer who had preserved it following its retirement. In superb condition, this spectacular car can be used in historic displays and will be sold with its French title in the name of Automobiles Citroën.



















332

Titre de circulation monégasque
Monaco title

N° de série : 875232
N° de moteur : R 1357-9

- Très rare premier modèle à planchers plats et ouverture de capot extérieure
- Restauration de qualité
- Rare boîte 5 et « Matching numbers »

- *Very rare first series with flat floors and external bonnet lockers*
- *High quality restoration*
- *Rare 5-speed 'box with "Matching numbers"*

140 000 – 180 000 €

Rarissime premier modèle avec fermetures de capot extérieures / *Very rare early model with external bonnet lockers*

1961 JAGUAR TYPE E 3.8L CABRIOLET SÉRIE I «PLANCHERS PLATS»

La voiture présentée a été vendue neuve à New York via Jaguars Cars le 26 Juillet 1961, comme l'indique son certificat Jaguar Heritage puis livrée à son premier propriétaire dans l'Ohio. C'est une des toutes premières, comportant toutes les spécificités comme les planchers plats, les ouvertures de capot moteur par crochets extérieurs, les louvres de capot rapportées, la tirette d'ouverture de malle en plastique noir et différents petits détails cachés de carrosserie qui caractérisent ces modèles les plus recherchés des collectionneurs de la marque. Elle a été entièrement restaurée au début des années 90 dans les règles de l'art par Classic Jaguar à Houston et repeinte dans sa couleur d'origine « Opalescent Gunmetal ». Elle fut aux mains de Jack Bryan pendant plus de vingt ans, ce dernier, à la tête de Bryan Design Works fut le créateur de la boîte de vitesses à 5 rapports DW5 pour Jaguar dont celle-ci est évidemment équipée. La pression d'huile à chaud et au ralenti est de 45 psi et le démarreur « Wosp » est renforcé. Les freins avant fonctionnent avec des étriers en aluminium Coopercraft à 4 pistons et un son rauque sort d'un échappement en inox. Elle est équipée d'une radio Becker Mexico moderne comprenant un système de navigation satellite et d'une connexion Bluetooth. Elle possède son moteur, sa culasse d'origine et sa traverse avant frappé du numéro de châssis. Un dossier de factures et de photos de la restauration ainsi que son ancien titre de circulation américain, un passeport historique grec et une carte FIVA accompagnent la voiture. Cette splendide type E représente une opportunité rare d'acquérir une des plus mythiques voitures de sport décapotable du XXe siècle à un prix encore raisonnable et présente un excellent investissement.

Our E-Type was sold new in New York through Jaguars Cars on July 26, 1961, as indicated by its Jaguar Heritage certificate and delivered to its first owner in Ohio. This is one of the first series, with all the specifics such as flat floors, opening of the bonnet by external hooks, hood louvers, a zipper for opening the trunk in black plastic and various small hidden details that characterize these most sought after by collectors of the marque. It was completely restored in the early 1990s by Classic Jaguar in Houston and repainted in its original colour of "Opalescent Gunmetal ". It was in the hands of Jack Bryan for over 20 years, the latter, as the head of Bryan Design Works was the creator of the five-speed gearbox of the Jaguar DW5, with which it is obviously equipped. The oil pressure is correct at idle at 45 psi and the starter "Wosp" has been strengthened. The front brakes work with aluminum calipers with 4 pistons from Coopercraft and the exhaust has been changed to stainless steel. It is equipped with a modern Becker Mexico radio including a satellite navigation system and Bluetooth connectivity. It has its engine of origin and its front crossmember has the chassis number plate. The car is coming with a record of invoices and photos of the restoration, its former US registration details, as well as a historic Greek passport and a FIVA card. This splendid E-Type represents a rare opportunity to acquire one of the most legendary of convertible sports cars of the 20th century, which is still available at a reasonable price and has great investment potential.

333

Carte grise française
French title

Châssis n° DB6 2682L
Moteur n° 400/2694V

- Rare version Vantage, la plus puissante
- Très belle présentation
- Livrée neuve en France
- Matching numbers
- Combinaison sport et luxe inégalée

- *Rare Vantage version, the most powerful in the line-up*
- *Very nice condition*
- *Delivered new in France, matching numbers*
- *Combining sports and luxury*

250 000 – 350 000 €

Vendue neuve à Madame Richard Anthony, boîte mécanique / *Delivered new in France, manual gearbox*

1966 ASTON MARTIN DB6 VANTAGE COUPÉ

Les voitures auxquelles David Brown va donner naissance, après avoir racheté Aston Martin, s'accommoderont parfaitement du teint hâlé d'une clientèle fréquentant Saville Row pour ses costumes sur mesure et traversant la Manche pour de longues randonnées continentales jusqu'au casino de Monte Carlo. Cette imagerie a bien sûr trouvé son apogée avec les films de James Bond, la première DB5 de l'agent 007 s'accordant parfaitement à son flegme séducteur.
Ultime aboutissement de la série "DB", la DB6 est la seule à offrir quatre places confortables. Avec ses phares profilés et son arrière tronqué, elle bénéficie d'une aérodynamique soignée tout en conservant le charme de la ligne originelle. Dans cette version Vantage, le fameux six cylindres développe 325 ch qui permettent à cet élégant coupé de remarquables performances. Après une production totale de 1 753 exemplaires, la DB6 laissera en 1971 la place à la DBS, radicalement différente.
Comme l'indique sa fiche de montage, cette Aston Martin DB6 a été livrée neuve en 1966, par le biais du garage Mirabeau, à Madame Anthony, la femme du chanteur Richard Anthony! A l'époque, il est au sommet de sa gloire et les milliers de disques vendus lui ont même permis de s'offrir un avion privé qu'il pilote lui-même pour effectuer ses tournées. On perd ensuite la trace de la voiture, pour la retrouver dans les années 1980 entre les mains d'un M. Marx, à Mulhouse. Au début des années 1990, elle bénéficie d'une remise en état au garage Ferrari de Mulhouse. Les travaux qui n'ont pas fait l'objet de facture sont relatés grâce à un dossier photographique permettant de constater les travaux suivants : coque mise à nu, réfection des trains roulants, restauration du

The David Brown cars that came by after Mr Brown bought Aston Martin gave rise to a range that was perfect for the tanned complexion of a customer attending to his Saville Row bespoke suits and crossing the Channel for long drives to the casinos of Monte Carlo. This imagery of course founds its apogee with the James Bond films, the first DB5 of Agent 007 that perfectly matched his seductive qualities.
The ultimate outcome of the "DB" series, the DB6 is the only one to offer four comfortable seats. With its head lamp and its truncated rear, the aerodynamic still keeps the charm of its original lines. In the Vantage version, the famous six-cylinder developed 325bhp that gave this elegant coupe outstanding performance. After a total production run of 1,753 units till 1971, the DB6 gave way to the DBS, which was radically different.
As indicated by its installation card, this Aston Martin DB6 was delivered new in 1966, through Garage Mirabeau, to the wife of the singer Richard Anthony! At the time, he was at the peak of his fame and the thousands of records sold even allowed him to afford a private plane, which he flew himself for his touring. After that we lose track of the car until we hear of the car's proprietor, in the 1980s, as that of a certain Mr. Marx, in Mulhouse, France. In the early 1990s, the car was restored by the Ferrari garage in Mulhouse. The works that have not been invoice can be seen through photographic records. Clearly the chassis was laid bare, the running gear repaired, the engine and gearbox restored. Great attention was paid to quality, not to mention the amount of hours spent.















moteur et de la boîte de vitesses. L'ensemble a été visiblement réalisé avec un grand souci de qualité, sans compter les heures de travail.
Après cette remise en état, la voiture est vendue en 1997 à un M. Leca, habitant Toulouse. Séduit par l'état de cette rare DB6 Vantage, c'est deux ans plus tard, en 1999, que l'actuel propriétaire en fait l'acquisition. Il est lui-même connaisseur, étant à la tête d'une importante collection dans l'ouest de la France. Depuis, la voiture a fait l'objet d'opérations d'entretien ou réparation, comme la pose d'un allumage électronique ou le remplacement de l'embrayage en 2007 alors que le compteur affichait 67 000 km. Aujourd'hui, il en indique 70 660 km, ce qui traduit un usage régulier mais guère excessif, situation idéale pour préserver l'état d'une automobile d'un certain âge.
D'une teinte vert métallisé qui lui sied magnifiquement et reposant sur des jantes à rayons, cette Aston Martin DB6 à boîte manuelle est équipée d'une belle sellerie en cuir noir légèrement patinée. Le tableau de bord est impeccable avec ses sept instruments regroupés sous la visière à la forme caractéristique, et la console centrale comporte un Autoradio Voxson huit pistes, le nec plus ultra à l'époque. Le grand volant à jante bois apporte sa touche sportive dans ce luxueux habitacle, et la voiture est accompagnée de son livret d'utilisation.
S'agissant de la version Vantage, c'est une voiture qui combine rapidité, confort et prestige, le tout avec la possibilité de transporter deux personnes à l'arrière. Aujourd'hui elle reste plus abordable que les versions précédentes tout en offrant des prestations aussi élevées. C'est une situation qui encourage l'achat, d'autant plus lorsque l'exemplaire proposé offre une aussi belle histoire.

After the restoration, the car was sold in 1997 to a certain Mr. Leca, living in Toulouse. Seduced by the state of this rare DB6 Vantage, it was two years later, in 1999, that the current owner acquired it. He is a true connoisseur, being the owner of a large collection in the West of France. Since then, the car has been maintained or repaired properly, and activities like the installation of an electronic ignition or the replacement of the clutch carried out in 2007, while the meter showed just 67,000km. Currently the meter shows 70,660km, which corresponds to regular use, but hardly excessive, an ideal situation to preserve the state of a car of a certain age.
In a metallic green colour that suits the design beautifully, with wire wheels, this Aston Martin DB6 with manual transmission, features beautiful black leather upholstery that is lightly patinated. The dashboard is in impeccable stat, with the seven instruments grouped under the fascia visor with their very characteristic shape. The centre console features a Voxson eight tracks cartridge, the ultimate from the period. The large wooden steering wheel rim gives a nice sporty touch to the luxurious interior, and the car comes with its user guide manual.
The Vantage version is a car that combines speed, comfort and prestige and at the same time, the ability to carry two people in the back seat. Today it is still more affordable than the older models, whilst offering higher benefits. This is a situation that should encourage the purchase of this beautiful machine.

Carte grise française
French title

Châssis n° LR128/L
Moteur n° 400/128

- Matching numbers
- Finition très raffinée, performances élevées
- Seulement 55 exemplaires construits
- Les performances d'une Aston Martin dans une carrosserie quatre places

- *Matching numbers*
- *Refined finish, high performance*
- *Just 55 examples built*
- *Aston Martin performance in a four-seater body*

140 000 – 220 000 €

Une des 6 Lagonda rapide conduites à gauche boite mécanique construites / *One of 6 left hand drive manual Lagonda Rapide examples built*

1963 LAGONDA RAPIDE

Dévoilée en 1961, la berline Lagonda Rapide avait été voulue par David Brown, patron d'Aston Martin. Bénéficiant d'un très haut niveau de qualité de construction, de finition et de performances, elle rivalisait avec Rolls Royce et Bentley, en offrant une touche plus sportive. Basée sur la plateforme de l'Aston Martin DB4 rallongée, elle recevait le même six-cylindres en version 4 litres qui, lorsqu'il était équipé de trois carburateurs, dépassait 260 ch. La carrosserie était également produite suivant la technique Superleggera de Touring. Modèle très exclusif, il n'en a été produit que 55 exemplaires, chacun correspondant à une commande spéciale, donc différents les uns des autres. Il est aujourd'hui très rare qu'une telle pièce apparaisse sur le marché, d'autant que certains exemplaires ont été détruits et qu'il en resterait un peu moins d'une cinquantaine.
Par essence rarissime, la Lagonda Rapide que nous présentons est une version encore plus exceptionnelle, puisqu'il s'agit d'une conduite à gauche à boite mécanique. Elle est enregistrée "R" sur la fiche de montage Aston Martin, mais comme nous l'a confirmé Aston Martin Service, il est fort probable qu'il s'agisse d'une faute de frappe à l'usine car tous le numéro de châssis frappé et les plaques constructeurs mentionnent bien "L" et qu'elle fut enregistré 128 L lors de sa première immatriculation en Italie. Elle était dès le départ dans cette configuration conduite à gauche et grâce à Aston Martin Service, nous savons que sur les 55 exemplaires produits de ce modèle, seules cinq voitures ont bénéficié de cette spécificité, plus une convertie rapidement après sa sortie. Selon le Lagonda rapide register, l'une d'entre elles a été détruite dans un accident, et une autre a été démantelée, ce qui réduit ce nombre à quatre exemplaires seulement !

Unveiled in 1961, the Lagonda Rapide was the personal project of David Brown, head of Aston Martin. Built to the highest standards of quality, finish and performance, it rivalled Rolls-Royce and Bentley and was also sportier. Based on the extended platform of an Aston Martin DB4, it was given the same six-cylinder engine in a 4-litre version. When fitted with three carburettors, its power output exceeded 260 bhp. The coachwork was built using the Touring Superleggera technique. A highly exclusive model, with only 55 examples built, each one was built to special order and so slightly different. It is very rare for such a car such to come on the market, with just under 50 surviving examples known to exist.
A rare model, the Lagonda Rapide on offer is even more exceptional, being a lefthand drive, manual example. Although recorded with an « R » on the original factory build sheet, Aston Martin Service has agreed this was probably an error by the factory as the stamped chassis numbers and manufacturers plaques are recorded « L », and it was initially registered 128L in Italy. The car was in this lefthand drive configuration from new, and we have learnt from Aston Martin Service that of the 55 examples built, just five were LHD, as well as one other car that was converted shortly after leaving the factory. According to the Lagonda Rapide Register, one of these was destroyed in an accident and another was dismantled, reducing the number to just four examples!





Fol. N. 654147
Foglio N. 654147

AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA

UFFICIO DEL PUBBLICO REGISTRO AUTOMOBILISTICO di

IDENTIFICAZIONE E CARATTERISTICHE DELL'AUTOVEICOLO

Numero della carta di circolazione 654147 già N.
Fabbrica Aston Martin Tipo Regida
Telaio N. DB4/128/L Modello del motore
alimentazione Benz. cilindrata (cm³) 3995 potenza (HP) 37
carrozzeria Coupé posti N. 5
uso Privato
specialità Aerod. assi N.
tara q.li portata utile q.li
nazionalità Estera anno fabbrica 1963 data certificato origine 17.4.63
data della carta di circolazione 17.5.63
PER LE TRATTRICI: peso del veicolo rimorchiato q.li
PER LE MOTRICI: N. targa del rimorchio da trainare
PER GLI AUTOCARRI: trasporti merci a grande velocità

Numero d'ordine	ISCRIZIONE DELLA PROPRIETA' E TRASCRIZIONI
1/	Addì 17.5.63 N. 148394 V. 992 Sulla base della carta di circolazione rilasciata dall'I.N.C.T.C. di Roma in data 14.5.63 o certificato origine rilasciato da Beji Koelliker in data 14.5.63 a'sensi D.L. sopra identificato al nome di Scarisbrick Charles Antony nato a Londra il 18.6.25 e residente a Tivoli (Roma) Strada Marcellina, 27 a mezzo trascrive la dichiarazione di vendita autenticata il 26.4.63 con la quale Dott. Mario Beji Koelliker Automobili dichiara di aver venduto l'auto a favore del suindicato sopra indicato al prezzo di L. 9.000.000= Polizza [illegible] sulla carta di circolazione. Il Consegnatario

This car has other interesting original features: it was fitted with air conditioning and a Motorola 818 radio with the inscription « Lagonda », making it a genuine rarity! This equipment is mentioned on the Aston Martin factory build sheet, which also specifies its exterior colour as « Goodwood Green » and the upholstery as « fawn ». This colour scheme has never been changed.

The first owner of this rare automobile, as confirmed by a copy of the Italian Automobile Club registration document was a wealthy Englishman living in Tivoli, not far from Rome, by the name of Charles Antony Scarisbrick. He kept the car until the start of the 1980s, when it was acquired by M. Singer, a French Aston Martin collector. During the mid-1990s, the car sold to its second French owner who had it repainted and later also refurbished the upholstery. This owner sold the car in March 2012 and it was acquired by the current owner in 2013.

A copy of the Aston Martin maintenance manual shows that the car returned to the factory several times in the years following its purchase for servicing work. The invoices in the file indicate work carried out more recently on the brakes, clutch and the fitting of a stainless steel exhaust. The previous owner had the engine overhauled and the cylinder head gasket replaced by the Lamy workshop, who also fitted three SU carburettors to enhance the performance of the original engine.

Today, this car is presented in its elegant, dark green livery. The styling, both inside and out, with four Carello lights at the front, is a perfect blend of sportiness and sophistication. The centre of the three-spoke steering wheel displays the initials « DB » for David Brown, and the round instruments, including a speedometer graduated in kilometres, provide the driver with all the information needed. The varnished wooden dashboard adds a touch of luxury, perfectly in keeping with the re-upholstered light beige upholstery. Certain features, such as the delightful wooden tables for the rear passengers remind us of this car's elevated status. One look under the bonnet reveals the magnificent straight six Aston Martin engine, with twin overhead camshafts and the three SU carburettors, and it is clear that hidden under its velvet coat, this Lagonda has the constitution of a sports car, confirmed by the wonderful sound of its engine. Here is an extremely rare opportunity to buy an original left hand drive manual version, delivered new to Rome, and profit from a combination of luxury, refinement and performance that is almost unbeatable.

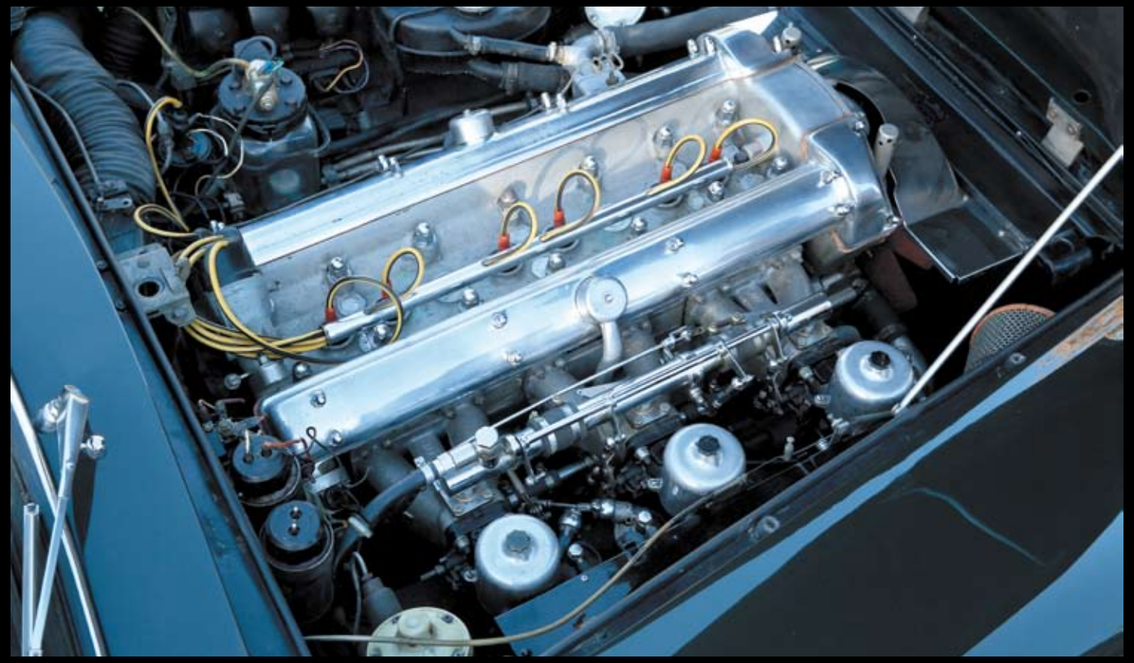
Cette voiture comporte d'autres équipements d'origine intéressants : elle était équipée d'un système d'air conditionné et d'un autoradio Motorola 818 comportant l'inscription "Lagonda" ! Une vraie rareté. Ces équipements sont mentionnés sur la fiche de montage Aston Martin, qui précise aussi sa teinte extérieure, "Goodwood Green", ainsi que celle de la sellerie, "fawn". Ces couleurs n'ont jamais été modifiées.

Le premier propriétaire de cette rare automobile, comme en témoigne une copie de l'enregistrement de l'Automobile Club d'Italia, était un anglais de la haute société résidant à Tivoli non loin de Rome, du nom de Charles Antony Scarisbrick. Ce dernier conserva la voiture jusqu'au début des années 80, date à laquelle elle passait entre les mains de M. Singer, collectionneur français d'Aston Martin. Au milieu des années 1990, elle fut vendue à son deuxième propriétaire français qui la fit repeindre et, plus tard, entreprit une restauration de la sellerie. Ce dernier céda la voiture en mars 2012, avant qu'elle n'arrive en 2013 entre les mains du propriétaire actuel.

Une copie de la fiche d'entretien Aston Martin montre que la voiture est revenue plusieurs fois à l'usine dans les années ayant suivi son achat, pour des travaux de révision. Les factures jointes au dossier indiquent des travaux effectués plus récemment sur les freins, l'embrayage, ainsi que la pose d'un échappement en acier inoxydable.

Le précédent propriétaire a fait réviser le moteur et refait le joint de culasse chez les ateliers Lamy, où ont été posés trois carburateurs SU pour améliorer les performances du moteur demeuré celui d'origine.

Aujourd'hui, cette voiture se présente dans son élégante livrée vert sombre. L'extérieur, avec sa calandre quatre phares Carello, forme un subtil mélange de classe et de sportivité que l'on retrouve dans l'habitacle. Le moyeu du volant à trois branches est marqué "DB", pour "David Brown", et les instruments ronds, dont le compteur gradué en kilomètres, fournissent au conducteur toutes les informations dont il a besoin. Le tableau de bord en bois vernis apporte une touche de luxe qui se marie magnifiquement avec la sellerie beige clair refaite. Certains aménagements, comme les tablettes en bois précieux réservées aux passagers arrière, rappellent le standing élevé de cette voiture, alors qu'un coup d'œil sous le capot révèle le noble six-cylindres en ligne Aston Martin, avec ses deux arbres à cames en tête, et les trois carburateurs SU : sous un gant de velours, cette Lagonda cache la santé d'une voiture de sport. Accompagnée d'une superbe sonorité, elle constitue une occasion rarissime d'acquérir une version conduite à gauche et boîte manuelle d'origine, livrée neuve à Rome et de profiter sur les routes du continent d'une combinaison subtile de luxe, de raffinement et de performances qui ne connaît guère d'équivalent.











335

Carte grise française
French title

Châssis n° AM300/3/1341
Moteur n° DBA/966

- Vendue neuve en France
- Belle présentation
- Caractère sportif affirmé, finition raffinée

- *Sold new in France*
- *Superb presentation*
- *Established sporting personality, sophisticated finish*

200 000 – 230 000 €

1957 ASTON MARTIN DB2/4 MKIII COUPÉ

"L'excellence de sa boîte de vitesse et de ses qualités routières sont presque irrésistibles": c'est ainsi que Paul Frère vante les mérites de l'Aston Martin DB 2/4 MkII, dans les colonnes de L'Equipe, dans les années 1950. Il faut dire que David Brown a parcouru bien du chemin, depuis son rachat de la marque en 1947. D'ailleurs, avec son beau six-cylindres double arbre, la DB 2/4 est une des voitures les plus chères du marché : en France, il faut débourser 3 355 000 francs pour acquérir un cabriolet, contre 2 275 000 francs pour une Jaguar XK 120 et 2 822 000 francs pour une Lancia Aurelia Spider.
La voiture que nous présentons, à conduite à gauche, a été vendue neuve par le biais du garage Mirabeau à un M. Bernard Malle habitant Paris, 16e arrondissement. Une fiche de travaux fait apparaître diverses opérations d'entretien opérées à 9 415 km, peut-être chez Aston Martin en Angleterre. Cette voiture a fait l'objet des soins attentifs de ses propriétaires et n'a probablement pas quitté la France. En 2003, elle appartenait à un collectionneur de Barbizon qui l'avait acheté à un collectionneur parisien qui la détenait depuis plus de 10 ans, avant d'être cédée en février 2011 à son actuel propriétaire. La voiture a été restaurée et se présente aujourd'hui dans une belle teinte vert foncé. Elle est équipée de jantes à rayons et de freins à tambours, elle est accompagnée de sa trousse à outils et présente une très belle sellerie en cuir beige dans un habitacle impeccable. Sa finition en fait une voiture de caractère très sportif, à peine tempéré par le raffinement et la classe de la présentation. Les séries suivantes seront plus bourgeoises mais l'on ressent dans ce modèle l'essence même de la culture qui a guidé la marque vers sa victoire aux 24 Heures du Mans, en 1959. Equipée de sa boîte à outils d'origine, le prochain propriétaire de cette voiture pourra d'autant plus en profiter que cet exemplaire livré neuf en France offre une présentation très attractive.

« The superiority of its gearbox and its driving qualities are almost irresistible » : this is how Paul Frère praised the merits of the Aston Martin 2/4 MkII in a column of L'Equipe during the 1950s. It must be said that David Brown had come a long way since taking over the marque in 1947. What's more, with its wonderful twin-cam six-cylinder engine, the DB 2/4 was one of the most expensive cars on the market: in France, a cabriolet cost 3,355,000 francs, against 2,275,000 francs for a Jaguar XK 120 and 2,822,000 francs for a Lancia Aurelia Spider.
The car on offer, a left-hand drive example, was sold new by the Mirabeau garage to M. Bernard Malle who lived in the 16th arrondissement in Paris. A maintenance record shows various works carried out at 9,415 km, possibly by Aston Martin in England. This car has been looked after very attentively and has probably always been kept in France. In 2003 it belonged to a collector from Barbizon who bought it from a Parisian collector who had owned the car for more than ten years. It came into the hands of the current owner in February 2011, having been restored, and the car is presented today in attractive dark green livery. The immaculate passenger compartment is complete with superb beige leather upholstery, and the car sports wire wheels with drum brakes. The high-quality and sophisticated finishing complements the car's sporty temperament. The subsequent series were more bourgeois, whereas this model exudes the essence of what drove the marque to victory in the Le Mans 24 Hour Race in 1959. Complete with the original toolkit, the next owner will appreciate the beautiful presentation of a car that was delivered new in France.







336

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° LRX 15121
Moteur n° 15121

- Très bel état d'origine, entretien suivi
- Trois propriétaires seulement
- Désirable version châssis long

- *In very good original condition, with proper maintenance records*
- *Three owners only*
- *Desirable long wheelbase*

30 000 – 50 000 €
Sans réserve /
No reserve

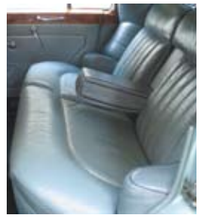
Ex Freddy Heineken

1973 ROLLS ROYCE SILVER SHADOW BERLINE CHÂSSIS LONG

La Rolls Royce Silver Shadow que nous avons le plaisir de proposer ici a été vendue neuve le 28 novembre 1973 au Pays-Bas à la Société Machinefabriek Meijn par l'intermédiaire du distributeur Hessing de Bilt. Ce premier propriétaire s'en séparait le 28 juillet 1975, alors que la voiture affichait 8 315 km, au profit de M. AH Heineken, bien connu pour la marque de bière qui porte son nom. Lui-même a conservé cette voiture pendant de longues années avant de la céder à M. Klemens Key le 8 février 2003, par l'intermédiaire d'une vente aux enchères. Le compteur kilométrique indiquait alors 16 836 km. Aujourd'hui, il affiche 23 000 km, la voiture étant toujours entre les mains de son troisième propriétaire, qui s'en sépare aujourd'hui.
Il s'agit d'un modèle particulièrement intéressant, puisque cette Silver Shadow correspond à la version châssis long qui permettait des aménagements particuliers comme la séparation chauffeur qui équipe cette voiture. Le compartiment arrière offre un agencement spécial avec notamment un autoradio. Une copie de la facture de vente de la voiture neuve indique qu'elle a été livrée en teinte bleu Seychelles avec sellerie en cuir rouge, ce qui n'a pas changé jusqu'à aujourd'hui. En effet, la voiture est en très bel état de préservation, avec son toit en vinyle, sa superbe sellerie d'origine et ses moquettes épaisses à l'arrière. Le tableau de bord est impeccable, de même que les garnitures et contreportes. Sur le plan mécanique, elle a toujours bénéficié d'un entretien suivi, comme en témoignent les factures jointes au dossier. Par ailleurs, une révision de la carburation a été effectuée en 2012 dans les ateliers Brabo, spécialiste de la marque aux Pays-Bas. Cette très belle Rolls Royce Silver Shadow est accompagnée de ses carnets d'origine et de sa trousse à outils. Les Silver Shadow ne manquent pas sur le marché, mais celle-ci est sans doute un des plus beaux exemplaires en état d'origine, avec seulement trois propriétaires, et un des plus intéressants, grâce à son châssis long.

The Rolls-Royce Silver Shadow that we are pleased to offer here was sold new on November 28, 1973 in the Netherlands to Machinefabriek Company Meijn, through the distributor Hessing Bilt. The first owner had the car till July 28, 1975, when the car just had 8,315km, and it was sold to Mr. A H Heineken, well known for the beer brand that bears his name. He kept this car for many years before selling it to Mr. Klemens Key on 8 February 2003, via an auction. The odometer then indicated 16,836km. Today, it shows 23,000km, and the car is still in the hands of its third owner, who is selling now.
This is a particularly interesting model, since it's a Silver Shadow in the long wheelbase version that allowed special arrangements including a driver separation. The rear compartment has a special arrangement and features its own audio system. A copy of the bill of sale of the new car says it was delivered in Seychelles blue tint with red leather upholstery, which has not changed until today. In fact, the car is in a very good state of preservation, with its vinyl roof, its superb original upholstery and its thick carpets in the back. The dashboard is in impeccable state, as well as the trim and moldings. Mechanically, the car has had a regular service and maintenance, as evidenced by the attached invoice folder. In addition, a servicing of the carburetion was done in 2012 in the workshops of Brabo, Rolls-Royce brand specialists in the Netherlands. This beautiful Rolls- Royce Silver Shadow comes with its original books and its toolkit. There is no shortage of Silver Shadows in the market, but it is undoubtedly one of the finest examples in such an original condition, with just three owners and one of the more interesting car thanks to its longer wheelbase configuration.









337

Titre de circulation britannique, et attestation FFVE
British title

Châssis n° B193 CM
Moteur n° BC346

- Deux propriétaires seulement
- Aménagements Radford exclusifs
- Voiture magnifiquement préservée

- *Only two owners*
- *Exclusive Radford body*
- *Car beautifully preserved*

40 000 – 60 000 €
Sans réserve /
No reserve

1956 BENTLEY S1 "COUNTRYMAN" PAR RADFORD

Avant d'être connue pour ses Mini spéciales, la carrosserie Radford s'est intéressée aux Rolls Royce et Bentley, qu'elle aménageait en version "Countryman" permettant à la gentry d'accueillir ses invités avec les égards qu'ils méritaient. La Bentley S1 que nous présentons bénéficie d'un tel aménagement, qui comporte notamment une table de pique-nique qui se déploie lorsque l'on ouvre le coffre, des sièges arrière escamotables et rabattables permettant une fonction break, des sièges avant formant couchette, de multiples rangements permettant de loger verres ou boissons dans les contreportes et les dos de sièges avant, des tablettes rabattables en loupe d'orme, et même un étui à lunettes placé au dos du pare-soleil.
En plus de ces aménagements rares, cette voiture n'a connu que deux propriétaires depuis 52 ans. Achetée neuve par Layford Trading & Shipping et entretenue dans les ateliers Meads (Maidenhead), elle est passée en 1962 entre les mains de Bryan D. Nicholas, commandant de la R.A.F. Depuis, elle n'a pas quitté la famille. En 1972, elle était confiée au garage Meads pour une remise en état, puis à nouveau dix ans plus tard. C'est ce même atelier qui se chargeait de l'entretien jusqu'en 2003, Powerbell Services prenant ensuite le relai. Cette voiture dont le compteur affiche 106 000 miles (170 000 km) offre une très belle présentation : superbes boiseries, sellerie d'origine très bien préservée, moquette impeccables... Le six-cylindres 4,8 litres accolé à une boîte automatique fonctionne très bien.
Cette voiture est accompagnée d'un carnet de bord dans lequel sont consignés tous ses voyages et d'un épais dossier de factures depuis 50 ans. Elle comporte son outillage d'époque ainsi que sa lampe-torche. Il s'agit d'un superbe et rare exemplaire d'une voiture de grande classe bénéficiant des aménagements exclusifs d'un carrossier réputé.

Prior to being known for its special Mini body Radford were building bodies for Rolls-Royce and Bentley, making several versions of the "Countryman" bodies for the gentry to welcome their guests with the respect they deserved. The Bentley S1 that we offer benefits from such a development, which includes a picnic table that unfolds when you open the trunk, retractable and folding rear seats forming an estate car, the front seats forming berth, storage of glasses or drinks in the door panels and the backs of the front seats, folding shelves in elm wood, and even a case for glasses placed on the back of the sun visor.
In addition to these few items, this car has had only two owners in 52 years. Bought new by Layford Trading & Shipping and maintained in the workshops of Meads (at Maidenhead), it came into the ownership of Bryan D. Nicholas, a RAF Commander, in 1962. Since then, it has not left the family. In 1972, the car was assigned to the garage of Meads for refurbishing, and again so, ten years later. This is the same workshop that has taken the responsibility of maintaining this car till 2003, Powerbell Services then took the baton from the former. This car, whose meter displays 106,000 miles (170,000km) offers a beautiful presentation : beautiful woodwork, upholstery is very well preserved, with original carpets that are spotless ... The 4.8-liter six-cylinder is mated to an automatic transmission that works very well.
This car comes with a logbook in which are recorded all its tours and travels and a thick file of invoices of 50 years. It has its original toolkit and flashlight. This is a superb and rare example of a large car of class enjoying the exclusive facilities of a renowned coachbuilder.

338

Carte grise française de collection
French title

Châssis n° 0997 GT
Moteur n° 0997
Tipo 128 D
Carrosserie Pinifarina
n° 22025

- Superbe présentation
- Restauration soignée
- Modèle rare, 22e exemplaire construit
- Voiture élégante, brillante et sous-estimée
- Près de 30 000 € de factures récentes

- *Superb presentation*
- *Careful restoration*
- *Rare model, 22nd example built*
- *Elegant car, remarkable and undervalued*
- *Almost 30 000 € in recent invoices*

300 000 – 400 000 €

Restaurée chez François Sicard / François Sicard restoration

1958 FERRARI 250 GT SÉRIE 1 COUPÉ PININ FARINA

C'est ce modèle qui a fait passer Ferrari du stade artisanal à la production industrielle. Dévoilée en juin 1958 et lancée officiellement au Salon de Paris en octobre, la 250 GT Pinin Farina ouvrait la voie des années 1960 et faisait progresser la production de Maranello de 75% cette même année. Cette voiture recevait le V12 "Colombo", avec l'allumage au centre du V pour les 200 premiers exemplaires. Au total, il sera produit 350 exemplaires de cette prestigieuse automobile, mais les survivantes sont rares, puisqu'elles sont aujourd'hui évaluées à 151 exemplaires. Aujourd'hui, le coupé Pinin Farina série 1, représente la genèse de toutes les plus grandes Ferrari de route. Sa ligne sobre en fait une véritable voiture de gentleman, alliant élégance et noblesse mécanique.
La voiture que nous présentons a été vendue neuve au Dr. Arrigo Recordati, résident à Milan. Cet homme influent, directeur d'un des plus grands groupes pharmaceutiques d'Italie, était un proche d'Enzo Ferrari et appréciait particulièrement les bolides de Maranello ; d'ailleurs pour conclure l'opération, Ferrari avait repris sa 250 GT Europa. Immatriculée MI 402621, la voiture est ensuite exportée aux États-Unis et vendue dans les années 1960 à David Cunningham, New-York. En 1983, elle appartient à Winton H. Burns (Clearwater, USA) et apparaît ensuite en petite annonce de vente, en 1987. Une annonce de 1987 la décrit de couleur bordeaux avec intérieur beige, bon état mécanique, 28 000 miles. En 1988, elle est entre les mains de Steve Foster, résidant à Danville (Illinois).

This is the model that catapulted Ferrari from being a small operation to a manufacturer on an industrial scale. Unveiled in June 1958 and officially launched at the Paris Motor Show in October, the 250 GT Pinin Farina set the path for the 1960s and increased production at Maranello by 75% that year. It received the V12 « Columbo » engine, with ignition in the centre of the V for the first 200 examples. In total, 350 examples of this prestigious car were built, but survivors are rare, with just 151 examples believed to exist today. The Pinin Farina series 1 coupé represents the genesis of the greatest road-going Ferrari. Its restrained styling makes it a perfect gentleman's car, combining elegance with fine engineering.
The car on offer was sold new to Dr. Arrigo Recordati, from Milan. This influential man, director of one of the largest pharmaceutical companies in Italy, was a close acquaintance of Enzo Ferrari and very attached to Maranello machinery. To conclude the deal, Ferrari took in his 250 GT Europa. Registered MI 402621, the car was later exported to the US and sold during the 1960s to David Cunningham from New York. In 1983, it belonged to Winton H. Burns (Clearwater, USA), and subsequently appeared in a small ad in 1987, described as burgundy red with beige interior, good mechanical condition, 28,000 miles. In 1988, it belonged to Steve Foster from Danville, Illinois. In 2006, an advertisement published in Ferrari Market Letter showed that it was still burgundy red with beige interior, with new paintwork, new interior and carpets, refurbished Borrani wheels, engine disassembled, price $130,000.









En 2006, on peut lire dans une annonce publiée dans la Ferrari Market Letter qu'elle est toujours de couleur bordeaux avec intérieur beige, peinture neuve, intérieur et moquette neufs, jantes Borrani refaites, moteur démonté, prix 130 000 $. A cette période, cette voiture bénéficie d'une restauration complète réalisée par François Sicard, qui gère un atelier réputé à Ridgefield, dans le Connecticut. Ce dernier est considéré comme l'un des grands spécialistes Ferrari de la côte est, et la qualité de la restauration est encore impressionnante.
En 2008, à la suite de la restauration, elle appartient à Randy Simon, résident à Beverly Hills. Elle est alors vendue à un négociant français spécialiste des Ferrari anciennes, qui la cède au propriétaire actuel, ancien pilote automobile, membre de l'Automobile Club de France et actif dans le monde du sport automobile. Ce dernier étant particulièrement sensible au bon fonctionnement de ses automobiles, la voiture a fait l'objet de plusieurs travaux décrits dans les facture que comporte le dossier Chez Gipi Motor et Pozzi : vérification et réfection du système de freinage complet, du circuit électrique, de la colonne de direction, de divers accessoires... Le moteur, qui est celui d'origine, a reçu lui aussi toutes les attentions, avec un remplacement des guides et sièges de soupapes pour fonctionnement à l'essence sans plomb, et révision de la distribution.
Aujourd'hui, la voiture se présente dans un superbe état. Bien restaurée, sans excès, elle arbore encore sa teinte d'origine, un très beau rouge profond et l'intérieur montre juste ce qu'il faut de patine pour donner à l'ensemble une histoire. Elle fait partie des rares survivantes de ce modèle dont la sobriété de forme est accompagnée d'une sonorité grisante et de performances brillantes, ce qui en faisaient à son époque une vraie reine de la route. Elle le reste aujourd'hui.

During this period, the car was completely restored by François Sicard, who managed a reputable workshop in Ridgefield, Connecticut. Sicard was considered to be one of the best Ferrari specialists on the East coast, and the quality of the restoration remains impressive today.
In 2008, following this restoration, the car belonged to Randy Simon who lived in Beverly Hills. It was then sold to a French dealer specialising in classic Ferrari, who sold the car to the current owner, a former racing driver and member of the Automobile Club de France who is active in the motorsport world. Being keen that his cars should run properly, various items of work have been carried out on this Ferrari, itemised in invoices in the Chez Gipi Motor and Pozzi files: complete check and refurbishment of the braking system, the wiring, the steering column, various accessories...The engine, which is the original one, has also been the subject of much attention, with the valve guides and seats replaced to enable it to run on unleaded fuel.
Today, the car is presented in superb condition. Sympathetically and not overly restored, it is in the original colour, a beautiful deep red, and the interior shows just the right amount of patina to suggest its history. It is one of the rare survivors of a model that combined an understated styling with an exhilarating sound and an outstanding performance, that made it king of the road in its day. It still rules today.













339

Titre de circulation anglais
UK title

Châssis n° 5981
Moteur n° 5981

- Exposée aux Salon de Paris et de Turin
- Modèle le plus exclusif des Ferrari de route
- Présentation impeccable, couleur d'origine
- Moteur et transmission d'origine

- *Exhibited at the Paris and Turin Motor Shows*
- *The most exclusive road-going Ferrari*
- *Immaculate presentation, original colour*
- *Original engine and transmission*

1.500 000 – 1.800 000 €

Ex-Salon de Turin et Paris 1964, Certifiée par Ferrari Classiche / *Ex Turin and Paris Show 1964, Ferrari Classiche certified*

1964 FERRARI 500 SUPERFAST COUPÉ

La tradition des modèles de très haut de gamme, ceux qui combinaient un luxe sans concession et des performances de haut niveau, a commencé chez Ferrari avec la 340 America, dévoilée en 1950. Comme son nom l'indiquait, elle visait notamment le marché américain où les fortunes capables d'acquérir une machine de ce calibre étaient plus nombreuses qu'en Europe. La tradition se poursuivait avec la 342, puis la 375 America, avant de voir apparaître la 410 Superamerica, qui inaugurait un nouveau type de moteur, en version 4 litres : après le V12 conçu par Lampredi des versions précédentes, elle recevait celui signé Colombo, également auteur du fameux moteur de la 250 GT.
Lorsque Ferrari lançait la 330 GT 2+2 (à moteur 4 litres), la famille Superamerica se devait d'évoluer vers une version plus puissante encore : ce sera la 500 Superfast. Abandonnant l'allusion au marché américain, Ferrari préférait lui attribuer un nom soulignant ses performances exceptionnelles. Son moteur 5 litres était annoncé pour 400 ch : rares étaient les voitures qui en 1964 pouvaient prétendre à une telle puissance. Sur la Superfast, elle était assortie d'une ligne signée Pininfarina d'une finesse et d'une sobriété exemplaires, le dessin fluide ne s'embarrassant d'aucune fioriture superflue, seules les prises d'air d'ailes avant apportant leur touche de sportivité.

The tradition for top-of-the-range models to combine an unstinting level of luxury with the ultimate in high performance began at Ferrari with the 340 America, unveiled in 1950. As the name suggests, it was aimed primarily at the American market where there were more wealthy clients able to afford such machines than to be found in Europe. This tradition continued with the 342 and the 375 America before the 410 Superamerica appeared, introducing a new kind of engine in a 4-litre version. Replacing the V12 designed by Lampredi of the previous versions, the new engine was designed by Colombo, also responsible for the famous 250 GT engine.
When Ferrari launched the 330 GT 2+2 (with four-litre engine), a more powerful version of the Superamerica family subsequently appeared: the 500 Superfast. Abandoning the reference to the American market, Ferrari chose a name that alluded to its exceptional performance. With a 5-litre engine producing 400 bhp, this was one of very few cars in 1964 that could claim to have such power. On the Superfast, this power was clothed in an exemplary design by Pininfarina, a fluid form with no unnecessary frills where the air vents on the front wings added the only sporting touch.



5981 Viglia, Naples, 1964. Archives Marcel Massini

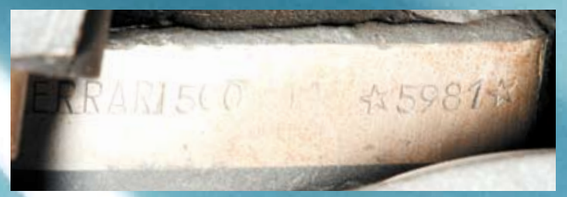
Quelle qu'elle soit, une Ferrari 500 Superfast est une pièce exceptionnelle, ne serait-ce que par le nombre de survivantes, qui se limite à 34 exemplaires sur les 36 produits. Mais celle que nous avons le plaisir de présenter ici l'est encore plus : quatrième exemplaire de la série, elle a été exposée d'abord au Salon de Paris, en octobre 1964, puis au Salon de Turin 15 jours plus tard. Elle était alors de teinte "Blu Chiaro" 20295A, qui est celle qu'elle porte encore aujourd'hui. Sa première propriétaire, Mme Licia Viglia, habitant Naples, avait déboursé 11 millions de lires pour en faire l'acquisition, une Superfast valant alors pas loin du double d'une Ferrari "normale". Au début de 1970, la voiture était envoyée aux États-Unis chez son nouveau propriétaire, Joe Vittoria, de New York. En 1975, elle retraversait l'Atlantique après son achat par David Longridge, en Angleterre, qui la présentait notamment au rassemblement du Ferrari Owners Club, à Prescott. Elle passait entre les mains d'un autre propriétaire britannique avant de retourner aux États-Unis en 1977.

There is no doubt that the Ferrari 500 Superfast is an exceptional machine, not only for the small number of surviving examples, just 34 of 36 built. The car we are delighted to offer is even more special : the fourth example produced in the series, it was first exhibited at the Paris Motor Show in October 1964 and at the Turin Motor Show two weeks later. It was liveried in « Blu Chiaro » 20295A and is presented in this colour today. With the Superfast costing almost twice that of a 'standard' Ferrari, Mme Licia Viglia, from Naples, parted with 11 million lira to become the first owner. At the start of 1970 the car went to the US with its new owner, Joe Vittoria, from New York. It re-crossed the Atlantic in 1975, brought to England by David Longridge where the car was presented at Ferrari Owners' Club meetings, notably at Prescott. The car had one more British owner before returning to the US in 1977.





5981 sur le stand de Pininfarina, Salon de Paris, 1964. DR


ERRARI 5 0
☆5981☆


5981







A cette époque, elle était décrite comme étant en excellent état, avec un compteur indiquant à peine 50 000 km. Se sont ensuite succédés cinq propriétaires avant que l'on retrouve la voiture à nouveau en Europe, très précisément en Allemagne, en 2003. Alors qu'elle affichait 57 000 km, elle bénéficiait d'une restauration complète de très haut niveau en Allemagne, le moteur étant refait par Berlinetta Motors avec une ligne d'échappement en inox.
Aujourd'hui, cette Ferrari 500 Superfast, qui est entre les mains d'un connaisseur français, affiche 59 965 km et se présente en état exceptionnel témoignant de la belle qualité de la restauration. Elle comporte son moteur, sa boîte quatre rapports avec overdrive et son pont arrière d'origine. L'habitacle présente sa sellerie d'époque, extrêmement bien préservée grâce à une qualité de matériau et de fabrication au-dessus de la moyenne. Le luxe de la finition est à la hauteur du standing recherché pour ce modèle qui occupait le haut du panier dans la gamme Ferrari et n'était accessible qu'à une poignée de "happy few". Accompagnée de son certificat d'authenticité délivré par Ferrari Classiche, cette voiture représente une rare opportunité d'acquérir une des Ferrari les plus rares et les plus exclusives dans un superbe état. Dans ce cas, il s'y ajoute un trait d'histoire particulier, par son passage aux Salon de Paris et de Turin.

Remerciement et Copyright Marcel Massini

It was described at this time as being in excellent condition, with just 50,000 km recorded on the odometer. Five owners later, the car found itself back in Europe, arriving in Germany in 2003. At 57,000 km, it benefitted from a thorough, high quality restoration in Germany, with an engine rebuild by Berlinetta Motors with stainless steel exhaust.
Today, this Ferrari 500 Superfast, currently owned by a French connoisseur, has covered 59,965 km and is presented in exceptional condition bearing witness to the calibre of the restoration. The engine, four-speed gearbox with overdrive and rear-axle are all original. The interior retains the period upholstery, in beautifully preserved condition, thanks to the quality of the build and the materials used. The car boasts the ultimate in luxury finishing, in keeping with the model's status as the top of Ferrari's range and a car that was only accessible to a handful of lucky people. Coming with its Ferrari Classiche certificate of authenticity, this car offers an opportunity to acquire one of the rarest and most exclusive Ferrari, in superb condition, with the added attraction of having been exhibited at the Paris and Turin Motor Shows.

Thanks and copyright Marcel Massini.











340

Voiture de compétition

Chassis #086

- Certifiée par Ferrari Classiche
- Moteur refait en 2008 par Ferrari F1 Clienti
- Une légende des circuits, une part de rêve

- *Ferrari Classiche certified*
- *Engine rebuilt in 2008 by Ferrari F1 Clienti*
- *A legend of the F1 circuits, a dream*

500 000 – 550 000 €

1985 FERRARI 156/85

En 1985, la technologie turbo domine la F1, les puissances sont énormes. Et les châssis, privés de jupes pour la troisième saison, progressent à chaque course pour « passer » autant de chevaux à la piste… Conduire aujourd'hui l'une de ces machines, c'est l'expérience d'une vie. Particulièrement une Ferrari. Officiellement, la Ferrari 156/85 commence sa carrière à l'arrêt, le 16 février 1985, lors de la traditionnelle conférence de presse d'avant saison. L'Ingeniere Enzo Ferrari, à deux jours de ses 87 ans, y préside avec une lucidité intacte et une jovialité remarquée : le grand Enzo plaisante avec les journalistes, ce qui n'est pas acquis chaque année. C'est peut-être parce que les essais organisés par Good-Year la semaine précédente au Brésil, où elle a fait ses vrais débuts, lui ont apporté de bonnes nouvelles. Michele Alboreto y a signé le meilleur temps officieux, sept dixièmes plus vite que la McLaren-TAG Porsche de Prost.
La nouvelle voiture présente tant de modifications que Ferrari a décidé de débuter une nouvelle nomenclature : la voiture ne s'appelle donc pas 126 C5 mais 156/85. Harvey Postlethwaite, l'ingénieur britannique qui succède à Mauro Forghieri, a mis au point une suspension arrière à tirants pour le train arrière, la C4 n'ayant pas donné satisfaction côté motricité. Pour abaisser le centre de gravité et améliorer le flux d'air vers l'aileron, il a fallu revoir en profondeur le moteur. En sport automobile, quand « les gens du châssis » demandent quelque chose aux « gens du moteur », c'est toujours difficile. Sauf à Maranello, où tout le monde se voit, se parle, et parfois se querelle, mais sous les ordres du même chef. Les culasses de la nouvelle 156/85 sont donc inversées, avec les collecteurs d'échappements sortant au centre du V6, l'admission à l'extérieur, et les turbos placés très bas. La boîte reste transversale et à cinq rapports, mais elle est toute nouvelle et sérieusement renforcée. Il faut dire que les puissances annoncées (ou non annoncées) sont encore en hausse. Le « software » prend une importance croissante dans le package technique d'une F1, mais c'est surtout pour gérer la consommation.
Stefan Johansson a commencé la saison 1985 chez Tyrrell, mais suite au divorce houleux de René Arnoux et de Ferrari, voici le jeune pilote intégré par surprise à l'équipe la plus prestigieuse de la F1, au côté d'Alboreto. Il signe un contrat pour l'année, qui prévoit l'égalité de matériel. Un conte de fées… Ce qui l'étonne le plus quand il conduit la 156/85 ? D'abord la puissance du moteur, ensuite la précision de la boîte.

In 1985, the domination of turbo technology in F1 was enormous. And the chassis, without side skirts for the third season already, advanced to such a point that all the horses that were being generated were needed to make the decisive pass at the track… Driving one of those machines is and still remains an experience of a lifetime. Especially a Ferrari ! Officially, the Ferrari 156/85 began its career standing still – on February 16, 1985, at the traditional press conference before the season. Ingeniere Enzo Ferrari, two days before his 87th birthday, presided over the unveiling with clear lucidity and joviality : the great Enzo joking with reporters, which was not quite in the nature of man. This may be because the tests organized by GoodYear the week before in Brazil, where the car made its real debut, had brought him good news. Michele Alboreto had the best unofficial time, seven-tenths faster than the McLaren-TAG Porsche of Alain Prost.
The new car had so many modifications that Ferrari decided to start a new nomenclature : the car did not therefore be called a 126 C5 but 156/85. Harvey Postlethwaite, the British engineer who had succeeded Mauro Forghieri, had developed a rear suspension rods for the rear axle, but the C4's engine hadn't been quite up to scratch. To lower the center of gravity and improve the air flow to the flap , it was necessary to review in depth the engine. In motorsport, when "chassis people" were asking for something from the "engine people" it was always complicated. Except in Maranello, where everyone can be sees and speaks to each other and sometimes quarrels, but under the command of the same head. The cylinder heads of the new 156/85 were reversed, with the intake manifolds in the centre of the V6, admission to the outside, and turbos placed very low. The gearbox retained its transverse installation, with a five-speeder, but it was brand new and significantly improved. It must be said that the max powers announced (or unannounced, for the matter) were still rising. The "software" became increasingly important in the technique of F1 packaging, but it was primarily to manage consumption.







Le Suédois va très bien tenir sa place : à Imola, pour son deuxième Grand Prix en rouge, il se permet même de mener un court moment, devant les tifosi ! Joli coup d'éclat, auquel met fin une panne d'essence en vue de l'arrivée, et il n'est classé que sixième. Un mois plus tard, au Canada, il est second, deux secondes seulement derrière son leader. Sur le tourniquet artificiel de Detroit, Stefan Johansson termine à nouveau deuxième, derrière la Williams de Keke Rosberg, et il devance donc cette fois Alboreto. En dépit d'ennuis de santé (une varicelle…) et de l'obligation qui lui est faite de seconder son équipier (Alboreto, à nouveau victorieux sur le Nürburgring, gardera la tête du championnat jusqu'en Autriche !) Johansson signe d'autres places d'honneur qui lui vaudront de terminer le championnat 1985 à la septième place. Il y a les résultats, et il y a le niveau global de performances… Cette année-là, les F1 les plus rapides dépassent largement les 330 km/h dans les endroits les plus rapides, comme la ligne droite du Mistral au Castellet.
Le châssis #086, construit en milieu de saison, bénéficie de certaines évolutions apportées par Ferrari au cours de l'année. De même le V6 à 120° est passé de 780 à 900 chevaux, en configuration course. En qualifications, les petits 1500, tournant à 11000 tr/mn ou même davantage, développent cette année-là plus de 1000 chevaux ! Le châssis proposé aujourd'hui a roulé aux mains de Stefan Johansson au Grand Prix d'Europe, à Brands Hatch, où il dut abandonner. Quinze jours plus tard, #086 terminait quatrième à Kyalami, derrière les Williams-Honda de Mansell et Rosberg et la McLaren TAG d'Alain Prost. Pour la dernière course de l'année, qui est aussi le tout premier Grand Prix d'Australie de l'histoire, la voiture est utilisée par Johansson aux essais, et sert de réserve pour la course. Johansson y marque encore des points, avec la cinquième place. Le moteur a été refait en 2008 par Ferrari F1 Clienti, pour la somme de 91000 €. La facture, très détaillée, est disponible. Ferrari Classiche certifie bien entendu l'authenticité et le pedigree « course » de #086. Elle a été utilisée dans le cadre du programme F1 Clienti, qui permet d'évoluer plusieurs fois par an sur circuit (Abu Dhabi, Shanghai, Nürburgring, Imola, Barcelone, Paul Ricard…), sous l'œil très expert des ingénieurs et mécaniciens officiels de Ferrari. La voiture est splendide à tous les niveaux, prête à procurer les plus extrêmes émotions de pilotage à son prochain propriétaire. Mais elle peut aussi devenir la pièce maîtresse des plus prestigieuses expositions statiques, avec sa beauté d'avion de chasse.

Stefan Johansson started the 1985 season with Tyrrell, but due to a stormy divorce between René Arnoux and Ferrari, the young race driver was suddenly taken in the Ferrari driver with Alboreto. He signed a contract for the year, which provided for equality in terms of material. A fairy tale... What strikes him the most when driving the 156/85 ? First, the powerful engine then the accuracy of the box.
The Swedish stood his ground : at Imola for his second Grand Prix with Ferrari, he even had the lead for a short time, in front of the tifosi ! A nice stunt, which meant that the car ran out of fuel, and Johansson finished only sixth. A month later, in Canada, Johansson was second, just two seconds behind the leader. On an artificial track at Detroit, Stefan Johansson again finished second, behind the Williams of Keke Rosberg, and this time he was ahead of Alboreto. Despite health problems (chickenpox...) and the obligation to 'assist' his teammate (Alboreto was again victorious at the Nurburgring, keeping the championship up to Austria !) Johansson did well to finish the 1985 championship in seventh place. There are results, and there is the overall level of performance... the fastest F1 was well beyond the 330 km/h speeds in the fastest places such as the Mistral straight at Le Castellet.
Chassis # 086, built in the middle of the season, had some improvements made by Ferrari during the year. Likewise, the V6 at 120° also went up from 780 to 900 horses. In qualications the small 1500cc engine doing 11,000rpm even developed over 1000 horses ! The proposed car was the one that Stefan Johansson drove at the European Grand Prix of Brands Hatch where he had to drop out. Fifteen days later, # 086 finished fourth at Kyalami, behind the Williams-Honda of Rosberg and Mansell and Alain Prost's McLaren TAG. For the last race of the year, which was also the first Australian Grand Prix in history, the car was used by Johansson for testing, and served as a reserve for the race. Johansson scored points with a fifth place finish. The engine was rebuilt in 2008 by Ferrari F1 Clienti, for the sum of € 91,000. The bill, very detailed, is available. Ferrari Classiche certifies the authenticity and pedigree "race" of # 086. It has been used in the F1 Clienti program, which allows to change several times a year on circuit (Abu Dhabi , Shanghai, Nürburgring , Imola , Barcelona, Paul Ricard ...), under the very expert eye of official engineers and mechanics. The car is beautiful at every levels, ready to provide the most extreme emotions to the car's next owner. But it can also become the centerpiece of the most prestigious static exhibitions thanks to its aggressive beauty.











341

Carte grise française
French title

Châssis n°
WP0ZZZ93ZKS020072

- Modèle d'une puissance légendaire
- Quatre propriétaires depuis l'origine
- Boîte cinq rapports
- Belle présentation d'origine

- *Model with legendary power*
- *Four owners from new*
- *Five-speed gearbox*
- *Beautiful original presentation*

65 000 – 85 000 €

livrée neuve à Monaco, boîte 5 vitesses / *Rare five speed gearbox model*

1988 PORSCHE 911 TURBO CABRIOLET

Avec ses impressionnantes extensions d'aile et son aileron arrière, la première Porsche 930, dite 911 Turbo et présentée en 1975, avait de quoi impressionner. La puissance du moteur 3 litres turbo atteignait 260 ch et les performances ahurissantes allaient l'être encore plus avec la version de 1979, 3,3 litres et 300 ch : elle passait de 0 à 100 km/h en 5"4 ! Aujourd'hui encore, cette voiture est capable de surprendre même le plus endurci des amateurs de voitures sportives. Livrée neuve le 10 octobre 1988 par le concessionnaire Auto Riviera de Monte Carlo, la voiture que nous proposons a été ensuite achetée par un porschiste demeurant à Londres qui l'a lui-même cédée à un amateur français. C'est auprès de ce dernier que l'actuel propriétaire en a fait l'acquisition. La voiture est accompagnée de sa notice d'origine et de son carnet d'entretien tamponné jusqu'en 2005, à 68 033 km. Début 2014, elle a bénéficié d'une révision générale effectuée par le Centre Porsche de Vélizy.
Il s'agit d'un modèle particulièrement désirable, doté d'une boîte cinq rapports d'origine, la version de base ne disposant que de quatre rapports jugés à l'époque suffisants compte tenu de l'énorme couple développé par le moteur Turbo. C'est aussi une version 3,3 litres dotée d'un échangeur air-air et dont le temps de réponse est mieux maîtrisé que sur la première 930 Turbo de 1977. De teinte rouge avec intérieur en cuir noir et moquettes de la même couleur, cette voiture se présente en bel état d'origine. Le compteur kilométrique indiquait 73 246 km lors de notre essai, et l'on note la présence d'un autoradio CD, de vitres et de sièges à commande électrique. Cette voiture est équipée de sa trousse à outils d'origine et de son gonfleur électrique. Boîte cinq rapports, carrosserie cabriolet, bel état d'origine, nombre de propriétaires limité, kilométrage raisonnable : autant d'arguments qui font de cette voiture une occasion rarissime.

With its magnificent wing extensions and rear spoiler, the first Porsche 930, launched in 1975 and known as the 911 Turbo, had it all. The powerful 3-litre turbo engine produced 260 bhp, with a breathtaking performance that was improved on by the 3.3-litre 300 bhp 1979 version : this car accelerated from 0 to 100 km/h in 5.4 seconds ! It is still capable of surprising hardened sports car enthusiasts today.
Delivered new on 10 October 1988 by the dealer Auto Riviera in Monte Carlo, the car on offer was subsequently bought by a Porsche fanatic who lived in London. He sold the car to a French enthusiast who in turn sold it to the current owner. It comes with original owner's manual and service book stamped until 2005, at 68.033km. At the start of 2014, it benefitted from a service carried out by the Porsche Centre in Vélizy.
This is a particularly desirable model, with the original five-speed gearbox. The earlier version had four gears, deemed sufficient as the turbo-powered engine provided enormous torque. It is also a 3.3-litre version with air-to-air exchanger with a better response time than on the first 930 turbo. Presented in red with black leather interior and black carpets, the car is in lovely original condition. When we inspected the car, the odometer read 73,246 km. There is a radio/CD player and electric seats and windows. It comes with the original toolkit and electric air pump. Five-speed box, cabriolet body, excellent original condition, low number of owners, reasonable mileage : so many reasons to explain why this car offers such a rare opportunity.

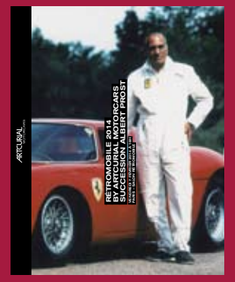


LOTS 342 À 356

SUCCESSION ALBERT PROST

POUR UNE DESCRIPTION COMPLÈTE DE CHAQUE VÉHICULE, SE RÉFÉRER AU SUPPLÉMENT ‘RÉTROMOBILE 2014 BY ARTCURIAL MOTORCARS – SUCCESSION ALBERT PROST’

FOR A COMPLETE DESCRIPTION OF EACH CARS PLEASE REFER TO THE ‘RÉTROMOBILE 2014 BY ARTCURIAL MOTORCARS – SUCCESSION ALBERT PROST’ SUPPLEMENT



342	**C.1926**	**Bugatti Type 52 "Baby"**	40 000 – 60 000 €	No reserve
343	**1968**	**Devillaine Ouragan monoplace "Ferrari"**	6 000 – 8 000 €	No reserve
344	**1974**	**Ferrari 365 GT4 Berlinetta Boxer**	70 000 – 110 000 €	No reserve
345	**1962**	**Rolls Royce Silver Cloud cabriolet Mulliner ex-Brigitte Bardot**	260 000 – 360 000 €	No reserve
346	**1949**	**Talbot Lago Record T26 cabriolet**	80 000 – 120 000 €	No reserve
347	**1934**	**Hispano Suiza J12 Type 68 berline Vanvooren**	550 000 – 650 000 €	
348	**1970**	**Ferrari 365 GTB/4 Daytona coupé**	250 000 – 300 000 €	
349	**1950**	**Delahaye 135 MS cabriolet par Saoutchik**	550 000 – 750 000 €	
350	**1977**	**Alfa Romeo Duetto Spider 1600**	10 000 – 15 000 €	No reserve
351	**1968**	**Ford Mustang 351 GT**	25 000 – 35 000 €	No reserve
352	**1933**	**Delage D8 S cabriolet Pourtout**	1 000 000 – 1 200 000 €	
353	**1965**	**Jaguar Type E 4,2 litre cabriolet**	40 000 – 60 000 €	No reserve
354	**1924**	**Isotta-Fraschini Tipo 8A cabriolet Ramseier**	1 400 000 – 1 800 000 €	
355	**1972**	**Renault Alpine A110 berlinette 1600 S**	70 000 – 90 000 €	No reserve
356	**1986**	**Ferrari Testarossa**	35 000 – 45 000 €	No reserve























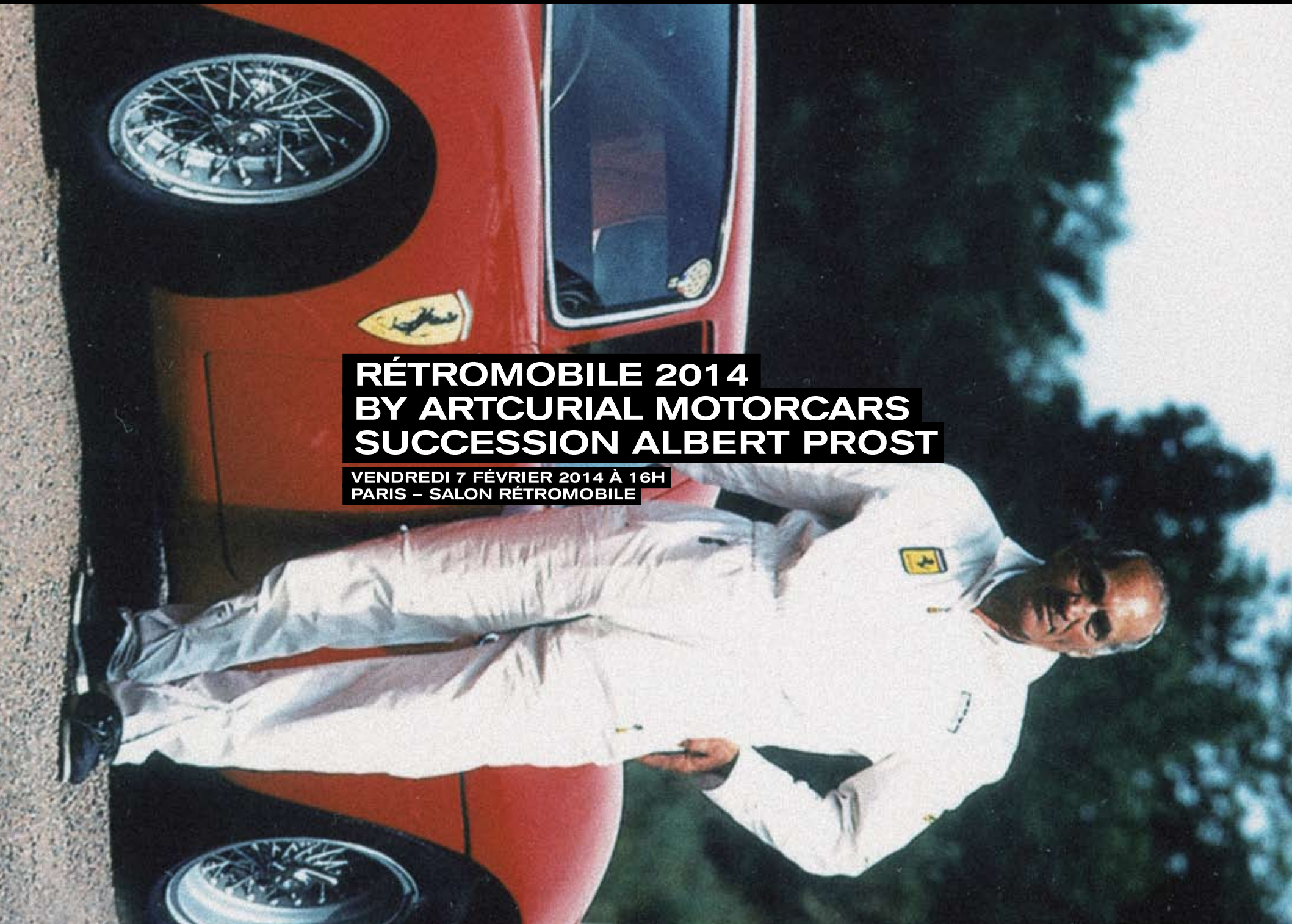








ARTCURIAL
MOTORCARS



RÉTROMOBILE 2014
BY ARTCURIAL MOTORCARS
SUCCESSION ALBERT PROST

VENDREDI 7 FÉVRIER 2014 À 16H
PARIS – SALON RÉTROMOBILE

Albert Prost, le passionné / Albert Prost, the enthusiast

Né en 1915 à Paris, Albert Prost, était avant tout passionné d'aviation.
En 1933, il effectue ses premiers vols avec pour moniteur M. Albert Pecquet, grande figure de l'époque. En 1934, il pilote pour la première fois un Caudron 232. La magie opère et il tombe immédiatement amoureux de la marque. En 1936, il prend livraison de son premier avion privé, un Potez 58 triplace. Deux ans plus tard, son père lui offre un magnifique Caudron Simoun neuf, moteur Renault 220 ch. En avril, il effectue un long périple en Afrique du Nord, avec comme navigatrice sa sœur Suzanne. L'année suivante, ils voleront même jusqu'en Égypte !
En septembre 1939, le Simoun est réquisitionné et détruit par les Allemands.
Mobilisé à Marignane, puis sélectionné à l'École de l'air de Salon-de-Provence, Albert Prost va piloter plusieurs types d'appareils : Morane, Caudron, Bloch... Par la suite, il retournera sur cette base aérienne, au volant de sa Ferrari 512 BB, invité par la Patrouille de France, cette élite qu'il aimait recevoir dans son musée lors des meetings aériens de Roanne.
Affecté ensuite à l'École Saint Cyr comme moniteur, il obtient en 1942 son brevet C de vol à voile. Trois ans plus tard, il prend livraison d'un Norécrin 1203.

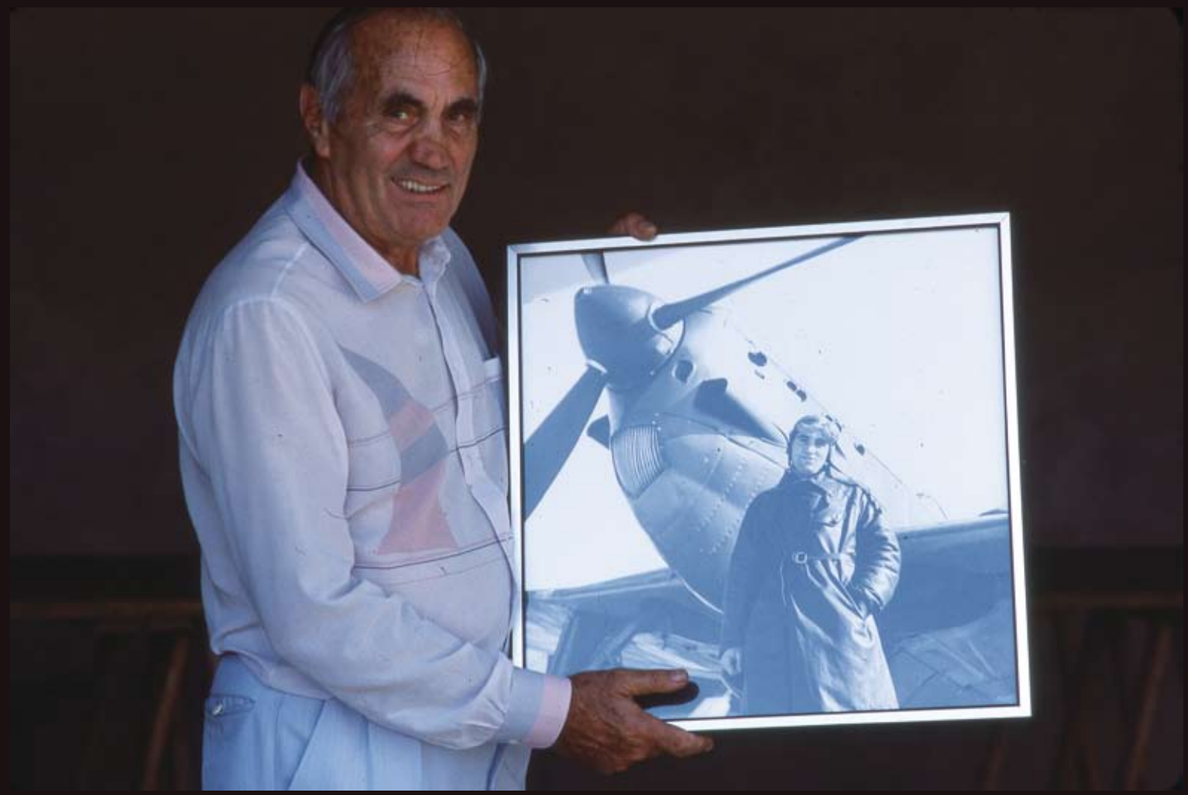
Born in Paris in 1915, Albert Prost was above all passionate about aviation. In 1933, he took his first flight, under the instruction of Albert Pecquet, a well-known figure at the time. In 1934, he flew his first Caudron 232, and caught up in the magic, he immediately fell in love with the marque. In 1936, he took delivery of his first private plane, a Potez 58 three-seater. Two years later, his father offered him a magnificent new Caudron Simoun, with 220 bhp Renault engine. In April, he undertook a long trip to North Africa, with his sister Suzanne as navigator and the following year,they flew as far as Egypt.
In September 1939, the Simoun was requisitioned and destroyed by the Germans. Stationed in Marignane, then recruited to the Salon-de-Provence Air School, Albert Prost flew many different aircraft: Morane, Caudron, Bloch...He later returned to this Air Base, at the wheel of his Ferrari 512 BB, invited by the Patrouille de France, the elite demonstration team he loved to host at his museum during airshows in Roanne.
Later assigned to the École Saint Cyr as an instructor, he obtained his licence C for gliding in 1942. Three years later, he took delivery of a Norécrin 1203.

Le Simoun retrouvé
En 1963, il acquiert un Cessna 310 bimoteur équipé pour le vol aux instruments. A propos de cet avion, il racontait cette anecdote : "Un après-midi, je suis parti faire un petit tour sur le Mont-Blanc avec mon chien pour copilote. Une heure et demi plus tard, j'étais de retour au terrain mais impossible de sortir le train d'atterrissage. Après avoir essayé toutes les manœuvres et envisagé toutes les solutions dont aucune n'était vraiment satisfaisante, j'ai fait contacter Cessna par téléphone, via la tour de contrôle, pour avoir leur avis. Le technicien m'a dit de rallier Villacoublay où tout serait prêt pour me recevoir. J'étais très court en carburant et je suis arrivé in extremis à Villacoublay où je me suis posé sur le ventre, dans un lit de neige carbonique. Très impressionnant, mais l'avion était pratiquement intact. Il ne me restait plus qu'à prendre le train pour rentrer. Mais le chien? Un pilote m'a donné une ficelle en guise de laisse. Dans le train, les passagers me regardaient d'un air soupçonneux avec mon vieux pull-over, mes espadrilles et mon chien de race au bout d'une ficelle..."
Mais le Simoun manque à son bonheur et une quête fastidieuse commence.
En 1974, l'aviateur est comblé : Jean Salis a retrouvé l'avion de ses rêves, un Caudron Simoun. Problème, il arrive des USA en caisses. Il faut tout démonter et reconstruire pour arriver à un Simoun digne de ce nom. Pendant presque trois ans, le musée automobile de Perreux devient une usine Caudron ! Après 7 500 heures de restauration, c'est la récompense suprême, le premier vol sans encombre : l'aviateur rajeunit de quarante ans ! Cette restauration lui vaudra en 1979 le prix Phénix, récompensant la meilleure restauration aéronautique à l'échelle mondiale.

The Simoun rediscovered
In 1963, he acquired a twin-engined Cessna 310 equipped for instrument flights. He recounted an anecdote about this plane: « One afternoon, I left for a trip around Mont Blanc with my dog as co-pilot. An hour and a half later, I was coming in to land but was unable to extend the landing gear. Having tried all sorts of manœuvres and considered all the options – none of which were satisfactory, I made contact with Cessna by telephone, via the control tower, to ask their advice. The technician told me to head to Villacoublay where they would be ready to receive me. I was very low on fuel and I arrived at Villacoublay in extremis where I landed the plane on its belly, in a bed of foam. Very dramatic, but the plane survived pretty much intact. All I had to do was get the train home. And the dog ? A pilot gave me a rope to use as a leash. On the train, the other passengers looked at me suspiciously with my old pullover, espadrilles and pedigree dog on the end of a piece of rope... »
He was not happy without a Simoun, however, and a painstaking search began. In 1974, the pilot found what he was looking for: Jean Salis had discovered the plane of his dreams, a Caudron Simoun. The problem was that it arrived from the US in crates. Everything had to be dismantled and re-assembled before it could be called a Simoun. For almost three years, the Perreux automobile museum became a Caudron factory! After some 7,500 hours of restoration, came the ultimate reward: the first trouble-free flight, making the pilot feel forty years younger! This restoration earned him the Phoenix award in 1979, for the best aircraft restoration worldwide.

De l'aviation à l'automobile
Quand on est passionné d'avions, il est bien rare que les automobiles vous laissent indifférent... La passion d'Albert Prost va se manifester dès 1950, avec l'achat au garage Royale, à Paris, d'une Delahaye 135 MS qu'il fait carrosser à sa demande par Saoutchik.

From the aeroplane to the automobile
If you are mad about planes, it would be unusual not to be interested in automobiles as well...Albert Prost's interest first manifested itself in 1950, with the acquisition from the Royale garage in Paris of a Delahaye 135 MS, for which he commissioned Saoutchik to build the body.



En 1964, il fait l'acquisition de sa première Ferrari, une 250 Lusso, remplacée en 1966 par une 275 GTB plus rapide et plus brillante ! "Cette année-là," racontait Albert Prost, "j'avais fait le pari de rallier mon usine, dans le centre de Roanne, à la porte d'Orléans, à Paris, en moins de trois heures. L'autoroute du sud commençait alors à Pouilly-en-Auxois et, pour la rejoindre, il fallait emprunter des routes départementales fort peu roulantes. J'ai gagné mon pari stupide en 2h55, c'est-à-dire à environ 165 km/h de moyenne !" En 1968, il commande une Ford Mustang GT 350 et, l'année suivante, acquiert l'Hispano Suiza J12 coach Vanvooren d'Henri Dubonnet, sans doute sa voiture préférée : "Elle atteignait 190 km/h avec la douceur et le confort d'une Rolls, c'était le temps béni où il n'y avait pas de radar."
L'année suivante, une Isotta Fraschini Tipo 8A et une Jaguar type E viennent compléter la collection, suivie en 1973 d'un cabriolet Rolls Royce Silver Cloud II et d'une Ferrari 250 LM.
En 1975, Albert Prost cède son usine textile et s'installe à Cannes, mais conserve sa propriété de Roanne. La passion de l'automobile ne l'abandonne pas pour autant et d'autres belles pièces rejoignent son garage : cabriolet Talbot Lago Record (1976), Delage D8S cabriolet Pourtout, Alfa Romeo Spider 1600, Ferrari Boxer (1978), Ferrari 365 GTB/4 Daytona (1980), Ferrari Testarossa (1996). "Vous avez déjà entendu une Ferrari à plus de 250 km/h ?" demandait-il. "Au-delà de 5 000 tours, c'est une véritable pendule."
Une collection est vivante, bien entendu, et celle d'Albert Prost l'était, si bien qu'à côté des achats, il s'est séparé au fil des ans de plusieurs de ses automobiles : Ferrari 250 LM, Rolls Royce Silver Cloud, Horch 1938, Delahaye 148...
Le 6 septembre 2002, à l'âge de 87 ans, Albert Prost nous a quitté aux commandes de son Simoun, lors d'un vol d'entraînement en vue du meeting de Roanne. A la suite de son décès, plusieurs voitures ont été cédées par son épouse : Ferrari 250 GT Berlinetta, Bugatti 35 A, Bugatti Type 46, Jaguar XK 140, Bugatti 57 Atalante, Bugatti 57 Ventoux. D'autres restent dans la famille, comme une Ferrari Dino 246 GTS, une Mercedes 300SL, une Ferrari 275 GTB et une Honda NSX. Albert Prost a mis un point d'honneur à les conserver en parfait état de marche. A sa disparition, son mécanicien Alain Ducros a poursuivi cette tâche jusqu'à ce jour.
L'épouse d'Albert Prost s'est elle-même éteinte le 1er octobre 2013. Ses quatre filles et les enfants de son fils doivent maintenant se séparer de cette splendide collection, tourner la page pour qu'elle se rouvre entre les mains de nouveaux passionnés.

In 1964 he bought his first Ferrari, a 250 Lusso, replaced in 1966 by a faster and better 275 GTB! « That year, » remembered Prost, « I made a bet that I could get from my factory, in the centre of Roanne, to the Porte d'Orléans in Paris, in under three hours. The autoroute going south started at Pouilly-en-Auxois, and to join it, I had to take little-used country roads. I won the foolish bet in 2h55, which meant an average speed of 165 km/h! » In 1968, he ordered a Ford Mustang GT 350 and the following year acquired the Henri Dubonnet Hispano Suiza J12 Vanvooren coach, which was undoubtedly his favourite car: « It could reach speeds of 190 km/h with the smoothness and comfort of a Rolls-Royce, in the good old days before speed cameras. »
The year after, a Isotta Fraschini Tipo 8A and an E-Type Jaguar joined the collection, followed in 1973 by a Rolls Royce Silver Cloud II cabriolet and a Ferrari 250 LM.
In 1975, Albert Prost sold his textile factory and settled in Cannes, but kept his property in Roanne. His passion for automobiles remained as strong as ever and other beautiful cars joined his garage: Talbot Lago Record cabriolet (1976), Delage D8S cabriolet Pourtout, Alfa Romeo Spider 1600, Ferrari Boxer (1978), Ferrari 365 GTB/4 Daytona (1980), Ferrari Testarossa (1996). « Have you ever heard a Ferrari travelling at over 250 km/h ? » he asked. « Over 5,000 revs, it runs like clockwork. » A collection is a dynamic thing, and Albert Prost's was certainly that. In addition to buying automobiles, he parted with several over the years: the Ferrari 250 LM, Rolls-Royce Silver Cloud, Horch 1938, Delahaye 148...
On 6 September 2002, at the age of 87, Albert Prost died at the controls of his Simoun, during a practice flight for the Roanne airshow. Following his death, several cars were sold by his widow: Ferrari 250 GT Berlinetta, Bugatti 35 A, Bugatti Type 46, Jaguar XK 140, Bugatti 57 Atalante, Bugatti 57 Ventoux. Others remained in the family, including a Ferrari Dino 246 GTS, a Mercedes 300SL, a Ferrari 275 GTB and a Honda NSX. Prost had made it a point of honour to keep his cars in perfect working order. Since his death, his mechanic has kept up this task to this day.
Albert Prost's widow passed away on 1 October 2013. Their four daughters and his son's children are now to part with this splendid collection, to turn the page so that it can be passed into the hands of new enthusiasts.

Les automobiles de la Succession Albert Prost ont toujours été entretenues par le mécanicien de la collection, 'à demeure'. Chaque voiture a été redémarrée dans les règles de l'art, avant de les transporter à Paris. Ayant peu roulé ces derniers mois, il conviendra tout de même de les réviser après leur achat. Pour des raisons logistiques, les automobiles de cette collection seront vendues sans contrôle technique.

The automobiles from the estate of Albert Prost have always been maintained by the collection's 'permanent' mechanic. Every car was correctly restarted before being transported to Paris. Having not been driven much during the last few months, however, a service is advised after purchase. For logistical reasons, the automobiles in this collection will be sold without contrôle technique (MOT).



342

CIRCA 1926
BUGATTI TYPE 52 « BABY »

Fabriquée par l'usine Bugatti pour l'usage des enfants de clients, la petite Bugatti « Baby » était une reproduction fidèle de la Bugatti 35 Grand Prix dont le palmarès en course n'avait pas d'égal à l'époque. Destinée aux enfants de 6 à 8 ans, elle était mue par un moteur électrique qui lui permettait une vitesse de 15 à 18 km/h.
L'exemplaire que nous présentons a été acheté par Albert Prost pour le clin d'œil : il possédait en effet une Bugatti Grand Prix à côté de laquelle stationnait le petit jouet ! Restauré en carrosserie et en sellerie, cet exemplaire affiche un très bel état général. Avec ses sangles de capot en cuir, ses roues en aluminium et son tableau de bord équipé de la platine qui rassemble manomètre et inverseur, cet exemplaire satisfera aussi bien le bugattiste en devenir que le passionné de la marque de Molsheim. Et quand on sait que, comme l'indiquait la brochure publicitaire de l'époque « Comme toutes les Bugatti, elle est inusable », il serait dommage de manquer cette occasion !

Manufactured by the Bugatti factory for use by children of their clients, the small Bugatti "Baby" was a faithful reproduction of the Bugatti Type 35 Grand Prix racer, a car which had no equal at that time. Designed for children between 6 to 8 years, the car was driven by an electric motor which allowed for a max speed of about 15-18 km/h.
The one we are offering was purchased by Albert Prost for fun: he already had a Bugatti Grand Prix car and which used to be parked next to this toy!
With restored bodywork and upholstery, this example is in a very nice condition. Straps with leather cover the bonnet, aluminum wheels and the dashboard equipped with gauges and inverter, this 'car' should satisfy both the Bugattiti and a child. And when realize – as stated in the advertising brochure of the time – that "Like all Bugattis, it is indestructible," it would be a shame to miss this opportunity!

40.000 – 60.000 €
Sans reserve
No reserve







343

1968 – DEVILLAINE OURAGAN MONOPLACE « FERRARI »

A la fin des années 60, l'Ouragan monoplace pour enfant était la vedette de la gamme Devillaine, marque installée à Charlieu dans la Loire. Il fallait en effet débourser 1500 francs hors taxes pour s'en offrir un exemplaire, dépense fort élevée au regard des 41 Francs que valait la Renault 4 dans la même gamme, ou encore les 134 Francs de la Triumph TR4 ! C'est très certainement ce tarif qui explique la diffusion confidentielle de ce jouet, réservé à quelques heureux privilégiés. Cependant, l'Ouragan ne manquait pas d'arguments : roues à rayons, pneus gonflables, siège capitonné, éléments de suspensions chromés, sans parler des rétroviseurs obus…
Elle est équipée d'un moteur deux-temps à réservoir intégré et d'un embrayage centrifuge et bénéficie d'une marche arrière grâce à un levier inverseur qui se trouve dans l'habitacle, tandis que la mise en route se fait à l'aide d'un lanceur. L'exemplaire que nous présentons est strictement conforme à sa configuration d'origine. La carrosserie de ce bolide est en bel état d'origine, seul le chrome des jantes à rayons affiche la marque des années. Les pneumatiques, à l'image de la sellerie, ne sont pas usés. Une remise en route d'usage sera à prévoir avant que ce jouet rarissime ne reprenne du service, pour le plus grand bonheur des petits et des grands.

In the late 1960s, the Ouragan child car was the star of the Devillaine range, a brand from Charlieu, in the Loire region. It was necessary to pay 1500 French francs for one of these compared to as much as just 41 Francs for the Renault 4 from the same range, or 134 Francs for a Triumph TR4! This fancy price certainly explains the reason why sales were limited to a privileged few for this toy. However, the Ouragan had reasons to be so pricey: it had spoked wheels, pneumatic tyres, padded seat, chrome elements, suspensions, not to mention rear view mirrors...
It was powered by a two -stroke engine with an integrated fuel tank and a centrifugal clutch and had a reverse using a reversing lever located in the cockpit, while the start was by using a pull cord launcher.
The one presented here is strictly according to its original configuration. The body of this beast is in good original condition, only the chrome wire wheels display some aging. Tyres, just like upholstery, are not worn out. A little overhaul won't be out of place before this rare toy resumes service to the delight the kids and parents.

6.000 – 8.000 €
Sans reserve
No reserve









344

Carte grise française
French title

Châssis n° 17993

- État d'origine bien préservé
- Superbe provenance, même famille depuis 36 ans.
- Première version de la Berlinetta Boxer, la plus sportive

- *Original, well preserved condition*
- *Superb provenance, same family for the last 36 years*
- *First and sportiest version of the Berlinetta Boxer*

70.000 – 110.000 €
Sans reserve
No reserve

Dans la collection Albert Prost depuis 1978 / *In the Albert Prost collection since 1978*

1974 FERRARI 365 GT4 BERLINETTA BOXER

Avec sa Miura présentée en 1966, Lamborghini vient secouer les habitudes de Maranello. Dotée d'un moteur central, basse et effilée, elle fait vieillir les Ferrari à moteur avant, jusqu'à présent reines de la route. Enzo Ferrari est lent à réagir, laissant passer la Daytona avant d'adopter une conception à moteur central pour sa GT la plus prestigieuse. Il accompagne cette nouvelle conception d'un moteur qui l'est tout autant et qui, bien que déjà expérimenté en course, équipe pour la première fois une Ferrari de route. Le 12 cylindres à plat placé au-dessus de la boîte de vitesses donne d'ailleurs à la voiture son nom de Berlinetta Boxer. Ainsi, la 365 GT4 BB est dévoilée au Salon de Turin 1971, mais c'est au Salon de Paris 1973 qu'apparaît la version commercialisée définitive. Les 380 ch de la première version, la plus rapide, lui permettent d'atteindre 300 km/h.

With the introduction of the Miura in 1966, Lamborghini shook things up for Maranello. Low and streamlined, with a mid-positioned engine, it made the front-engined Ferrari that had ruled the road until then, look distinctly old-fashioned. Enzo Ferrari was slow to react, launching the Daytona before adopting a mid-engine set-up for his most prestigious GT car. He accompanied the new layout with a new engine that, although tested in competition, was used for the first time in a road-going Ferrari. The flat 12-cylinder engine positioned on top of the gearbox gave the car its name: Berlinetta Boxer. The 365 GT4 BB was unveiled at the Turin Motor Show in 1971, but it was at the Paris Motor Show in 1973 that the definitive production version appeared. The 380 bhp of the fastest, first version was capable of powering the car to 300 km/h.









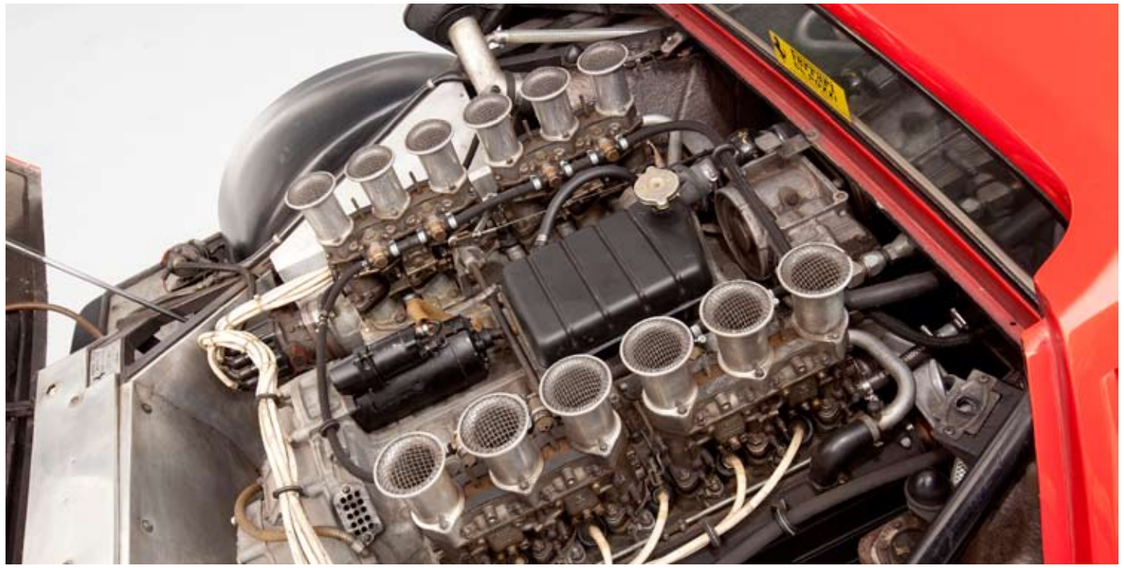






Livrée neuve aux Établissements Pozzi à la mi-juillet 1974, la 365 GT4 BB que nous présentons a été équipée de deux phares longue-portée à la demande de son premier propriétaire, M. Touitou, qui en prend livraison le 29 juillet 1974. Elle est alors immatriculée 7238 CM 94. Deux ans plus tard, au printemps 1976, il s'en sépare alors que le compteur indique 16 000 km. C'est à nouveau deux ans après, le 3 janvier 1978, qu'Albert Prost en fait l'acquisition. Elle présente une carrosserie rouge avec bas de caisse noirs (ses teintes d'origine) en bon état, et l'intérieur est doté d'une sellerie patinée en cuir noir avec moquettes rouges. Le tableau de bord comporte tous ses instruments et commandes ainsi qu'un autoradio Radiola d'époque, le compteur indiquant 35 735 km probablement d'origine. L'ensemble est bien préservé et montre les traces de la vie passée de la voiture. N'ayant pas circulé régulièrement ces derniers temps, cette belle 365 GT4 BB devra faire l'objet d'une révision de principe. Elle est accompagnée de ses carnets et de sa trousse à outils d'origine. Entre les mains du même propriétaire depuis 36 ans, elle présente l'avantage de son état d'origine non restauré. Une fois révisée, elle sera prête à délivrer les sensations grisantes de son 12 cylindres à plat en position centrale.

Delivered new to the Pozzi establishment in mid-July 1974, the 365 GT4 BB on offer is fitted with two additional high-beam headlights, as ordered by the first owner, Mr Touitou, who took delivery of the car on 29 July 1974. At that time it was registered 7238 CM 94. Two years later, during the spring of 1976, he parted with the car, the odometer reading 16,000 km. Two years later, on 3 January 1978, Albert Prost bought the car. The red paintwork with lower sections in black (original colour scheme) is in good condition, and the interior displays patinated black leather upholstery and red carpets. The dashboard is complete with all its instruments and a period Radiola radio, and the 35,735 km on the odometer is probably correct. The car has been well preserved, displaying signs of the life it has led. Having not been driven recently, this lovely 365 GT4 BB will in principle require recommissioning before use. It comes with its manuals and original toolkit. Having been in the hands of the same owner for 36 years, this car has the advantage of being in original, unrestored condition. Once recommissioned, it will be ready to deliver the exhilarating sensations of its flat 12-cylinder mid-positioned engine.









La Rolls Royce de Brigitte Bardot

345

Carte grise française
French title

Châssis n° LSAE 637

- A appartenu à Brigitte Bardot
- Seulement cinq propriétaires
- Modèle prestigieux
- Superbe présentation, sellerie d'origine

- *Belonged to Brigitte Bardot*
- *Only five owners since new*
- *Prestigious model*
- *In superb condition, original upholstery*

260.000 – 360.000 €
Sans reserve
No reserve

Ex-Brigitte Bardot, Ex Charles Jourdan. Dans la collection Albert Prost depuis 1973 / *In the Albert Prost collection since 1973*

1962 ROLLS ROYCE SILVER CLOUD CABRIOLET MULLINER

Présentée en avril 1955, la Rolls-Royce Silver Cloud remplaçait la vieillissante Silver Dawn. Comme le voulait la tradition, elle était construite sur un châssis séparé et proposée avec une carrosserie standard. Celle-ci, de forme digne et élégante, rencontra un tel succès que seulement 10% des acquéreurs demandèrent une carrosserie spécifique chez Hooper, James Young ou H.J. Mulliner. Et encore ces prestigieux carrossiers ne s'éloignèrent-ils jamais vraiment du dessin original, si bien que la Silver Cloud va devenir une des Rolls Royce les plus célèbres de l'histoire de la marque. Mais cette prestigieuse automobile souffrait au début d'une mécanique six-cylindres dépassée, si bien que la Silver Cloud II adoptait en 1959 un tout nouveau V8 de plus de six litres de cylindrée, plus souple, plus performant et plus économique. Le silence restait une des qualités essentielles de ce modèle d'apparat, et le dessin de carrosserie ne changeait pas, remportant le même succès.

Unveiled in April 1955, the Rolls-Royce Silver Cloud replaced the aging Silver Dawn. As was the tradition, it was built on a separate chassis too, as well as offered with a standard body on frame. The design was so dignified and elegant and so successful that only 10 percent of buyers demanded a specific body by the likes of Hooper, James Young or H J Mulliner. Yet these prestigious coachbuilders never really went far away from the original drawing, so much so that the Silver Cloud will become one of the most famous Rolls-Royces in the history of the brand.
But this prestigious automobile suffered at the beginning with the underpowered six-cylinder it had, so that the Silver Cloud II came out in 1959, adopting a brand new V8 of more than six liters, more flexible, more efficient and more economical than the six. And silence remained one of the essential qualities of this ceremonial model – the design of the body did not change of course, with the car still selling with the same success.















Parmi les commandes spéciales effectuées auprès des carrossiers, le cabriolet fait évidemment partie des habillages les plus attrayants et c'est justement une carrosserie de ce type que nous avons le plaisir de proposer, signée HJ Mulliner. Livrée neuve en mai 1962, cette voiture est immatriculée le 13 octobre 1962 par son premier propriétaire, un play-boy américain du nom d'Andrei Porumbeanu. Elle est alors de couleur blanche. En 1966, elle change de propriétaire et prend l'immatriculation 8991 GA 78. Le troisième propriétaire n'est autre que Brigitte Bardot et, le 13 octobre 1970, la voiture reçoit sa nouvelle immatriculation : 3 WR 75, un numéro très exclusif. A l'époque, l'égérie française habite 71 avenue Paul Doumer, à Paris 16e, et fait entretenir sa voiture chez British Motors, le garage tenu par Edgar Bensoussan. L'histoire raconte que, à la suite d'une révision en 1971, Edgar Bensoussan aurait offert à BB un magnifique bouquet de fleurs et aurait demandé au chef d'atelier de raccompagner l'actrice chez elle. A l'époque, Brigitte Bardot a déjà tourné les films qui l'ont rendue célèbre et le début des années 1970 correspond pour elle à L'Ours et la Poupée, Boulevard du Rhum ou Les Pétroleuses. Une copie de l'ancienne carte grise au nom de Brigitte Bardot sera remise à l'acheteur.

Of special orders made to the bodywork, the convertible is obviously one of the most attractive, and it is precisely this type of bodywork that we are pleased to offer, signed in this case by H J Mulliner.
Delivered new in May 1962, this car was registered on 13th October 1962 by its first owner, an American playboy named Andrei Porumbeanu. It was then to white. In 1966, it changed ownership and the registration taken was 8991 GA 78. The third owner is none other than Brigitte Bardot, and on October 13, 1970, the car received its new registration: 3 WR 75, a very exclusive number. At the time, the French actress lived at 71 avenue Paul Doumer, Paris 16th, and had her car maintained by British Motors, the garage kept by Edgar Bensoussan. The story tells that, following a service in 1971, Edgar Bensoussan offered BB a beautiful bouquet of flowers and reportedly asked the foreman to escort the actress. At the time, Brigitte Bardot had already shot the films that made her famous and in the early 1970s corresponds to the "The Bear and the Doll", "Boulevard du Rhum" and "la Pétroleuses".









Le quatrième propriétaire de cette belle automobile est Charles Jourdan, créateur des chaussures qui portent son nom et, le 28 juin 1972, la voiture prend l'immatriculation 4 QE 69. C'est lui qui fait repeindre ce cabriolet Rolls dans sa belle teinte bleu nuit, plus discrète que le blanc initial. C'est sous cette forme que la voiture sera cédée à Albert Prost, le 2 novembre 1973 par l'intermédiaire du New York Garage, à Cannes. Le 12 décembre 1973, elle prend l'immatriculation 8941 SF 06, qui est encore la sienne aujourd'hui.
Elle se présente en très bel état, avec une carrosserie bien préservée et d'une très grande élégance. La capote est en bon état d'usage. A l'intérieur, la sellerie en cuir bleu patiné invite à prendre place sur les sièges épais, les moquettes sont en état d'usage et les garnitures en bois vernis apportent leur touche de luxe et d'intimité dans ce luxueux habitacle, complété par le carnet de bord d'origine. Un autoradio avec lecteur Voxson Stéréo 8 équipe le tableau de bord, et on l'imagine facilement jouant une cassette des Beatles, pendant que quelques stars de la jet set se prélassent sur les coussins en descendant de Paris à St-Tropez pour des vacances ensoleillées. Une ambiance à laquelle pourra amplement goûter le nouveau propriétaire, accompagné de sa famille ou de ses amis profitant des quatre places au soleil de cet élégant cabriolet.

A copy of the old title, in the name of Brigitte Bardot will be given to the buyer.
The fourth owner of this beautiful car was Charles Jourdan, the designer of shoes bearing his name , and on June 28, 1972 , the car was registered 4 QE 69. This is what makes this convertible Rolls repainted in its beautiful midnight blue colour, more discreet than the original white. It is in this form that the car was be sold to Albert Prost on November 2, 1973 via New York Garage in Cannes. On 12 December 1973 the car's registration became 8941 SF 06, which the car still has today.
It comes in very good condition, with a well-preserved body and great elegance. The hood is in good used condition. Inside, the upholstery in patinated blue leather invites one to sit in the thick seats, carpets are in good used condition and wood varnish for the trim adds a touch of luxury and privacy in this sumptuous interior, completed with the original handbook. A Voxson stereo radio player with 8-track cartridge is in the dashboard, and we can easily imagine playing a tape of the Beatles, with some stars of the jet set lounging on cushions, driving down from Paris to St Tropez for a sunny holiday. An atmosphere which can be fully tastes by the new owner, with his family or friends enjoying enough place for four in the sun, in this elegant cabriolet.



346

Carte grise française
French title

Châssis n° 100419

- Entre les mains de la même famille depuis 38 ans
- Voiture bien préservée
- Modèle sportif et prestigieux

- *In the hands of the same family for 38 years*
- *A well maintained car*
- *Sporty and prestigious model*

80.000 – 120.000 €
Sans reserve
No reserve

Dans la collection Albert Prost depuis 1976 / *In the Albert Prost collection since 1976*

1949 TALBOT LAGO RECORD T26 CABRIOLET

L'arrivée en 1934 d'Antony Lago chez Talbot va transformer le destin de la marque. Sous son autorité, la gamme est réorganisée et des modèles sportifs font leur apparition. Un puissant six-cylindres 4 litres en différentes versions équipe les Baby, Lago Special et Lago SS, alors que parallèlement Talbot engrange les succès sportifs. Mais au lendemain de la seconde Guerre Mondiale, tout est à reconstruire et le "plan Pons", qui régit la distribution de matières premières, ne favorise guère les modèles haut de gamme. Certains quotas de "véhicules de classe exceptionnelle" peuvent néanmoins être fabriquées, à condition d'être exportés pour faire entrer de précieuses devises. Ainsi, Talbot obtient en 1946 l'autorisation de fabriquer dans un premier temps 125 voitures. Antony Lago choisit de produire une 26 CV sous le nom de Lago Record, avec une nouvelle version de son six-cylindres 4,5 litres pensé pour la compétition. Il est doté de deux arbres à cames placés assez haut dans le bloc et qui, par tiges courtes et culbuteurs, commandent les soupapes évoluant dans une chambre de combustion hémisphérique. C'est la même configuration que celle qui avait été adoptée en Angleterre sur les Riley ou Era de compétition. Ce moteur brillant développe 170 ch, ce qui à l'époque paraît considérable et fait de la Lago Record une

The arrival in 1934 of Antony Lago at Talbot transformed the destiny of the brand. Under his leadership, the range was reorganized and the sports models began coming out. A powerful 4-liter six-cylinder engine was used for the Baby, the Special Lago and Lago SS, while at the same time Talbot began reaping sporting successes with this engine.
In the aftermath of World War II, everything is to rebuilt and the "Pons Plan" which organized the distribution of raw materials was not in favor of high end models. A few vehicles of exceptional class could still be made, provided they were being exported to bring in valuable foreign currency. Thus, in 1946, Talbot obtained permission to manufacture initially 125 cars. Antony Lago chose to produce the 26HP as the Lago Record, with a new version of its 4.5-liter six-cylinder designed for the competition. It had two camshafts placed high enough in the block and, with short pushrods controlled the valves operating in a hemispherical combustion chamber. This is the same configuration as that which had been adopted in England specifically on the competition Eras or Rileys. This brilliant engine developed 170bhp, which at the time seemed huge and made the Lago Record one of the fastest of its era. For the gearbox, Antony Lago remained faithful to the Wilson pre-selector whiwh if handled brilliantly allows to focus on the raceline.





Côte d'Azur 1979







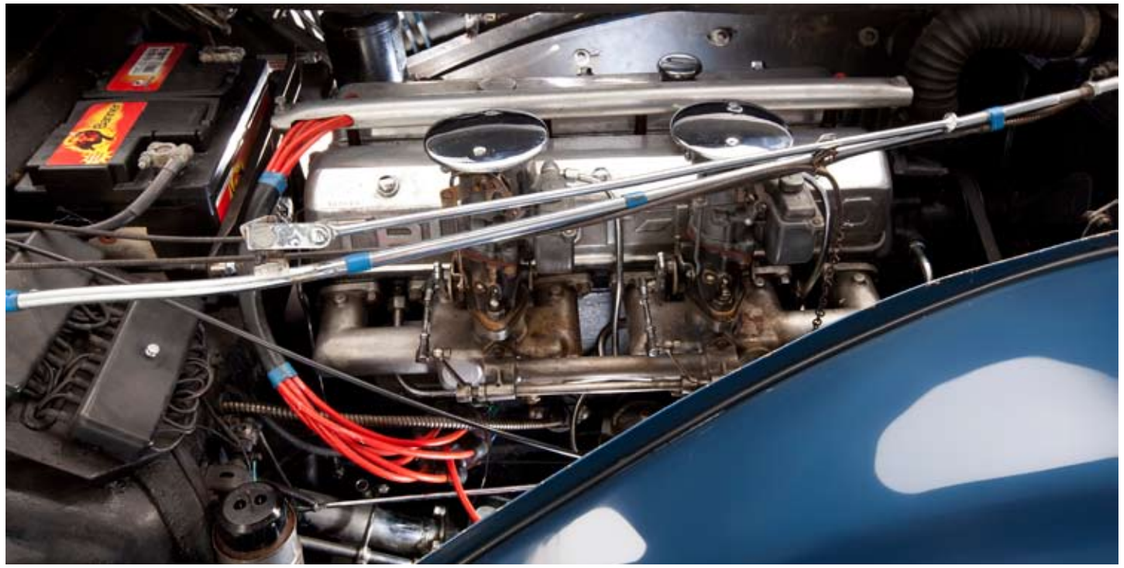


Côte d'Azur été 1976

des voitures de tourisme les plus rapides de son époque. Pour la boîte de vitesses, Antony Lago reste fidèle à la présélective Wilson qui, si elle est maniée avec brio, permet de se concentrer sur les trajectoires.
Parmi les faits de gloire les plus marquants des T26 GS compétition, on peut citer la victoire de Louis Chiron au Grand Prix de France 1947 et celle de Louis Rosier aux 24 Heures du Mans 1950.

La Talbot T26 que nous proposons ici a été livrée neuve le 16 juin 1949 à un M. Dumarest. La fiche d'usine nous apprend que ce cabriolet correspond au modèle de carrosserie 334 de l'usine Talbot. Il est alors de teinte "Crème Albatros", avec intérieur en cuir Pega baby et capote beige, et il est équipé de jantes Rudge à rayons.
Le 13 janvier 1976, Albert Prost en fait l'acquisition auprès d'un médecin d'Antibes qui la détient depuis 1974. Des photos d'époque montrent qu'elle a été une

Among the most striking facts of glory of the T26 GS competition was the victory of Louis Chiron at the Grand Prix of France in 1947 and Louis Rosier at the 24 Hours of Le Mans in 1950.
The Talbot T26 we propose here was delivered new on June 16, 1949 to Mr. Dumarest. Factory record tells us that this is the convertible model of the plant body 334 Talbot. It was then with a "Cream Albatross" shade with leather interior in Pega baby and beige top, and the car was equipped with Rudge wire wheels with spokes.
On January 13, 1976 Albert Prost acquired this car from a doctor who had it in Antibes since 1974. Period photos show that it had been restored and painted in two colors, sand with brown flanks. It was not until the 1970s that it would benefit from the elegant combination of blue that is now the car's and shows very subtle patina in an old









première fois restaurée et peinte en deux tons, sable à flancs bruns. Ce n'est qu'au cours des années 1970 qu'elle va bénéficier de l'élégante combinaison de bleu qui est aujourd'hui la sienne et qui montre la patine très subtile, propre aux restaurations anciennes qui ont bien vieilli. La capote est en état d'usage, et un couvre-capote vient la protéger lorsqu'elle est baissée. L'habitacle est superbe, avec sa sellerie en cuir beige très bien conservée, ses moquettes peu usées et son magnifique tableau de bord, dont les nombreux instruments rappellent que l'on est à bord d'une machine aux gênes sportifs. Cette voiture est équipée de la boîte Wilson habituelle sur ce modèle et le compteur kilométrique affiche 76 806 km. La voiture est en bon état de fonctionnement puisque toujours entretenue par le mécanicien de la famille Prost.
C'est une très belle représentante de ce cabriolet Talbot à la beauté classique et dont la mécanique d'origine sportive justifie pleinement la glorieuse appellation "Lago Record" inscrite sur l'aile arrière.

restoration that has aged well. The hood is in used condition, and a tonneau cover is there to protect when lowered. The interior is gorgeous, with its beige leather upholstery very well preserved, its little worn carpet and beautiful dashboard, whose numerous instruments remind us that we are on board a machine with sports genes. This car is equipped with the usual Wilson box on this model and the odometer shows 76,806km. The car is in good working condition and since it has always been maintained by the mechanic of the Prost family.
This is a beautiful representative of this convertible Talbot, a classic beauty whose mechanical Sports origin fully justifies the glorious name "Lago Record" written on the rear fender.







347

Carte grise française
French title

Châssis n° 14035
Moteur n° 321097

- Chef-d'œuvre de Marc Birkigt
- Deux propriétaires en 74 ans
- Superbe état
- Modèle très rare
- V12 de 9,5 litres et 220 ch

- *Masterpiece by Marc Birkigt*
- *Two owners in 74 years*
- *Superb condition*
- *Very rare model*
- *V12 of 9.5 litres and 220 bhp*

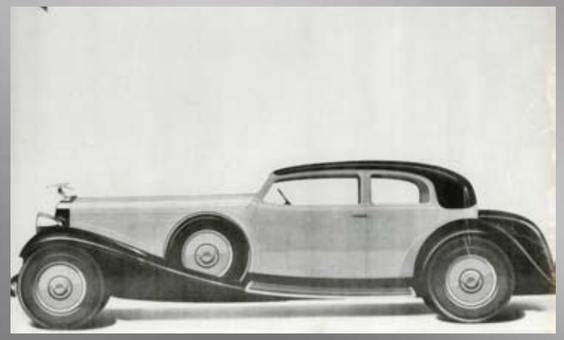
550.000 – 650.000 €

Dans la collection Albert Prost depuis 1969 / *In the Albert Prost collection since 1969*

1934 HISPANO SUIZA J12 TYPE 68 BERLINE VANVOOREN

Dans les années 1920, Hispano-Suiza est synonyme de perfection mécanique et de grand prestige. Les H6 B et H6C sont parmi les voitures les plus rapides de leur temps mais, à la veille de la Grande Dépression, les constructeurs se livrent une véritable surenchère dans le domaine du luxe. A côté de la Bugatti Royale, des marques comme Mercedes, Isotta-Fraschini, Rolls-Royce, Duesenberg ou Cadillac proposent des modèles de très haut de gamme. Pour tenir son rang, Hispano doit réagir. Marc Birkigt opte alors pour un V12 de grosse cylindrée, pour lequel il s'inspire des moteurs d'avion dont la marque équipe depuis de longues années les meilleurs appareils. D'une cylindrée de 9,5 litres, ce monument mécanique à soupapes en tête développe 220 ch et emmène la voiture à plus de 170 km/h, une vitesse époustouflante pour l'époque. Le châssis de la J12 Type 68 est à la hauteur, avec ses servofreins et ses amortisseurs réglables depuis l'habitacle. Merveille de performances, d'équilibre et de fiabilité, cette voiture est adaptée à chacun de ses clients et carrossée à l'extérieur. Présentée en 1931, la J12 sera produite à 120 exemplaires environ et restera sept ans en production, une belle longévité pour une voiture de ce prix !

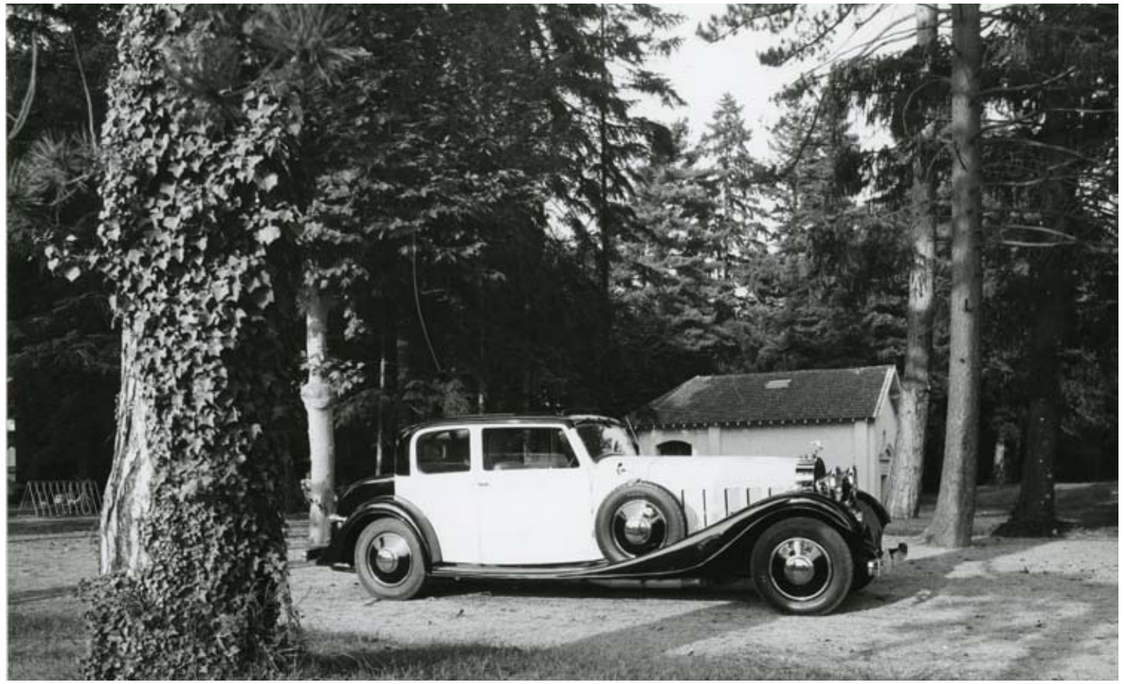
During the 1920s, Hispano-Suiza was synonymous with mechanical perfection and grand prestige. The H6B and H6C were amongst the fastest cars of their generation but, on the eve of the Great Depression, other manufacturers were trying to outdo each other in the level of luxury they provided. Alongside the Bugatti Royale, marques such as Mercedes, Isotta-Fraschini, Rolls-Royce, Duesenberg and Cadillac all had deluxe models in their range. To hold its own, Hispano needed to respond. Marc Birkigt opted for a large V12 engine, inspired by aircraft engines the marque had long supplied. The monumental 9.5-litre engine with overhead valves developed 220 bhp and powered the car to over 170 km/h – an astonishing speed for that time. The J12 Type 68 chassis was of the highest quality, with servo-assisted brakes and dampers that could be adjusted from the cockpit. A balanced, reliable and high-performance marvel, the car was tailored to individual clients and bodied elsewhere. Presented in 1931, approximately 120 examples of the J12 were produced over a seven-year period. This was a long career for such a high-priced automobile!









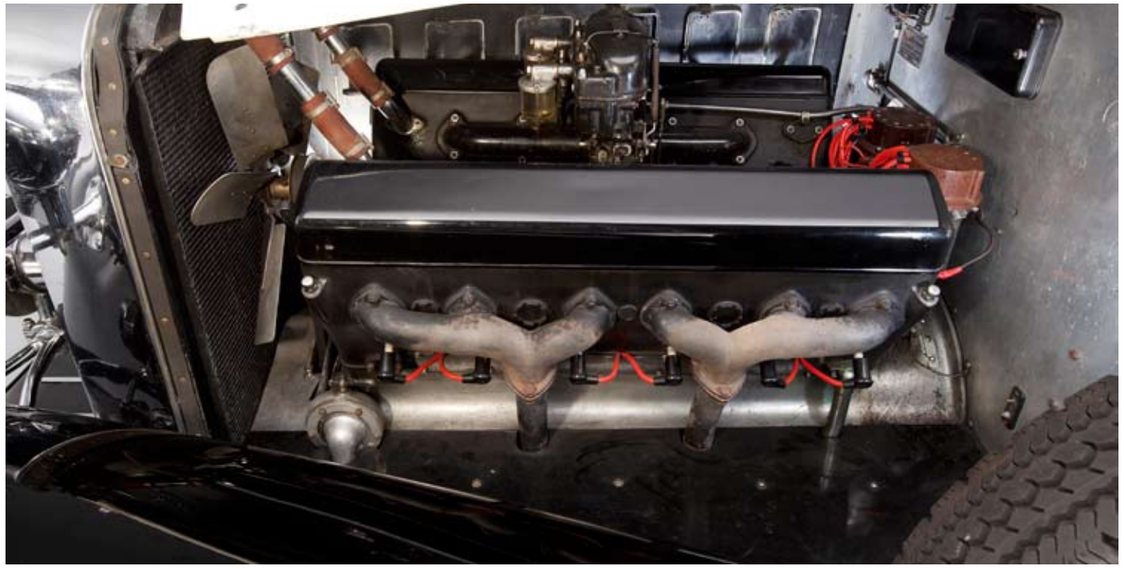






L'exemplaire que nous proposons est né en 1934, et l'on connaît sa chaîne de propriétaires dès 1939, année où l'achète Nicolas Henri, transitaire dans le Vaucluse. La voitures est immatriculée à son nom le 26 mai 1939 avec le numéro 5915 ZA 4, comme l'atteste une déclaration de propriété datant de 1941. Un document à en-tête de la société Nicolas Frères indique que la voiture a été exposée au musée de Montlhéry en 1958, puis au Salon de l'Auto de Paris en 1964 et, enfin, au musée du Mans de 1964 à juillet 1965. Visiblement très attaché à cette voiture, Nicolas Henri ne s'en sépare qu'en 1969 et la cède à Albert Prost, très précisément le 8 janvier. La voiture prend alors l'immatriculation 95 QD 92.
En septembre 1969, la voiture est repeinte et des travaux portant sur la mécanique et l'électricité sont effectués. D'ailleurs, une facture de réfection de la pompe à eau montre que, à cette époque, le compteur kilométrique affiche 7 313 km. L'ensemble des chromes sont remis à neuf en 1970, et le radiateur est confié en 1971 à Chausson pour remise en état. Ensuite, les magnétos sont refaites en 2002.

The example on offer is from 1934, and its owners are known from 1939, when it was bought by Nicolas Henri, who was at that time living in Vaucluse. The car was registered in his name on 26 May 1939 with the number 5915 ZA 4, as confirmed by an ownership declaration dating from 1941. A document from the Nicolas Frères company indicates that the car was exhibited at the Montlhéry museum in 1958, the Paris Motor Show in 1964 and finally in the museum at Le Mans from 1964 to July 1965. Henri was clearly very attached to the car and didn't part with it until 1969, selling it to Albert Prost on 8 January. The car was then registered 95 QD 92.











Juin 1971, Concours d'élégance de la rétrospective Lyon-Roanne-Vichy











Outre le fait qu'elle soit apparue en photo dans un article publié en 1983 dans le Fanauto n°182 sous la plume de l'historien Jacques Rousseau, un des derniers faits de gloire de cette voiture est d'être exposée au Salon de Genève 2006.
Albert Prost prend part de son côté à plusieurs rassemblements de voitures anciennes, comme le concours d'élégance de la rétrospective Lyon-Roanne-Vichy, en Juin 1971, ou encore le Rallye Torpédo reliant St-Etienne à Chalmazel. Selon ses filles, il s'agissait d'une de ses voitures préférée : "Elle atteignait 190 km/h avec la douceur et le confort d'une Rolls, c'était le temps béni où il n'y avait pas de radar," disait-il. D'après ce qu'il leur avait raconté, cette voiture aurait appartenu à André Dubonnet, petit-fils et héritier de Joseph Dubonnet, fondateur de la célèbre marque d'apéritif, et aurait parcouru le trajet Paris-Nice pour établir un record, ce qui expliquerait la présence du volumineux avertisseur monté à l'avant de la voiture, pour prévenir les piétons du passage du bolide.
Aujourd'hui, le compteur kilométrique affiche 12 702 km et la voiture se présente sous la forme d'une belle restauration ancienne bien conservée. La carrosserie est superbe, avec son allure de coach et ses portes ouvrant en vis-à-vis, dégageant bien l'accès à l'habitacle. A l'intérieur, elle présente une sellerie en drap beige en bon

In September 1969, the car was re-painted and work was carried out on the engine and electrics. An invoice for repairing the water pump shows that the odometer read 7,313 km at this time. The chromework was refurbished in 1970 and the radiator was sent to Chausson in 1971 to be renovated. The magnetos were overhauled in 2002.
As well as appearing in a photo for an article written by historian Jacques Rousseau, published in Fanauto n°182 in 1983, the car's most recent moment of glory was in 2006 when it was exhibited at the Geneva Motor Show.
Albert Prost took part in many classic car events, including the concours d'élégance at the Lyon-Roanne-Vichy retrospective in June 1971, and the Rallye Torpédo from St-Etienne to Chalmazel. According to his daughters, this was one of his favourite cars: « It could travel at 190 km/h with the smoothness and comfort of a Rolls, in the good old days before speed cameras, » he used to say. He told his daughters that this car is thought to have belonged to André Dubonnet, grand-son and heir of Joseph Dubonnet, founder of the well-known brand of aperitif, and would have taken part in the Paris-Nice to establish a record, explaining the presence of the enormous horn mounted at the front of the car, to warn pedestrians to stay well clear.

état, l'impressionnant tableau de bord à sept instruments propre à ce modèle, des garnitures en bois bien préservées et un étonnant poste de radio d'époque à lampes. Le compartiment moteur, d'une étonnante sobriété pour une telle mécanique, est de présentation impeccable.
N'ayant connu que deux propriétaires en 74 ans, cette voitures est une pièce exceptionnelle par son état de préservation. Il s'agit de plus d'un véritable chef-d'œuvre de Marc Birkigt pour Hispano-Suiza qui, contrairement à certaines de ses concurrentes, offre les performances hors du commun correspondant à sa mécanique, grâce en partie à la compétence d'Hispano-Suiza en matière d'aviation. Cette voiture est un sésame pour tous les événements classiques ou concours d'élégance de la planète, en plus du plaisir incomparable qu'apportera à son nouveau propriétaire sa mécanique puissante et raffinée alliée à son incomparable prestige.

Today, the odometer records 12,702 km and the car is presented in a well-conserved condition following an earlier high quality restoration. The coachwork is superb, with doors opening outwards to provide good access to the passenger compartment. Inside, the beige fabric upholstery is in good condition, the impressive dashboard displays the seven dials correct for this model, the wood trim is well preserved and there is a wonderful old valve radio. The remarkably straightforward engine compartment is presented in impeccable condition. Having had just two owners in the last 74 years, the preserved condition of this car makes it an exceptional example. This Hispano-Suiza masterpiece by Marc Birkigt stood out from its rivals for its outstanding performance, provided by engineering that drew on the marque's experience in building aircraft engines. The car is a passport to all classic car and concours d'élégance events around the world, and it will offer its new owner power, sophistication and prestige, guaranteeing an enjoyment that is second to none.

348

Carte grise française
French title

Châssis n° 13313

- Très puissante, emblématique des Ferrari à moteur avant
- Belle patine, sellerie d'origine
- Entre les mains de la famille Prost depuis 34 ans

- *Very powerful, front-engined Ferrari icon*
- *Nice patina, original upholstery*
- *In Prost family ownership for the last 34 years*

250.000 – 300.000 €

Dans la collection Albert Prost depuis 1980 / *In the Albert Prost collection since 1980*

1970 FERRARI 365 GTB/4 DAYTONA COUPÉ

On peut s'étonner qu'Enzo Ferrari, amateur de compétition et toujours à l'affût des meilleures performances, n'ait pas suivi la voie ouverte en 1967 par la Lamborghini Miura : la nouvelle Ferrari, qui remplace la 275 GTB/4, reste fidèle au V12 placé à l'avant. Présentée au Salon de Paris 1968, elle est surnommée officieusement Daytona en l'honneur du triplé Ferrari sur ce même circuit, en 1967. Assez imposante — elle mesure en hauteur 20 cm de plus qu'une Miura — la ligne de la Daytona est très impressionnante, avec son long capot et son habitacle ramassé sur l'arrière. Signée Fioravanti pour Pininfarina, elle affiche à l'avant une batterie de quatre phares sous une large "vitrine" qui court sur toute la largeur de la voiture. Malgré sa configuration qui peut paraître dépassée, elle n'a rien à envier à ses concurrentes sur le plan des performances et reste une des voitures de route les plus rapides du monde. Son merveilleux V12 4,4 litres, doté de quatre arbre à cames en tête et d'un système de lubrification par carter sec, offre un caractère hors pair, à la fois souple et puissant, onctueux et rageur. Son harmonieuse musique délivre 352 ch à 7 500 tours, propulsant ce gros coupé à 270 km/h avec une stabilité qui n'est pas l'apanage de la Lamborghini, sa sœur ennemie. La Daytona va même connaître une intéressante carrière en compétition, avec par exemple les deux premières places au Tour de France Auto 1972, la victoire revenant à l'équipage Andruet/Biche sous les couleurs Pozzi. Aux 24 Heures du Mans, le meilleur classement d'une Daytona revient à François Migault et Milt Minter, qui signent en 1972 une belle deuxième place. Sur ce plan, la Ferrari supplante largement la Lamborghini, absente des circuits...

It was, perhaps surprising that Enzo Ferrari, a racing enthusiast and always looking for ways to improve performances, didn't follow the path taken by the Lamborghini Miura in 1967: the new Ferrari, replacing the 275 GTB/4, remained faithful to the front-engined V12. Launched at the Paris Motor Show in 1968, it was given the name Daytona to commemorate Ferrari's 1-2-3 finish at that circuit in 1967. Rather imposing – it was 20cm higher than the Miura - the styling of the Daytona was impressive, with its long bonnet and compact cockpit positioned at the rear. Designed by Fioravanti for Pininfarina, it had a line of four lights at the front, nestled behind a wide « display window » that ran across the entire width of the car. Despite its rather outdated configuration, it had nothing to fear from its competitors in terms of performance, and was one of the fastest road-going cars in the world at that time. The fabulous V12 4.4-litre engine, with four overhead cams and dry sump lubrication, gave it a character second to none. It was adaptable and powerful, smooth and ferocious. It delivered, with a wonderful sound, 352 bhp at 7,500 rpm, propelling this large coupé to 270 km/h with a stability that wasn't exclusive to its sister and rival at Lamborghini. The Daytona enjoyed an interesting career in competition, which included first and second in the 1972 Tour de France Auto, won by the Andruet/Biche team in Pozzi colours. At the Le Mans 24 Hour Race, the best result achieved by a Daytona was second overall, by François Migault and Milt Minter in 1972. On this front, the Ferrari dominated, with the Miura largely absent from the circuits...













Immatriculée pour la première fois le 19 octobre 1970, cette voiture a été vendue neuve par l'importateur Charles Pozzi, à un certain M.Stouff, le 22 mai 1970 à Paris, sous l'immatriculation 1197WT 75. Ce dernier la conserve jusqu'en avril 1972, tandis que son second propriétaire ne l'immatricule qu'un an plus tard dans les Bouches du Rhône. Elle change ensuite de mains en 1974, devenant la propriété d'un amateur de la région lyonnaise, qui l'a cédée le 25 octobre 1978 au collectionneur également lyonnais Franck Trepsat. C'est à ce dernier qu'Albert Prost l'a achetée, au mois de février 1980. Probablement au début des années 1980, Albert Prost a confié cette Ferrari Daytona en Italie pour qu'elle soit complètement restaurée. La carrosserie a été entièrement refaite, de même que la mécanique, la liste des éléments remplacés étant incluse au dossier de la voiture. L'entretien s'est poursuivi par la suite et, en 2000, l'échappement a été remplacé, suivi en 2002 par une réfection des freins.
Cette belle Daytona affiche une élégante robe gris métallisé bien préservée, légèrement patinée et montrant par endroits quelques petites traces de corrosion superficielle. L'habitacle est en bel état, avec ses sièges en cuir noir patiné, ses moquettes grises à peine usées, sont séduisant tableau de bord sportif, son beau volant bois et son ciel de toit sans accrocs. Elle est équipée de vitres électriques, d'un autoradio d'époque et de la climatisation. Le compteur de vitesses affiche 48 570 km, et la voiture est accompagnée de ses carnets.
Il s'agit d'un bel exemplaire d'une des Ferrari les plus emblématiques, dernière représentante de la première lignée des berlinettes à moteur V12 avant. Elle est restée entre les mains du même propriétaire depuis 34 ans, gage d'une préservation soigneuse.

First registered on 19 October 1970, this car was sold new by the importer Charles Pozzi to Mr Stouff on 22 May 1970 in Paris, under the registration number 1197WT 75. The latter kept the car until April 1972, while the second owner registered the car only one year later in the south of France (les Bouches du Rhône). Then the car changed hands in 1974, becoming the property of an enthusiast from the Lyon area, who sold the car on 25 October 1978 to the collector Franck Strepsat, also from Lyon. It was from the latter that Albert Prost bought it in February 1980. Probably at the start of the 1980s, Prost sent the car to Italy for a thorough cosmetic and mechanical restoration. The list of parts that were replaced is included in the file. The car was subsequently maintained regularly and in 2000, the exhaust was replaced, and the brakes were overhauled in 2002.
This beautiful Daytona displays a well-preserved metallic grey livery, lightly patinated and showing a few small spots of superficial corrosion. The interior is nice condition, with patinated black leather seats, barely worn grey carpets, sporty dashboard, wooden steering wheel and flawless headliner. It has electric windows, period radio and air conditioning. The odometer reads 48,570 km and the car comes with its manuals.
This is a lovely example of one of the most iconic Ferrari models, the last in the first series of front-engined V12 berlinettas. It has been in the hands of the same owner for 34 years, a sign that it has been carefully preserved.









349

Carte grise française de collection
French title

Châssis n° 801610

- Carrosserie Saoutchik exceptionnelle
- Historique hors du commun
- Rachetée par son premier propriétaire
- Superbe restauration

- *Exceptional Saoutchik coachwork*
- *Extraordinary history*
- *Bought back by first owner*
- *Superb restauration*

550.000 – 750.000 €

Commandée neuve par Albert Prost / *Ordered new by Albert Prost*

1950 DELAHAYE 135 MS CABRIOLET PAR SAOUTCHIK

C'est dans la série "Super-Luxe" dévoilée au Salon de Paris de 1933 que plongent les racines de la Delahaye 135. Le Type 138 constitue en effet la base sur laquelle va s'épanouir toute la famille des 135 qui constitue l'aboutissement de la gamme des six-cylindres Delahaye. Nouveau et surbaissé, le châssis reçoit une suspension avant indépendante et un moteur six-cylindres 3,2 litres de 90 ch. Avec une version un peu modifiée, Delahaye établit dès l'été 1933 plusieurs records sur l'anneau de vitesse de Montlhéry, dont 500 km à plus de 158 km/h. En mai 1934, Delahaye va plus loin encore avec un coupé profilé qui parcourt notamment 10 000 km à plus de 168 km/h de moyenne, ce qui traduit de façon claire l'endurance de cette mécanique.
Celle qui sera désignée comme 135 est présentée au Salon de Paris 1934 : dérivée de la 138, elle offre une forme plus basse et élancée qui, combinée à son homogénéité mécanique et son comportement équilibré, en font un véritable succès. Elle se complète d'une gamme 20 CV à moteur 3,5 litres et sa carrière est une réussite sur deux tableaux : celui de l'élégance, grâce aux carrosseries les plus diverses réalisées par les plus grands carrossiers français, et celui du sport, avec de nombreux succès comme une victoire au rallye de Monte-Carlo ou au Grand Prix de l'ACF. La version MS ("modifiée spéciale") 3,5 litres à trois carburateurs est la pus puissante de la gamme tourisme, et sa production se poursuit jusqu'aux années 1950.

The roots of the Delahaye 135 can be found deep in the « Super-Luxe » series unveiled at the 1933 Paris Motor Show. The Type 138 formed the basis for the entire 135 family that was the ultimate development of Delahaye's six-cylinder range. The new, low chassis benefitted from independent front suspension and a 3.2-litre 90 bhp six-cylinder engine. With a lightly modified version, Delahaye established several records on the Montlhéry speed ring during the summer of 1933, including completing 500km at over 158 km/h. In May 1934, the marque went further with a profiled coupé that covered 10,000km at an average speed of over 168 km/h, an emphatic demonstration of the robustness of the engineering.
The car that would become the 135 was presented at the 1934 Paris Motor Show. Derived from the 138, it had a lower, more graceful shape, and its mechanical versatility and balanced handling made the car a huge success. Completing the range with a 3.5-litre 20 CV model, the 135 was a success was on two fronts: aesthetically, with a wide range of elegant bodies built by the best French coachbuilders, and in competition, with numerous victories including the Monte-Carlo Rally and the ACF Grand Prix. The 3.5-litre MS version ("modifiée spéciale"), with three carburettors was the most powerful of the touring car range, and production of this model continued until the 1950s.

















La voiture que nous présentons a connu une histoire peu banale. Ce châssis Delahaye 135 MS a en effet été acheté neuf au Garage Royal à PAris par Albert Prost, qui l'a fait ensuite carrosser chez Saoutchik selon ses propres goûts, en élégant cabriolet quatre places. Cinq ans plus tard, le 1er juin 1955, il revend la voiture à un certain Garage le Marais mais, l'ayant retrouvée au début des années 1980, il décide de la racheter ! Il la fait alors complètement restaurer, pour qu'elle retrouve toute sa splendeur de 1950. Le dossier comporte plusieurs pièces intéressantes accompagnant cet historique : le dépliant publicitaire et les tarifs d'époque de l'agent Delahaye de Roanne, plusieurs photos de la voiture dans les années 1950, avec Mme Prost, une photo après qu'Albert Prost l'ait retrouvée avant restauration...

The car on offer has a very interesting history. The Delahaye 135 MS chassis was bought new from the Garage Royal in Paris by Albert Prost, who had the car bodied by Saoutchik, selecting his own style of elegant four-seater cabriolet. Five years later, on June 1 1955, he sold it to a certain Garage Le Marais, but re-discovering the car at the start of the 1980s, he decided to buy it back! In order to revive the original splendour of this handsome automobile, he undertook a complete restoration. The file contains several interesting items relating to its history : the period promotional brochure with prices from the Delahaye dealer in Roanne, several photos of the car during the 1950s with Mme Prost, and a photo taken after Prost found the car but before it was restored.









Cette voiture exceptionnelle est équipée de jantes Borrani à rayons et d'une boîte Cotal. Son dessin fluide correspond parfaitement au style de Saoutchik à cette époque, avec ses ailes avant enveloppantes venant mourir sur l'arrière profilé, sans l'alourdissement de chromes trop abondants. La belle teinte bordeaux montre une certaine sobriété et, à l'intérieur, la sellerie en cuir cognac très bien préservée présente une agréable patine. On retrouve le grand volant quatre branches devant le tableau de bord sportif des Delahaye 135, ici agrémenté d'un autoradio Commodor d'époque. Le coffre arrière abrite les deux valises d'origine, dont la forme est parfaitement adaptée à ce logement.
Avec sa carrosserie grand style, son aménagement luxueux, son état impeccable et son historique exceptionnel, cette voiture sera une pièce convoitée dans les plus grand concours d'élégance du monde entier, tout en affichant l'agrément d'un cabriolet quatre places propre à partir en balade, en famille ou avec quelques amis.

This exceptional car comes with Borrani wire wheels and a Cotal gearbox. Its sleek design is a perfect representation of Saoutchik's style during this period, with envelopping front wings that disappear towards the rear of the body and without an overload of chrome to spoil the flowing profile. The stunning burgundy red paintwork adds a certain dignity. Inside, the well-preserved cognac leather upholstery displays a charming patina. The large four-spoke steering wheel sits in front of the sporting dashboard of the Delahaye 135 that displays a period Commodor radio. The boot houses two original suitcases, shaped to fit beautifully in the space.
With a grand body style, luxuriously equipped, in impeccable condition and with exceptional history, this car will be coveted by the world's best concours d'élégance events. Being a four-seater cabriolet, it has the added attraction of being able to take family and friends on enjoyable excursions.

Jacques Saoutchik – Maître Carrossier, by Peter Larsen to be published in 2014

The 1950 Delahaye 135 MS chassis # 801610 incorporates signature Saoutchik proportions and fender-lines, as well as a number of the trim elements that Saoutchik was using at the time. It is what one could call a quintessential Saoutchik convertible of the post-war period. A similar convertible, 135m chassis # 801424 had been built the year before in 1949. In 1950, a lovely convertible # 820031 was built to this style on a 175 chassis and shown at the Paris Salon. Finally, 135M chassis # 801742 was built in 1951 along the same lines. This was Jacques Saoutchik's personal car, so it is safe to say that he admired this style.

In keeping with the philosophy of the Carrosserie de Luxe, J. Saoutchik, all of these convertibles were unique with variations in grille design, trim and so forth. Delahaye # 801610, which is the car presented here, shares these beautiful overall lines and proportions, where the front fender sweeps below the door to meet the skirted rear fender. The profile of the door follows the elegant lower sweep of the front fender, making the design fluid and cohesive. The use of chrome is restrained, as Saoutchik wanted to tone down the extreme styles which had been presented the previous years. In this sense, 801610 is a chic, well-proportioned and tasteful Saoutchik convertible, which is exquisite from any angle and will stand out and be admired at any concours d'élégance.



350

Carte grise française
French title

Châssis n°
115.35.0002011

- Première main
- Voiture bien préservée
- Le plaisir d'un cabriolet Alfa Romeo, brillant et facile à utiliser

- *One owner from new*
- *A well maintained car*
- *The pleasure of a convertible Alfa Romeo, shiny and easy to use*

10.000 – 15.000 €
Sans reserve
No reserve

Achetée neuve par Albert Prost / *Bought new by Albert Prost*

1977 ALFA ROMEO DUETTO SPIDER 1600

Après la berline Giulia lancée en 1962, Alfa Romeo se devait de poursuivre sur sa lancée et de décliner les carrosseries sur cette plateforme bien née, dotée du fameux moteur double arbre et conçue par l'ingénieur Orazzio Satta. Ainsi, en 1963, Alfa Romeo lance le coupé dessiné par Giugiaro pour Bertone et, trois ans plus tard, c'est au tour du Spider 1600 dévoilé au mois de mars au Salon de Genève. Il est habillé par Pininfarina, qui a imaginé un dessin superbe, original et effilé. Les qualités routières sont à la hauteur des autres membres de la famille Giulia. En 1969, pour suivre la mode des lignes anguleuse, Alfa Romeo présente une version à pan arrière coupé, surnommée aujourd'hui "coda tronca". Elle sera déclinée en 1600, 1750 et 2000.

After the launch of the Giulia saloon in 1962, Alfa Romeo had to continue with its momentum and derive other body styles on the famous twin cam engine designed by brilliant engineer Orazzio Satta. Thus, in 1963, Alfa Romeo launched the coupe designed by Giugiaro for Bertone, and three years later it was the turn of 1600 Spider to be unveiled in March at the Geneva Motor Show. With bodywork by Pininfarina, who designed a superb original design. The driving characteristics were equal to the other members of the Giulia family. In 1969, to keep with the fashion of angular lines, the Alfa Romeo Spider received a Kamm tail, a vertical cut-off that is today referred to as the "coda tronca". This facelifted model came out in 1600, 1750 and 2000 versions.













Le Spider 1600 Duetto "code tronca" que nous présentons a été acheté neuf par Albert Prost le 14 octobre 1977 au concessionnaire Alfa Romeo de Roanne : la facture d'achat figure au dossier de la voiture, de même que celle de la révision des 15 000 km, effectuée en juin 1979. Il s'agit donc d'une première main, et le compteur affiche aujourd'hui 78 968 km. De teinte rouge, la voiture est en bon état d'origine, affichant simplement une petite trace de choc à l'avant droit et un verre de clignotant avant gauche à remplacer. L'intérieur en skaï noir offre une belle présentation, avec son beau volant bois et son tableau de bord en tôle peinte agrémenté d'un autoradio d'époque. La capote est en état d'origine et montre quelques accrocs. N'ayant que peu circulé ces derniers temps, une révision de principe sera à envisager avant de reprendre la route pour de grandes balades cheveux au vent.
Première main en état d'origine, ce Duetto ne cache ni son jeu ni son histoire. Il offre pratiquement les mêmes plaisirs qu'un "coda longa", pour un prix nettement inférieur, ce qui n'échappera pas aux amateurs.

This Spider Duetto 1600 "coda tronca" that we are offering, was purchased new by Albert Prost on October 14, 1977 from the Alfa Romeo dealer at Roanne – the invoice in the file with the car indicats that, as well as the service at the 15,000km point, done in June 1979. It is therefore a first hand car, and the counter now shows just 78,968km. Red in colour, this car is in good original condition, showing just a trace of shock at the front right and the front left indicator glass has to be replaced. The black leatherette interior offers a great look with its beautiful wooden steering wheel and dashboard in painted metal decorated with an antique radio. The hood is in original condition and shows some snags. Having had very little use recently, an overhaul is necessary before hitting the road for a proper good drive with the appropriate wind in the hair.
First hand and in original condition, this Duetto has nothing to hide. It offers virtually the same pleasures that the "coda longa" did, but for a much lower price, a fact that shouldn't escape the attention of Alfa Romeo's enthusiasts.

351

Carte grise française
French title

Châssis n° 9T01M103546

- Première main
- État d'origine bien préservé
- Moteur 351 ci (5,7 litres)

- *One owner from new*
- *Very well preserved*
- *Engine 351cu.in (5.7-liters)*

25.000 – 35.000 €
Sans reserve
No reserve

Achetée neuve par les établissements Prost / *Bought new by Albert Prost company*

1968 FORD MUSTANG 351 GT

Lors de son lancement en 1964, la Ford Mustang a rencontré un incroyable succès aux États-Unis et, deux ans plus tard, elle avait atteint deux millions d'exemplaires. Lee Lacocca l'avait prédit : l'arrivé sur le marché des enfants du "baby-boom" allait révolutionner le marché, et sa Mustang était à l'origine d'une nouvelle catégorie : les pony-cars.
Cette voiture a été commandée neuve par les Établissements Prost le 30 novembre 1968, et a été livrée le 4 décembre de la même année par la concession Ford de Paris 13e. Il s'agit d'un coupé Mustang 351 GT correspondant à l'année-modèle 1969, doté du V8 "Windsor" 5,7 litres, avec boîte automatique et direction assistée. La voiture a été entretenue régulièrement, comme en témoigne le dossier de factures qui l'accompagne.

At its launch in 1964, the Ford Mustang met with amazing success in the United States, and two years later over two million had sold. Lee Iacocca had predicted that the arrival in the market of the "baby-boomers" would revolutionize the market, and the Mustang was the first of a new category: the pony cars.
This particular car was ordered new by Prost Establishments on November 30, 1968, and was delivered on the 4th of December of the same year by the Ford dealership in Paris' 13th district. It is a coupe version of the Mustang GT 351 corresponding to the model year 1969 with the V8 "Windsor" 5.7-liter engine, mated to an automatic transmission and power steering. The car has been regularly and properly maintained, as evidenced by the invoices file that accompanies it.













En 2012, cette Mustang a bénéficié d'une révision générale au cours de laquelle un ensemble de travaux ont été effectués : remplacement des roulements de roues avant, réfection des freins, remplacement des silentblocs et des rotules de train avant, changement des amortisseurs, des flectors, de la pompe de direction assistée. Par ailleurs, les conduites de liquide de refroidissement ont été remplacées, de même que la pompe à eau, l'allumage et les filtres. Ainsi, la voiture a retrouvé un état de fonctionnement satisfaisant. Pour le reste, elle est entièrement d'origine, possédant même encore son carnet de bord. Elle présente la calandre quatre phares propre à ce modèle, une prise d'air de capot et une fausse prise d'air inversée devant les roues arrière. A l'intérieur, les sièges en simili rouge sont superbement conservés, de même que le tableau de bord. Le compteur kilométrique affiche 88 827 km. Il est rare de trouver une première main de cet âge, ce qui fait de cette Mustang une sorte d'exception. Il s'agit en plus d'un modèle intéressant doté d'un des plus gros V8 de la gamme, ce qui la rend encore plus désirable.

In 2012, this Mustang received a major overhaul during which a series of works were carried out: replacement of the front wheel bearings, brakes were repaired, replacement of rubber mounts and ball joints for the front axle, shock absorbers changed, as well as the power steering pump. Furthermore, the coolant lines have been replaced, as has been the water pump, lamps and filters. Thus, the car has returned to a very satisfactory operational state. For the rest, it is completely original, including its logbook. It has the four headlamp grille unique to this model, a vent hood and a fake reverse air intake in front of the rear wheel. Inside, the seats are in red leather imitation, superbly preserved, as is the dashboard. The odometer shows 88,827km. It is rare to find a firsthand car of this age, which makes this Mustang a kind of an exception. And this is more of an interesting model with the larger V8 range, which makes it even more desirable.

352

Carte grise française
French title

Châssis n° 38237
Moteur n° 124

- Modèle exceptionnellement prestigieux et rare
- Ligne d'une sublime élégance
- Provenance de qualité
- Superbe état de présentation

- *Exceptionally rare and prestigious model*
- *Sublime, elegant styling*
- *Excellent provenance*
- *Presented in superb condition*

1.000.000 – 1.200.000 €

Dans la collection Albert Prost depuis 1978 / *In the Albert Prost collection since 1978*

1933 DELAGE D8 S CABRIOLET POURTOUT

"Delage, la belle voiture française" : ce slogan résume une partie de la personnalité de la marque Delage. L'autre aspect est plus sportif et se retrouve dans les publicités clamant par exemple "Seules les performances prouvent la qualité". Ce double visage marque l'histoire de Delage, sous-tendue par une recherche de qualité. Ainsi, on se rappelle des performances exceptionnelles de la Delage 1500 Grand Prix, dont le moteur sophistiqué lui a permis de remporter le Championnat du Monde 1927. Elle a son équivalent dans le domaine du luxe et du prestige, avec la D8 présentée au Salon de Paris 1929. Sur un châssis que les carrossiers vont s'approprier pour produire parmi les plus belles réalisations de cette époque, la D8 est équipée d'un huit-cylindres en ligne 4 litres à soupapes en tête. La D8 remporte les concours d'élégance, mais se distingue aussi par quelques belles performances comme une boucle de 7 000 km en huit jours entre les capitales européennes, entre les mains de Robert Sénéchal, et plusieurs records établis à Montlhéry, en 1931-1933. Même les Anglais s'entichent de cette belle française, le très sérieux Oxford Times affirmant : "La Delage D8 ne pourrait être plus justement décrite que par le titre de "Rolls-Royce des voitures françaises", car sa mécanique, son confort, sa finition sont insurpassables."

"Delage, la belle voiture française": this slogan described one side of the marque's personality. The other side was more sporting, publicized in adverts that claimed « Only the performance proves the quality ». This double focus marked the history of Delage, underpinned by high quality research. Thus, we recall the exceptional performances of the Delage 1500 Grand Prix with its sophisticated engine that won the 1927 World Championship. This car had its equivalent in the luxury sector, in the D8 presented in 1929 at the Paris Motor Show. On a chassis seized upon by coachbuilders who used it to build some of the finest and most beautiful cars of the day, the D8 was equipped with a 4-litre in-line engine featuring 8 cylinders and overhead valves. The D8 not only won concours d'élégances but also distinguished itself with some outstanding performances including a 7,000 km round trip between European capitals in eight days, driven by Robert Sénéchal, and several records at Montlhéry between 1931 and 1933. The English also took a shine to this beautiful French car, with the highbrow Oxford Times declaring « The Delage D8 could not be more aptly described than as the « Rolls-Royce of French cars » as its engineering, comfort and finishing are second to none. » The 1933 range was expanded to include the D8 S, a slightly more powerful version that remains today the most iconic Delage tourer produced. The number of examples built amounted to 145.



André Chapron ausculte la voiture dans ses ateliers, fin des années 60.







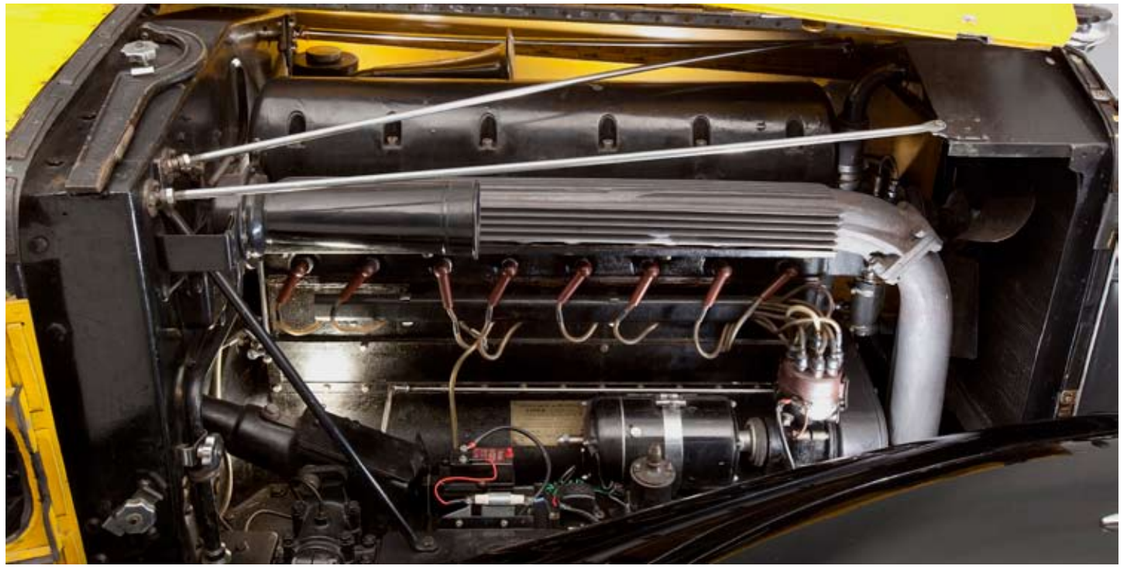






La gamme 1933 s'enrichit de la D8 S, version un peu plus puissante et qui reste à ce jour la Delage de tourisme la plus emblématique jamais produite. Le nombre d'exemplaires fabriqués s'élèverait à 145 unités.
On dit parfois que la qualité d'une œuvre s'estime aussi à sa provenance et à ceux qui l'ont possédée. Dans le cas de la Delage que nous présentons, elle a appartenu à un des collectionneurs de Delage les plus réputés, André Surmain. Celui-ci (chef étoilé, connu aussi comme créateur du restaurant Le Lutèce, à New York, en 1961) faisait partie des collectionneurs "pionniers" et a eu notamment entre les mains le très beau roadster D8 S à ailes profilées du Paris-Saint-Raphaël 1932. Il a fait l'acquisition de la présente automobile le 19 août 1966, auprès de Dax Auto, concessionnaire Peugeot de Dax. La voiture devait être depuis un certain temps en Gironde car la copie d'une ancienne carte grise nous apprend qu'elle était auparavant immatriculée 9947 GA 7, ce qui correspond à ce même département dans le système d'immatriculation en vigueur jusqu'en 1950. Quoiqu'il en soit,

It can be said that the quality of a work of art also relates to provenance and ownership. This particular Delage belonged to one of the most distinguished Delage collectors, André Surmain. Award-winning chef known for his restaurant Le Lutèce that opened in New York in 1961, Surmain was one of the « pioneer » collectors who owned the superb 1932 Paris-Saint-Raphaël D8 S roadster with streamlined wings. He acquired the automobile on offer on 19 August 1966, from Dax Auto, the Peugeot dealer from Dax. The car must have spent some time in Gironde as a copy of the old French title shows that it had been registered 9947 GA 7, corresponding to the registration for this department until 1950. However, when Surmain bought the car in 1966, it was registered 385 DS 40, the number showing on an old photo taken in front of the Arc de Triomphe on the Champs Élysées. Surmain sold this wonderful Delage to Albert Prost on 26 June 1978. The Lalique « Falcon » mascot that can be seen in certain old photographs was probably not part of this transaction as it was subsequently not seen on the car. During the 1960s and 1970s, mechanical work was carried out, including an engine and gearbox re-build, as











Albert Prost et son épouse devant le restaurant d'André Surmain. Concours d'élégance de Mougins fin des années 70





lorsqu'André Surmain achète cette Delage en 1966, elle est immatriculée 385 DS 40, numéro qui apparaît sur une ancienne photo d'elle prise sur les Champs Élysées, devant l'Arc de Triomphe.
C'est le 26 juin 1978 que Surmain cède cette belle Delage à Albert Prost. La mascotte de "Faucon" Lalique, que l'on distingue sur certaines photos anciennes, n'a probablement pas fait partie de la transaction car elle n'apparaît plus sur la voiture, par la suite. Dans les années 1960/1970, la voiture a bénéficié de travaux mécaniques, avec dépose et réfection du moteur et de la boîte de vitesses, comme en témoignent plusieurs photos jointes au dossier, et le radiateur a été refait chez Chausson en 1985. Albert Prost a utilisé cette voiture à l'époque et il a notamment remporté, dans les années 1970, le concours d'élégance de Mougins organisé dans le cadre du second rassemblement international Delage. Une photo le montre en compagnie de son épouse, au côté de cette belle voiture, devant le Relais à Mougins, restaurant qui avait été ouvert lui aussi par André Surmain.

documented in several photos in the file, and the radiator was renewed by Chausson in 1985. Albert Prost drove this car during this period and during the 1970s he won the Mougins concours d'élégance, at the second international Delage meeting. A photo shows him with his wife, standing next to the car, in front of Le Relais in Mougins, another restaurant opened by André Surmain.
The Delage D8 is presented today in remarkably well-preserved condition, displaying the faintest of patinas. The sublime shape of the body built by Pourtout slopes elegantly down at the back so that the hood, when folded down, isn't too dominant, allowing the boot to complete the rear styling with a light touch. The radiator with thermostatic radiator shutters, framed by two large Marchal lights is imposing and the yellow livery with black wings accentuates its pure design. The low, fold-down windscreen and graceful wings add an attractive sporting touch. Inside, the black leather upholstery shows little sign of wear and the odometer records 21,240 km. This car is a wonderful testimony to the spirit of the « Roaring Twenties » when a chassis of over 4m could happily be used to accommodate two people. The car comes with a key for the Rudge wheels.







Aujourd'hui, cette Delage D8 est dans un remarquable état de présentation et affiche une patine très subtile. La forme sublime de la carrosserie réalisée par Pourtout descend élégamment vers l'arrière pour éviter que la capote repliée ne forme un volume trop imposant, laissant le coffre terminer l'arrière avec légèreté. La calandre à volets thermostatiques, encadrée par deux gros phares Marchal, impose sa présence alors que la teinte jaune à ailes noires souligne la pureté du dessin. Le pare-brise bas, repliable et les ailes élancées apportent un séduisant cachet sportif à l'ensemble. A l'intérieur, la sellerie en cuir noir est à peine usée, et le compteur kilométrique affiche 21 240 km. Cette voiture est un merveilleux témoin de l'état d'esprit de la fin des "années folles", où un châssis de plus de 4 m de long pouvait se contenter d'accueillir deux personnes. Elle est accompagnée de la clé permettant de démonter les jantes Rudge.
Il est extrêmement rare qu'une voiture de cette qualité soit proposée sur le marché. Modèle le plus prestigieux de Delage, présentant une ligne à couper le souffle, affichant une provenance impeccable et seulement deux propriétaires en 48 ans, c'est une occasion inestimable qui saura séduire les collectionneurs les plus avisés.

It is extremely rare for a car of this quality to appear on the market. The most prestigious model offered by Delage that has breathtaking styling, an impeccable provenance and just two owners in 48 years – here is a priceless opportunity that will attract the most discerning collectors.



353

Carte grise française
French title

Châssis n° 10984

- Troisième main
- État d'origine
- Une des meilleures versions de la Type E

- *Three owners from new*
- *In original state*
- *One of the best versions of the E-type*

40.000 – 60.000 €
Sans reserve
No reserve

Dans la collection Albert Prost depuis 1970 / *In the Albert Prost collection since 1970*

1965 JAGUAR TYPE E 4,2 LITRES CABRIOLET

Lors de sa présentation au Salon de Genève 1961, le coupé Jaguar Type E étonne tout le monde : cet immense capot soigneusement galbé et allant rejoindre un habitacle profilé ne ressemble à rien de ce qui circule sur les routes de l'époque. La Type E offre les performances que suggère son allure, grâce au six-cylindres double arbre qui a fait la gloire de la marque sur les routes et les pistes. Ses 265 ch emmènent la voiture à 240 km/h.

Mise en circulation le 19 juillet 1965 et vendue neuve en France, cette Type E cabriolet passait l'année suivante entre les mains d'un agriculteur de Feurs. C'est auprès de lui qu'Albert Prost en a fait l'acquisition, en 1970. Le dossier comprend plusieurs factures d'entretien, dont l'une des plus récente date de 2011 et précise que

During its presentation at the Geneva Motor Show of 1961, the Jaguar E-Type Coupe amazed everyone: the beautifully contoured bonnet that joined up with a stunning passenger compartment was unlike anything circulating on the roads of that time. The E-Type also delivered performance that reflected the glory of the brand, with its DOHC six-cylinder developing 265bhp, good enough for a top speed of over 240 km/h.
Manufactured on July 19, 1965 and sold new in France, this E-Type convertible spent the following year in the hands of a farmer in Feurs. It was from him that Albert Prost acquired the car in 1970. The file includes several maintenance bills, including one from as recent as 2011 and states that the brake has been redone (pipes, servo and master cylinder). With three owners from new, the car is in original condition. It was













le freinage a été refait (conduites, servo et maître-cylindre).
S'agissant d'une troisième main, la voiture est en état d'origine. Elle a été repeinte dans les années 1980, ce qui a laissé le temps à la peinture de se patiner et de porter quelques traces d'utilisation. L'intérieur présente une séduisante sellerie grise en état d'origine, légèrement craquelée, témoin de l'histoire qu'a vécue cette voiture. Le grand volant bois ne présente pas de défaut particulier, non plus que le tableau de bord qui est équipé d'un autoradio Ducretet-Thomson d'origine. La capote est en bon état.
Cette Type E est tournante, mais devra bénéficier d'une révision de principe avant une utilisation normale. Il est rare de découvrir un cabriolet Type E dans un tel état d'origine, non restauré et n'ayant appartenu qu'à trois personnes. En plus, il s'agit d'une des meilleures versions : série 1, avec phares sous globe et moteur 4,2 litres. Cette Type E peu banale apportera à son nouveau propriétaire les joies de sa mécanique puissante, alliées à l'incomparable plaisir d'une carrosserie découvrable.

painted in the 1980s, which allowed time for the paint to have the correct patina and wear some traces of use. The interior has attractive grey upholstery in original condition, slightly cracked, a witness to history that this car has seen. The large wooden wheel does not have any blemish, neither the dashboard, which is equipped with an original Thomson Ducretet radio. The hood is in good condition.
The E-Type is driveable, but could benefit from servicing before regular use. It is rare to discover a convertible E-Type in such a state, unrestored and one that has belonged to only three owners. Additionally, it is the best version: a Series 1, with its headlamps under Perspex covers and with the 4.2-liter engine. This E-Type will surely bring its new owner the joys of its powerful mechanicals, combined with the incomparable pleasures of a convertible body style.

354

Carte grise française
French title

Châssis n° 605
Moteur n° 604

- L'exception absolue
- Seulement trois familles de propriétaires
- Historique suivi et exceptionnel
- Mécanique et deuxième carrosserie d'origine

- *Absolutely exceptional*
- *Just three family owners*
- *Continuous, remarkable history*
- *Original engine and second body*

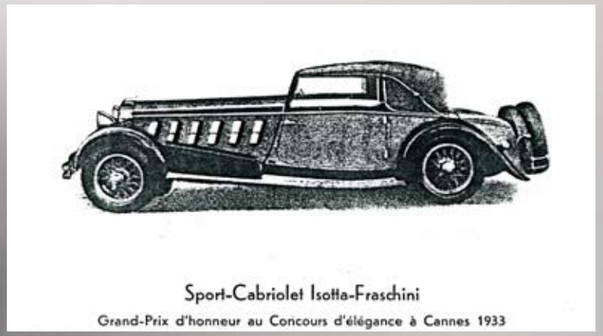
1.400.000 – 1.800.000 €

Dans la collection Albert Prost depuis 1966 / *In the Albert Prost collection since 1966*

1924 ISOTTA-FRASCHINI TIPO 8A CABRIOLET RAMSEIER

Au début des années 1920, tous les excès sont permis et les constructeurs de voitures de prestige rivalisent de luxe et d'extravagance. Chez Isotta-Fraschini, la Tipo 8A présentée en 1924 fait suite à la Tipo 8, première voiture de série (même petite...) équipée d'un huit-cylindres en ligne conçu par Giustino Cattaneo. Accusant un poids de plus de 2 tonnes, la Tipo 8A est équipée d'un moteur de 7,3 litres, d'une puissance modeste (110 ch environ, à 2 800 tr/mn), mais offrant surtout un couple énorme permettant presque de se passer de la boîte trois rapports. Une bonne partie de la production part vers les États-Unis où les acteurs raffolent de ce genre de voiture et où l'Isotta coûte plus cher qu'une Duesenberg. Un des amateurs les plus célèbres d'Isotta-Fraschini sera Rudolph Valentino, lors de ses années hollywoodiennes : il partage sa nationalité avec cette impressionnante automobile. Voiture de représentation, l'Isotta est idéale pour rouler sur les grands boulevards, ou pour partir en voyage sur des routes larges et tranquilles, bercé par le ronronnement de son moteur peu commun. Irremplaçables témoins d'une époque d'insouciance, les voitures comme la Tipo 8A seront condamnées par la crise de 1929 et ne connaîtront plus jamais d'équivalent.

At the start of the 1920s, no extravagance was too much and the prestige car manufacturers competed to offer the highest level of luxury and indulgence. At Isotta-Fraschini, the Tipo 8A, presented in 1924, followed the first series produced car, the Tipo 8, that had an inline 8-cylinder engine designed by Giustino Cattaneo. Weighing more than 2 tonnes, the Tipo 8A was given a 7.3-litre engine that while not overly powerful (approximately 110 bhp at 2,800 rpm), had an enormous amount of torque, so that it barely needed all three gears. Most of the cars built went to the US where people were crazy about this type of model, and an Isotta was more expensive than a Duesenberg. One of the most famous fans of the Isotta- Fraschini during his Hollywood years was Rudolph Valentino - he shared his nationality with this impressive automobile. A real show-stopper, the Isotta was perfect for cruising down the wide boulevards, or for a long journey on the open roads, lulled by the gentle roar of its special engine. Testimony to a carefree time, cars like the Tipo 8A were condemned to a short production run by the 1929 Crash. Nothing like these cars was seen again.



Sport-Cabriolet Isotta-Fraschini
Grand-Prix d'honneur au Concours d'élégance à Cannes 1933





Salon de Genève, 1933



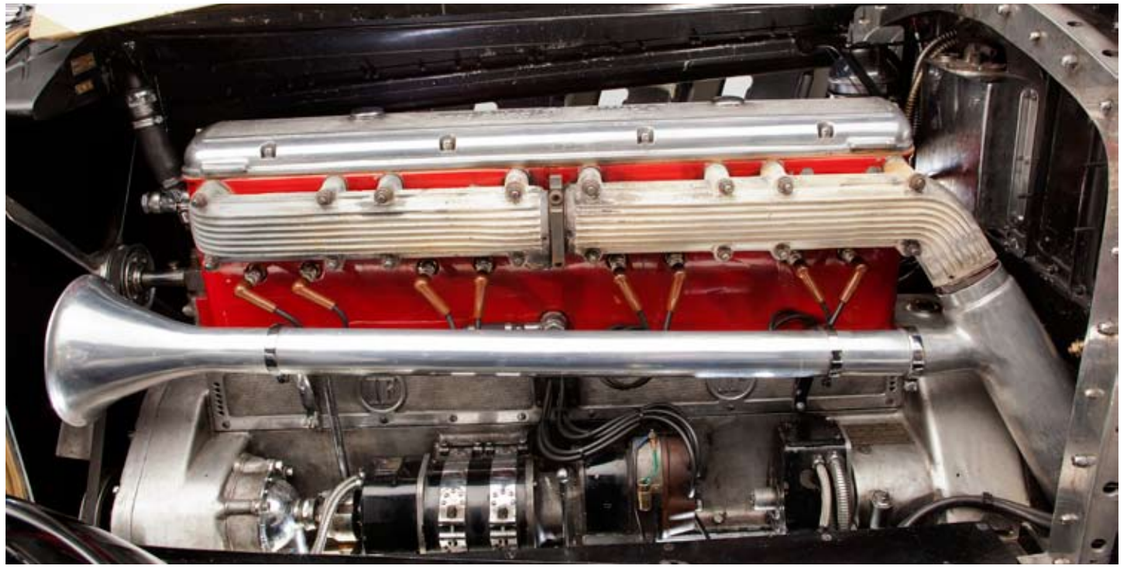






L'exceptionnelle Isotta-Fraschini Tipo 8A que nous présentons est surtout connue comme "l'Isotta du marquis", surnom qui lui vient de la période où elle a appartenu au regretté Yves Dalmier. Dans son fameux ouvrage "Les roues de fortune", il a signé à propos de cette voiture des pages hilarantes sur son usage, ou plutôt sur les aventures liées à son usage. Grâce à Yves Dalmier, on apprend que, produite en 1924, cette voiture a été d'abord équipée d'une première carrosserie torpédo "boule", modèle d'origine Isotta. Quelques années plus tard, elle a été complètement démontée dans les ateliers du carrossier suisse Ramseier, à Worblaufen et, d'après Yves Dalmier, "le seul vestige de la première carrosserie en est la trace de l'ancien capot, représenté par un couple en dural, maintenant inutile, fixé sous l'actuel capot." Ramseier l'équipe alors d'une nouvelle carrosserie cabriolet avec laquelle elle est exposée au Salon de Genève 1932. De toute beauté, ce cabriolet au marchepied très incliné parvient à donner à cette imposante automobile une allure presque légère.

The exceptional Isotta-Fraschini Tipo 8A on offer is known as "l'Isotta du marquis", a name given to it during the period it belonged to the late Yves Dalmier. In his celebrated book "Les roues de fortune", there are several hilarious pages on driving this car, or rather the adventures surrounding it. Dalmier tells us that the car, which was built in 1924, was initially given a « boule » torpedo body original Isotta model. Some years later this was completely dismantled in the workshop of the Swiss coachbuilder Ramseier, in Worblaufen. According to Dalmier, « the only part of the first body to survive is a hint of the old bonnet, in the form of a Dural part, now useless, attached under the current bonnet.» Ramseier created a new cabriolet body and exhibited the car at the Geneva Motor Show in 1932. Totally beautiful, the cabriolet body with steeply sloping running board gave this imposing automobile a lighter feel.









Yves Dalmier fait l'acquisition de cette voiture en 1960 de façon presque miraculeuse, même pour l'époque, après avoir passé une petite annonce de recherche "de toute belle voiture ancienne", ou quelque chose d'approchant. Une lettre lui arrive, proposant cette imposante Isotta. Après quelques rebondissements, il réussit à l'échanger contre une Salmson S4 achetée spécialement pour séduire les acheteurs... D'après "Les roues de Fortune" où est reproduite une copie de la lettre du vendeur, datant de juin 1960, la carrosserie Ramseier a été commandée par le beau-père du vendeur, à l'époque responsable des montres Omega à Genève (d'où la carrosserie réalisé dans un atelier suisse, à Worblaufen). La lettre adressée par le vendeur à Yves Dalmier précise que "cette voiture est dans un entretien parfait." Yves Dalmier a conservé six ans cet imposant paquebot, parcourant quelque 12 000 km et réalisant quelques travaux permettant à la voiture de continuer à rendre ses services, dont une réfection du moteur. En 1966, suite à un revers de fortune (que l'on découvre dans le second volet de son ouvrage, "Les roues de misère"), Yves Dalmier doit se séparer de sa considérable Isotta-Fraschini et c'est Albert Prost qui en fait l'acquisition. Ainsi, cette voiture née dans les années 1920 n'a connu avec sa carrosserie définitive que trois familles, situation rarissime. Dans les années 1980, Albert Prost confie cette voiture à restaurer aux Ateliers de Restauration de Touraine, à Sorigny. Elle en ressort avec une mécanique remise en état et une carrosserie magnifiquement repeinte de couleur crème, après une hésitation sur la teinte du capot. Il existe à ce propos une anecdote amusante : exposée à Rétromobile, la voiture voit passer un visiteur qui s'exclame : "C'est la voiture faite par mon grand-père." Grâce aux documents du carrossier, l'Isotta a pu confirmer le bienfondé des choix de couleurs.

Yves Dalmier bought the car in 1960, in rather extraordinary circumstances, even for the period, having placed a small ad asking for « any nice old cars », or something similar. He was sent a letter, offering him this wonderful Isotta. After various twists and turns in the story, Dalmier finally took possession of the car in exchange for a Salmson S4 that he had bought to attract buyers...According to « Les roues de Fortune », which has a reproduction of the seller's letter dating from June 1960, the Ramseier coachwork was commissioned by the seller's father-in-law who at that time was responsible for Omega watches in Geneva (the reason why the body had been built in a Swiss workshop, in Worblaufen). The letter addressed to Yves Dalmier noted that « this car is in a perfectly maintained condition ». Dalmier kept this formidable cruise ship for six years, covering some 12,000 km and carrying out work, including an engine re-build, to allow the car to continue providing good service. In 1966, following a reversal in fortunes (recounted in the second volume of his book "Les roues de misère"), Dalmier was forced to part with his substantial Isotta-Fraschini, and it was Albert Prost who bought it. And so, this car that was born in the 1920s, has known just three families with its definitive coachwork. A very rare occurrence.
During the 1980s, Albert Prost had the car restored by the Ateliers de Restauration de Touraine, in Sorigny. It emerged with refurbished mechanical components and the magnificent coachwork repainted in cream, after a slight hesitation about the colour of the bonnet. There is an amusing anecdote about this: on display at Retromobile, a visitor passed by the car and exclaimed: « This is the car that my Grandfather built. » Documents from the coachbuilder confirmed that it had indeed been the right choice of colours.









Peu utilisée et régulièrement entretenue, cette voiture extraordinaire se présente encore aujourd'hui en état superbe. Elle est un rare témoin de la démesure des années folles, avant que la crise de 1929 ne mette un coup de frein aux extravagances des constructeurs. Sur cette Isotta-Fraschini, tout est excessif, et pourtant la carrosserie est un modèle d'équilibre qui fait paraître l'ensemble plus modeste que la réalité.
On ne connaît pas, en France, d'autre exemplaire de ce modèle de légende. Avec son historique suivi, son faible nombre de propriétaires, sa mécanique et sa deuxième carrosserie d'origine, cette Isotta-Fraschini représente une occasion qui ne risque pas de se représenter avant longtemps. A vous de saisir l'occasion rare qui se présente devant vous, cette Isotta étant certainement la plus belle Isotta de grand tourisme, à la ligne charismatique, à la beauté indéniable d'un chef d'œuvre automobile.

Rarely driven and regularly maintained, this extraordinary car remains in superb condition today. It is a rare testimony to the excesses of the Roaring Twenties, before the Crash of 1929 put a halt to the extravagance. Everything about this Isotta is extravagant, although the perfectly balanced styling of the body makes it appear 'less' than it is.
There is no other known example of this legendary model in France. With its continuous history, small number of owners, original engine and second body, this Isotta-Fraschini presents an opportunity that will not come again for a long time. It is for you to seize the exceptional opportunity that has arisen, for this Isotta is undoubtedly the most beautiful Isotta grand tourer, with the charismatic styling and undeniable beauty of an automotive masterpiece.







“Un capot démentiel, fantastique…”

L'ouvrage d'Yves Dalmier, "Les roues de fortune", regorge d'anecdotes sur cette Isotta qu'il a utilisée entre 1960 et 1966. Après le courrier reçu du propriétaire, son premier contact avec la voiture s'est fait par le biais d'une photo. Ses premières réactions méritent d'être retranscrites :

"Je reçus la photo dans les mains, comme un verre d'eau sur la bête. Certes, c'était un rêve ! Je voyais, en somme, un gigantesque cabriolet blanc et noir, semblant écraser la route où on l'avait arrêté et qui l'occupait toute.

D'extraordinaires ailes bicyclettes, énormes, reliées par un marchepied courbe montant vers l'avant, une calandre de RR et, derrière, deux immenses roues de secours, plus hautes que la malle. Entre l'avant et l'arrière, un capot, uniquement, mais un capot démentiel, fantastique.

Écrasé derrière lui, un "logement" d'où sortait un demi-volant. Et, au milieu du monstre, sur le dessus, un pare-brise minuscule, comme un onglet posé sur un pont de navire. Voilà les mots maladroits que me dictent, après plusieurs années, les souvenirs de ce premier contact."

Extrait de "Les roues de fortune, les roues de misère",
par Yves Dalmier, illustrations de Jacques Liscourt,
Éditions Automobilia, Monaco, 1991

“An insane bonnet, fantastic…”

The book by Yves Dalmier, "Les roues de fortune", is full of anecdotes about the Isotta that he had between 1960 and 1966. Following the letter from the owner, the first contact he had with the car was a photo. His initial reactions are worth transcribing : « I took the photo in my hands, like a glass of water in the face. Surely, it was a dream ! In fact what I was looking at was a gigantic black and white cabriolet, appearing to fill every inch of the road it had stopped on. With extraordinary bicycle wings, enormous, connected to a curved running board sloping up to the front, an RR radiator grille and at the back, two huge spare wheels that stood higher than the trunk. Between the front and the back, a bonnet, just a bonnet, but an insane, fantastic bonnet.

Squashed behind this was a « compartment » with half a steering wheel showing. And in the middle of this monster, right on the top, a tiny windscreen, like a fingernail stuck on the deck of a ship. These are the inadequate words that, after several years, describe the memories of this first contact. »

Extract from "Les roues de fortune, les roues de misère",
by Yves Dalmier, illustrations by Jacques Liscourt,
Éditions Automobilia, Monaco, 1991

355

Carte grise française
French title

Châssis n° 17962

- Authentique berlinette 1600 S
- Superbe remise en état
- Voiture non modifiée
- Modèle emblématique

- *Authentic 1600 S Berlinetta*
- *Superb restoration*
- *Unmodified car*
- *An iconic Model*

70.000 – 90.000 €
Sans reserve
No reserve

1972 RENAULT ALPINE A110 BERLINETTE 1600 S

Les succès ne viennent jamais par hasard. Les centaines de victoires engrangées par la berlinette Alpine reposent sur les qualités qu'a su mettre en œuvre l'équipe de Jean Rédélé. Sans être très puissante, la légèreté et la rigidité procurée par son châssis-poutre et sa caisse en polyester font des merveilles sur les routes sinueuses. Elle connaît son aboutissement esthétique en 1968 avec ses projecteurs additionnels, ses ailes arrière plus larges et ses écopes. Ramassée, sportive, élégante, elle reçoit les moteurs 1100 et 1300 de la R8 Gordini, puis le 1600 de la Renault 16 TS, qui lui amène plus de couple. C'est aujourd'hui, la plus emblématique des sportives françaises des années 1960/1970, et de loin la plus titrée en rallye.

Success never comes by chance. Hundreds of victories earned by the Alpine berlinetta are thanks to the qualities that were implemented by team leader Jean Rédélé. Without being very powerful, lightness in weight and stiffness provided by its backbone chassis and its body in fiberglass worked wonders for twisty roads. The design's aesthetic culmination came in 1968 with additional lamps, wider rear fenders and scoops. Purposeful, sporty and elegant, the Alpine was powered by the 1100 and 1300 engines from the Renault R8 Gordini and the 1600 engine from the Renault 16 TS, which brought more torque into the equation. This car is, without doubt, the most iconic of all sporting French cars from the 1960s and 1970s, and by far the most successful in rallying.











Comme l'indique l'attestation Alpine jointe au dossier, la voiture que nous présentons est une A110 1600 S sortie d'usine le 22 avril 1972. Elle est entrée dans la collection d'Albert Prost en octobre 1999 et, depuis, a fait l'objet d'une restauration dans les moindres détails, comme le montre un dossier de photos réalisé à cette occasion. La voiture était complète et saine, et tout a été refait dans les ateliers E.F.J.I.E. Distribution, à Blois : mécanique, trains roulants, carrosserie, électricité... Cette berlinette a peu roulé depuis sa remise en état puisqu'elle affichait à l'époque 69 840 km et qu'elle en montre aujourd'hui 73 502 km. Elle est équipée d'un arceau de sécurité, de jantes Gotti, de phares longue-portée Cibié et d'un frein à main hydraulique. N'ayant que peu roulé ces derniers temps, elle devra faire l'objet d'une révision de principe. Il s'agit d'un exemplaire enviable d'une berlinette A110 non modifiée, dans une de ses versions les plus pures et les plus désirables, très bien remise en état. Il n'est pas si fréquent de trouver sur le marché une berlinette de cette qualité, source de plaisir de conduite et éligible pour de très nombreuses épreuves historiques.

As stated in the certificate attached to the Alpine's file, the car we are offering is a A110 1600 S that left the factory on April 22, 1972. The car entered the Albert Prost collection in October 1999 and since then has undergone a restoration in detail, as shown in a file of photos made on this occasion. The car is complete and healthy, and everything has been redone in the workshops of EFJIE Distribution, in Blois: mechanicals, running gears, bodywork, electrics... This berlinetta has hardly been driven since its restoration as it had 69,840km before the restoration and now it shows just 73,502km. It comes equipped with a roll cage, Gotti rims, Cibié long range headlamps and a hydraulic handbrake. Having hardly been used, it needs to be serviced. This is a fine example of a very desirabl A110 Berlinetta unmodified, in its purest and most desirable version, well restored. It is not so common to find on the market a berlinetta of this quality, a car that will not only provide driving pleasure, but be eligible for many historic events too.

356

Carte grise française
French title

Châssis n°
ZAFFAA17B000066783
Moteur n° 40

- Quatre propriétaires seulement
- Voiture bien préservée
- Modèle d'exception par ses performances et ses qualités routières

- *Four owners only*
- *A well maintained car*
- *A model of exception thanks to its performance and handling qualities*

35.000 – 45.000 €
Sans reserve
No reserve

1986 FERRARI TESTAROSSA

Succédant à la Ferrari 512 BB, la Testarossa est dévoilée au Mondial de l'Automobile de Paris, en 1984. Elle frappe les esprits, d'abord par son nom, qui reprend une des appellations les plus prestigieuses des machines de course de la marque, celle des 250 Testa Rossa (en deux mots) dont le nom évoque la teinte rouge des couvre-culasses. C'est aussi la couleur de ceux de la Testarossa... Une autre raison de fascination est sa forme signée Pininfarina, qui présente des ouïes latérales spectaculaires. Enfin, ses performances ont de quoi griser les plus endurcis : son 12 cylindres à plat de 5 litres développe 390 ch et l'emmène à 300 km/h en pointe, vitesse alors réservée à un club ultra confidentiel. Aujourd'hui, la Testarossa reste une machine d'exception, d'autant que c'est l'avant-dernière Ferrari de série conçue et produite du vivant d'Enzo Ferrari.

Successor to the Ferrari 512 BB, the Testarossa was unveiled at the Paris Motor Show of 1984. It struck the mind, first by name, which took one of the most prestigious appellations from the racing machines of the brand, the 250 Testa Rossa (in two word), a name that evoked the red colour of the cylinder head covers. This is also the colour of the cylinder heads of the Testarossa… Another reason why it fascinated many was the Pininfarina design of its spectacular side vents. Finally, it's performance had enough credentials to confirm the car's capabilities: its flat 12-cylinder 5.0-liter engine developed 390bhp, which took the car to a top speed of 300 km/h, a performance the purview of a handful of sports cars then. Today, the Testarossa remains an exceptional machine, especially as this is the second last Ferrari designed and produced when Enzo Ferrari was alive.











La voiture que nous présentons a été livrée neuve par les Établissements Pozzi à un concessionnaire automobile de Bayonne, le 31 octobre 1986. Elle a par la suite changé de mains deux fois avant qu'Albert Prost ne l'achète, en 1996. Il s'agit donc d'une quatrième main.
Avant qu'elle ne rejoigne cette collection, le moteur a été refait en 1996 à la suite d'une rupture de la courroie de distribution, comme le montre une attestation du précédent propriétaire, jointe au dossier. La voiture affichait alors 54 000 km. Au cours des années 1990, elle a été entretenue à l'atelier réputé Auvergne Moteurs et, en 2005, un flexible d'embrayage a été remplacé. De teinte Rosso Corsa, elle présente un intérieur en cuir noir en bel état avec moquettes rouges, et son compteur kilométrique affiche 73 156 km. La voiture n'ayant que peu circulé ces derniers temps, elle devra faire l'objet d'une révision de principe. Bien préservée, elle représente une belle occasion de goûter aux performances exceptionnelles de ce modèle.

The car that we are offering was delivered new by Establishments Pozzi, a car dealership in Bayonne, on October 31, 1986. It subsequently changed hands twice before Albert Prost bought in 1996. It is therefore a fourth hand car.
Before the car joined this collection, the engine was rebuilt in 1996 after the timing belt broke, as certified by the previous owner, and as per the file accompanying the car. The car then had 54,000km on the odometer. In the 1990s, it was maintained to the renowned workshop of Auvergne Moteurs, and in 2005, a clutch hose was replaced. In Rosso Corsa colour, the car has black leather interior in good condition with red carpets, and odometer now shows 73,156km. The car has hardly been used recently and will need to be serviced. Well preserved, it is a great opportunity to taste the exceptional performance of this exceptional model.

357

Carte grise française
de collection
French title

Châssis n° 3903 GT
Moteur n° 3903 GT

- Superbe présentation
- Enviable thème de couleurs
- Matching numbers
- Plus de 85 000 € de factures de restauration

- *Superb presentation*
- *Enviable colour theme*
- *Matching numbers*
- *More than 85 000 € in restoration invoices*

280 000 – 320 000 €

Sortant d'une restauration chez des spécialistes italiens / *Fresh from restoration by Italian specialists*

1962 FERRARI 250 GTE COUPÉ

Avec le moteur 250, Ferrari crée une nouvelle famille de voitures qui va faire progresser l'entreprise de façon significative. Cette gamme s'appuie sur un V12 de 3 litres conçu par Gioacchino Colombo, qui se révèle flexible et adaptable aussi bien à un usage touristique qu'à la compétition. C'est avec la 250 qu'apparaît pour la première fois le suffixe "GT", pour Gran Turismo, et c'est ce moteur qui équipera les fameuses GTO abondamment titrées et considérées aujourd'hui comme les voitures de sport les plus emblématiques du monde. Pour les versions route, le sobre coupé PF cède la place en 1960 à une Ferrari qui ouvre une brèche, la 250 GTE. Signée Pinin Farina, elle est la première de la marque à offrir quatre places, dont deux petites à l'arrière. Elle est utilisée comme "pace-car" aux 24 Heures du Mans 1960 avant sa présentation officielle au Salon de Paris, au mois d'octobre. D'emblée, elle rencontre un énorme succès et atteint une production qui frôle le millier d'exemplaires. Pour Ferrari, c'est du jamais vu. Cette voiture, qui plaît aux magnats de l'industrie autant qu'aux acteurs de cinéma ou aux vedettes du show-biz, va largement contribuer au renom de la marque dans le monde entier. La 250 GTE est longtemps restée dans l'ombre des autres modèles plus prestigieux de la famille 250 mais, depuis quelques années, elle prend dans le cœur des collectionneurs le rang qu'elle mérite et ils n'hésitent plus à engager des frais importants pour que leur voiture soit en bel état.

With the development of the 250 engine, Ferrari created a new line of cars that allowed the company to grow significantly. This range was fitted with a 3-litre V12 engine designed by Gioacchino Colombo that proved to be resilient and versatile, capable of being used for both leisure and competition. It was on the 250 that the « GT » suffix first appeared, for Gran Turismo, and this was the engine that would equip the celebrated GTOs that are considered today to be the most iconic sports car in the world. For the road-going versions, the understated PF coupé gave way, in 1960, to a Ferrari that opened up a new avenue: the 250 GTE. Designed by Pinin Farina, it was the marque's first four-seater, with two small rear seats. It was used as a pace car in the 1960 Le Mans 24 Hours before being launched officially at the Paris Motor Show in October. The car was a great success from the outset, with almost a thousand examples being built. This was unheard of for Ferrari. This car, loved by business tycoons, celebrities and film stars alike, was largely responsible for enhancing the reputation of the marque around the world. The 250 GTE has for a long time stayed in the shadow of other, more prestigious members of the 250 family, but in recent years, it has has been given the merit it deserves by collectors who now spend large sums to keep their car in beautiful condition.

C'est le cas de la 250 GTE que nous présentons, répertoriée chez Pininfarina sous le numéro 68266 et qui a été vendue neuve à un M. Rapner. En 1987, elle était entre les mains de Mario Salvi, demeurant rue Roquépine à Paris, mais la voiture était volée à cette époque, comme en témoigne une annonce parue dans La Vie de l'Auto de février 1988. Elle était semble-t-il assez vite retrouvée puisqu'un collectionneur parisien en faisait l'acquisition en mars 1988, avant de la céder à la fin des années 1990 au propriétaire actuel grand amateur de belles italiennes. Après l'avoir gardée plusieurs années à l'abri de son garage, il décidait en 2012 de lui offrir la restauration qu'elle méritait. Pour ce faire, il va se tourner vers des spécialistes italiens bien connus : ainsi, Corrado Patella, d'Autofficina Omega, va prendre en charge la mécanique et les trains roulants, assurant une réfection complète du moteur et de la boîte de vitesses, alors que Sports Cars garage, sous la responsabilité de Walter Giusti, à Modène, va se concentrer sur la carrosserie et le remontage de l'ensemble. Le système électrique, l'habitacle et le tableau de bord ont été également revus, pour que cette voiture ne souffre pas la critique. Un dossier de factures complet est joint au dossier de restauration et totalise près de 85 000 € de travaux que nous vous conseillons de consulter.

This is the case with the 250 GTE on offer, listed at Pininfarina with the number 68266, and which was sold new to a certain Mr Rapner. In 1987, it was in the hands of Mario Salvi, who lived in Rue Roquépine in Paris. However, the car was stolen during this period, as reported in La Vie de l'Auto in February 1988, although it appears to have been tracked down fairly quickly as a Parisian collector bought the car in March 1988. He sold it at the end of the 1990s to the current owner, a serious enthusiast of Italian machines. Having kept the car tucked away in his garage for several years, in 2012 he decided to give the car the restoration it deserved. He turned to well-known Italian specialists to carry out the work. Autofficina Omega of Corrado Patella, were responsible for the mechanical side and running gear, which included a complete engine and gear-box re-build, while Sports Cars garage in Modena, led by Walter Giusti, concentrated on the coachwork and re-assembly. There was also work on the wiring, passenger compartment and dashboard to ensure that the car was beyond reproach. A complete folder of the bills, totalling almost €85,000, is with the file documenting the restoration, and we recommend you look at this.







Lorsque cette belle 250 GTE est partie en restauration, elle était gris métallisé. En démontant le tableau de bord, Walter Gusti a découvert ce qui semble être la teinte d'origine, Grigio Note. C'est donc cette nuance qui a été finalement choisie et qui habille aujourd'hui cette automobile avec une suprême élégance. Il est rare de rencontrer une 250 GTE traitée avec autant de soin : avec sa présentation impeccable en carrosserie, intérieur et même compartiment moteur, elle fera le bonheur d'un amateur qui saura utiliser à bon escient les deux places arrière, aménagement rare dans une Ferrari !

When this stunning 250 GTE went to be restored it was metallic grey. On removing the dashboard, Walter Gusti discovered what appeared to be the original colour, Grigio Note. A decision was taken to repaint the car in this supremely elegant shade, which it is how it is presented today. It is rare to find a 250 GTE that has been looked after so well. With the coachwork, interior and even the engine compartment presented impeccably, it will be a delight for an enthusiast who will be able to make use of the two rear seats, a rare occurrence in a Ferrari !



358

Carte grise française
French title

Châssis n°
ZFFGJ34B000089889
Moteur n° 27564

- Provenance exceptionnelle, pilote de Formule 1 et victorieux des 24H du Mans
- Le dernier chef-d'œuvre d'Enzo Ferrari
- Carnet tamponné à jour, sort de la grande révision
- Faible kilométrage
- Certifié Ferrari Classiche

- *Exceptional provenance, F1 driver and winner of Le Mans 24H*
- *The last Enzo Ferrari masterpiece*
- *Up to date stamped service book, recent major service*
- *Low mileage*
- *Ferrari Classiche certification*

550 000 – 750 000 €

Livrée neuve à Pierluigi Martini, certifiée Ferrari Classiche / *Delivered new to Pierluigi Martini, Ferrari Classiche certification*

1991 FERRARI F40

La F40 est connue des passionnés comme la dernière Ferrari conçue et fabriquée sous le contrôle et du vivant d'Enzo Ferrari. Cette voiture radicale reprenait le concept de la Ferrari 288 GTO. Celle-ci, forte de 400 ch et d'un châssis très sportif, dépassait 300 km/h ce qui, en 1984, était réservée à une élite. Ce modèle hors du commun avait marqué l'esprit et Ferrari souhaitait garder son avance sur ses concurrents dans le domaine de très hautes performances. L'année 1987 était particulièrement propice pour marquer un grand coup, car elle correspondait à l'anniversaire des 40 ans de Ferrari. C'est donc en 1987 que la F40 était présentée à quelque 80 journalistes triés sur le volet en présence d'Enzo Ferrari lui-même, de Giovanni Battista Ruzelli (directeur général), de l'ingénieur Materassi (chef de projet) et de Fioravanti (directeur du Centre d'Étude et de Recherche de Pininfarina). Son nom ne devait rien au hasard, le 40 correspondant à l'âge de l'entreprise. Pour la F40, Ferrari avait concentré tout son savoir-faire et elle se rapprochait d'une voiture de course adaptée à la route : son V8 double turbo développait 478 ch à 7 000 tr/mn, elle comportait des suspensions d'une incroyable efficacité et un châssis léger et rigide grâce aux matériaux composites utilisés également pour les capots, les portières et le toit. Au lieu de la boîte de vitesse à cinq rapports classique, le client pouvait commander une version course à crabots. La garde au sol de la voiture pouvait être modifiée selon trois positions : haute, normale et grande vitesse. À partir de 120 km/h, la garde au sol diminuait automatiquement, le relèvement s'effectuant par commande manuelle. La carrosserie, malgré les écopes et les prises d'air aérodynamiques destinées aux douze radiateurs de refroidissement (pour le moteur, les turbos et les transmissions) et les très larges pneumatiques, affichait un excellent Cx de 0,34. La forme de la voiture, signée Pininfarina, traduisait la priorité accordée à la fonction et à l'efficacité aérodynamique, comme en témoignait le large aileron arrière montant presque au niveau du pavillon.
Aujourd'hui, les performances de la F40 restent époustouflantes mais, en 1987, la voiture faisait figure d'extra-terrestre : elle atteignait 324 km/h en vitesse de pointe et son chrono sur le km départ arrêté s'établissait à 21 secondes, un temps que n'égalait que quelques rares voitures de production artisanale. Au départ, la F40 devait être produite à 400 exemplaires mais, entraînée par l'engouement des acheteurs et des investisseurs, Ferrari en a produit presque autant que de Daytona, soit environ 1 300 exemplaires. Un an après la présentation de la F40, Enzo Ferrari s'éteignait, à l'âge de 90 ans. Avant de disparaître, il avait eu encore le temps de donner naissance à son dernier chef-d'œuvre sans compromis, la F40.

The F40 is known by enthusiasts as the last Ferrari designed and built under the direct supervision of Enzo Ferrari before he died. This radical car took up the concept of the Ferrari 288 GTO which, equipped with over 400 bhp and a very sporty chassis, was capable of over 300 km/h. This extraordinary machine, accessible to a lucky few, had made its mark in the realm of high performance cars and Ferrari was keen to keep this advantage over its competitors. 1987 was a good year to introduce a successor, being the 40th anniversary of Ferrari. And so this was the year that the F40 was presented to a group of 80 selected journalists, in the presence of Enzo Ferrari, Giovanni Battista Ruzelli (director general), engineer Materassi (project head) and Fioravanti (head of Pininfarina design and research). The name was chosen to mark the age of the enterprise. Ferrari poured all its resources into the F40 which was basically a race-car adapted for the road : its twin-turbo V8 developed 478 bhp at 7000 rpm, it had incredible suspension and a rigid, lightweight chassis made from composite materials that were also used for the boot, bonnet, doors and roof. In place of the standard five speed gearbox, the client could order a non-syncromesh racing version. Ground clearance could be set at three different heights : high, standard and high-speed. From 120 km/h the ground clearance reduced automatically, and could be re-set manually. In spite of ducts and cooling vents on the body for the twelve radiators (for the engine, turbos and transmission) and very wide tyres, it had an impressive drag coefficient of 0.34. The shape of the car, designed by Pininfarina, reflected the priority given to its function and aerodynamic efficiency, as seen in the large rear spoiler almost at roof level. The F40 has a performance that is still breathtaking today. However in 1987, it was out of this world : the car had a top-speed of 324 km/h, and could cover a kilometre from a standing start in 21 seconds, a feat only achieved by a few hand-crafted cars. Originally, a production of 400 examples was planned, but driven by demand from buyers and investors, Ferrari built almost as many as the Daytona, some 1,300 examples. A year after the car was first presented, Enzo Ferrari passed away at the age of 90, having overseen the creation of his last uncompromising masterpiece, the F40.


TESSERA DI GARANZIA – WARRANTY CARD – CARNET DE GARANTIE – GARANTIEKARTE

FERRARI F 40

ZFFGJ34B000089889 27564

MARTINI PIERLUIGI

MARTINI PIERLUIGI
7 Avenue de Grande Bretagne
MONTECARLO Princ. MONACO

Date of consegna ed inizio garanzia: 03 07 91

DIRETTA

03/07/91

03/07/91



Pierluigi Martini, de la F1 aux 24 Heures du Mans
Pilote de Formule 1, Pierluigi Martini a disputé pas moins de 119 Grand Prix ! Il intègre la catégorie reine en 1984, après avoir été couronné champion d'Italie de Formule 3. Il est engagé d'abord par Toleman, puis par Minardi chez qui il va rester plusieurs années à part une incursion en Formule 3000 entre 1986 et 1988. L'équipe manque toutefois de moyens pour rivaliser efficacement avec les écuries de premier plan, si bien que Pierluigi Martini ne pourra jamais vraiment briller dans cette discipline. Un de ses faits de gloire sera une victoire aux 24 Heures du Mans 1999, à bord d'une BMW V12 LMR dont il partageait le volant avec Yannick Dalmas et Joachim Winkelhock.

Pierluigi Martini, from F1 to Le Mans 24 Hours
As a Formula 1 driver, Pierluigi Martini took part in no less than 119 Grand Prix races ! He started in F1 in 1984, having been crowned Italian F3 champion. He was initially signed by Toleman, and later by Minardi, staying there for several years, with a short spell in Formula 3000 between 1986 and 1988. Minardi lacked resources, however, to compete effectively with the leading teams, and as a consequence, Pierluigi Martini never really shined in this discipline. One of his outstanding achievements was to win the Le Mans 24 Hour Race in 1999, in a BMW V12 LMR with co-drivers Yannick Dalmas and Joachim Winkelhock.

















La Ferrari F40 que nous présentons a été livrée neuve le 3 juillet 1991 à Monaco, au pilote de Formule 1 Pierluigi Martini. Elle était de teinte Rosso Fer 300/9 avec intérieur Stoffa Vigogna, un thème classique pour une F40, et qui n'a pas changé depuis l'origine.
La voiture n'a connu ensuite que deux autres propriétaires : Emmanuel Doux (du groupe alimentaire éponyme) et un commandant de bord sur Boeing 747, passionné d'automobile depuis sa jeunesse et actuel détenteur de cette belle automobile. Les pièces de suspensions actives ont été déposées chez Ferrari à la demande du propriétaire précédent, mais tout le nécessaire pour remettre en service cette suspension pilotée sera livré avec la voiture.
Affichant 29 900 km d'origine, la voiture a bénéficié récemment d'une grande révision dans les ateliers Pozzi, à Levallois, au cours de laquelle courroies et réservoirs ont été remplacés. Cette voiture est accompagnée de son carnet d'entretien tamponné, de ses factures et, ce qui n'est pas la moindre des choses, de la certification Ferrari Classiche.
Forte d'une prestigieuse provenance, d'un faible kilométrage, d'un nombre de propriétaires limité, d'un entretien sans faille, cette Ferrari F40 en superbe état est sans doute un des meilleurs exemplaires disponibles sur le marché. Dernier chef-d'œuvre d'Enzo Ferrari, elle restera à jamais inscrite dans l'histoire de Maranello comme un de ses modèles les plus importants et les plus marquants.

The Ferrari on offer was delivered new on 3 July 1991 in Monaco, to the Formula 1 driver Pierluigi Martini. It was presented in classic F40 livery, Rosso Fer 300/9 with Stoffa Vigogna interior, which has not been changed to this day. The car has had just two other owners: Emmanuel Doux (from the eponymous food business) and a Boeing 747 captain, a lifelong automobile enthusiast and the current owner. The active suspension was removed by Ferrari on the request of the previous owner, but everything required to reinstate it will be delivered with the car. With a recorded mileage of 29,900 km from new, the car has recently had a major service carried out by the Pozzi workshop in Levallois, which included replacing the belts and tanks. This car comes with stamped service book, a file of invoices and Ferrari Classiche classification. With prestigious provenance, low mileage, small number of owners and impeccable maintenance, this Ferrari F40, in superb condition, is undoubtedly one of the best examples available. The last Enzo Ferrari masterpiece, it will remain forever as one of the most important and influential models in Maranello history.









359

Titre de circulation britannique
British title

Châssis #137339

- La plus affutée des supercars Ferrari
- Historique suivi
- Cote encore en devenir

- *The sharpest of all Ferrari supercars*
- *History of the car properly recorded*
- *Yet to appreciate in value*

830 000 – 960 000 €

Une des 349 exemplaires construits, certifié par Ferrari Classiche / *One of 349 cars made, certified by Ferrari Classiche*

2004 FERRARI ENZO

« Le troisième millénaire a débuté pour Ferrari avec une incroyable période de compétitivité dans le monde des circuits, en fait jamais la Formule 1 n'avait offert à la compagnie un laboratoire aussi authentique de recherches avancées que ces dernières années. Pour créer une synergie entre nos succès et le rôle fondamental de la course, j'ai décidé que cette voiture qui représente le meilleur de notre technologie, devait être dédiée à notre fondateur, qui a toujours pensé que nos voitures de route devaient être fondées sur les enseignements de la compétition. Aussi cette voiture dont nous sommes très fiers, sera connue sous le nom d'Enzo Ferrari. »
Luca di Montezemolo lors du lancement de l'Enzo
Dans la lignée des séries limitées de Maranello, à la 288 GTO, la F40 et la F50, succède l'Enzo, dernière et très aboutie vitrine technologique de Ferrari. Plus encore que ses devancières l'Enzo apparaît comme le concept pur et dur d'une voiture de sport extrême, sans beaucoup de concessions et bénéficie d'un intense et continuel transfert de technologies de la compétition vers la voiture routière. Ainsi le thème stylistique développé par Pininfarina fut de créer une analogie visuelle évidente entre une Formule 1 et l'Enzo. C'était un pari risqué et osé et qui fut, à notre sens, gagné.
En particulier l'avant, avec son nez caractéristique et ses entrées d'air de part et d'autre est une interprétation évidente du nez de la F1. De même les côtés de la voiture, avec une partie plus étroite, convexe, font immédiatement penser au ventre de la monoplace. Une étude aérodynamique très poussée a permis de se passer d'appendices tels que l'aileron arrière. Les portes papillon ont ouverture et fermeture assistées. Une utilisation intensive de matériaux composites pour le châssis / coque et la carrosserie ont permis de maintenir le poids dans des limites très acceptables et d'obtenir un rapport poids / puissance exceptionnel de 2.1 kg / ch. Beaucoup d'éléments sont réalisés en sandwich nid d'abeille en aluminium et fibre de carbone. A l'intérieur de la voiture, la fibre de carbone a été utilisée telle que, visible et fonctionnelle.

"The new millennium began with Ferrari for an incredible period of competitiveness in the world of racing, in fact Formula 1 has really offered the company an authentic laboratory for advanced research in recent years. To create a synergy between our success and the key role of the race, I decided that this car would represent the best of our technologies, and that it should be dedicated to our founder, who always believed that our road cars should be based on what we learn from competition. We are very proud to announce the name of this new model as Ferrari Enzo,"
said Luca di Montezemolo at the launch of the Enzo.
In line with the limited series of Maranello, the 288 GTO, the F40 and the F50, the Enzo, which cam as a successor to all the formers, was the showcase for the latest in Ferrari technology. Even more than its predecessors, Enzo appeared as pure concept, an extreme sports car without compromise, benefiting from a direct and contiguous transfer of technology from competition to road car. The stylistic theme developed by Pininfarina was to create a clear visual analogy between a Formula 1 car and the Enzo. It was a risky and daring bet and was, in our opinion, very successful.
In particular the front, with its characteristic nose with air inlets on either side was a clear interpretation of the nose of the F1 car. Same at the side of the car, with a narrower portion, convex that one was immediately reminded of the belly of the car. A very thorough study in aerodynamics created appendages such as the rear spoiler. The gullwing doors opened and closed with assistance. Extensive use of composite materials for the body/ chassis kept the weight to a very acceptable level and gave the car exceptional weight-to-power ratio of 2.1 kg/hp.



















La plupart des contrôles ont été groupés sur le volant comme sur la F1. Le cœur de l'Enzo est un fabuleux V12, descendant d'une lignée remontant jusqu'à la 125 F1 de 1947. Il a été complètement redessiné en tenant compte, là encore, des enseignements de la compétition, par exemple la forme en toit des chambres de combustion avec quatre soupapes par cylindre et le diagramme de distribution variable emprunté à la F1. La puissance de 660 ch de ce moteur est exceptionnelle, c'est une puissance au litre de plus de 110 ch, ce qui ne s'est jamais vu sur un moteur d'aussi forte cylindrée unitaire (près de 500 cm3). Le projet Enzo est le premier exemple d'une intégration complète de systèmes de contrôle d'un véhicule. Moteur, boîte de vitesse, suspension, ABS/ASR et caractéristiques aérodynamiques garantissent l'optimisation des performances de la voiture et la sécurité de sa conduite. La voiture est équipée d'un système mesurant la pression des pneumatiques).On est loin des pneumatiques des premières Lamborghini Miura qui n'étaient garantis que pour 1 minute à vitesse maximale, soit 280 km/heure.
Que dire de la voiture présentée sinon qu'elle est dans un état quasi neuf, son compteur indiquant environ 16.050 km parcourus depuis sa sortie d'usine. Vendue neuve en Italie à son premier propriétaire de Bologne le 18 mai 2004, la voiture est immatriculée CP660 CJ. En octobre 2005, elle participe au premier rassemblement Enzo sur le Circuit du Mugello. En 2009, elle est cédée à son deuxième propriétaire. Le dernier collectionneur qui la possède la fait entièrement réviser par Ferrari Graypaul Center. Elle est présentée avec toute l'histoire de son entretien (carnets complets), sa certification Ferrari et sa housse d'origine. Il s'agit d'un magnifique exemplaire, prêt à prendre la route ou le circuit !

Many elements were made from honeycomb sandwich aluminum and carbon fiber. Inside the car, carbon fiber was used both as a visible element as well as functional. Most controls were grouped together on the steering wheel as on the F1.
The heart of the Enzo was a fabulous V12, a descendant of a lineage going back to the 125 F1 of 1947. It was completely redesigned taking into account again, the learnings from competition, such as the hemispherical roof of the combustion chamber with four valves per cylinder and variable valve timing borrowed from F1. The power of 660bhp was exceptional, with power per liter of more than 110bhp, which had never been seen on a project as large a displacement engine unit as that of the Enzo (about 5000cc) and was the first example of a fully integrated control systems for the vehicle. The engine, gearbox, suspension, ABS/ASR and aerodynamic characteristics guaranteed optimal performance and safety of use. The car was equipped by a system measuring the tyre pressure (it was far from the first Lamborghini Miura tyres that were only guaranteed for 1 minute at the maximum speed of 280 km/hour.)
So what about this car except that it is presented in an almost new condition, the counter indicating approximately 16,050km traveled since leaving the factory. Sold new in Italy to its first owner in Bologna on May 18, 2004, the car is registered CP660 CJ. In October 2005, the car participated in the first Enzo gathering at the Mugello Circuit. In 2009 the car was sold to its second owner. The last collector who owned the car, has had a comprehensive service done entirely by Ferrari Graypaul Center. It is on offer with its entire history of maintenance (complete books), its Ferrari certification and its original cover. This is a beautiful example, ready to hit the road or the track!

360

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 4377
Moteur n° 30436

- Etat de conservation exceptionnel
- Intérieur d'origine Cinghiale, commande spéciale
- La Grand Tourisme la plus rapide à son époque
- Très probablement en peinture d'origine

- *Exceptional conserved condition*
- *Original Cinghiale interior, special order*
- *The fastest GT car in its day*
- *Most likely has original paintwork*

600 000 – 700 000 €

Livrée neuve en France / *Delivered new in France*

1969 LAMBORGHINI MIURA S

Révolutionnaire ! C'est l'attribut qui convient probablement le mieux à la Lamborghini Miura lorsqu'elle est présentée en 1966. Cette œuvre d'art est due au crayon de Marcello Gandini, nouvellement promu responsable du style chez Bertone. Outre la grâce de ses lignes, la Miura propose une architecture novatrice, directement héritée des prototypes de compétition. Prenant à rebrousse poil les productions de ses concurrents directs, Lamborghini s'oriente vers une structure comportant une cellule accolée au fantastique V12 de 3,9 l. de cylindrée implanté en position centrale arrière, ce qui permet d'obtenir une excellente répartition des masses. 350 ch, un poids limité à une tonne : les accélérations sont incroyables et sa vitesse de pointe de 280 km/h fait d'elle la voiture de série la plus rapide du monde lors de sa présentation. En 1968, est présentée la nouvelle Miura S. Evolution de la précédente, les différences sont plus nombreuses qu'on peut l'imaginer. L'équipement s'améliore, le confort également, mais surtout, l'auto voit ses performances grimper encore : 370 ch., 285 km/h en vitesse de pointe et le 0 à 100 km/h qui tangente désormais les 5 secondes, du jamais vu sur une auto immatriculée ! C'est M. Penchinat, brillant promoteur immobilier dans le sud est de la France qui a commandé cette belle Miura chez Voitures Paris Monceau, l'importateur de la marque, après avoir appris dans les journaux que Johnny Hallyday roule en Lamborghini Miura. Elle était de couleur rouge avec l'intérieur en cuir naturel de sanglier. La voiture arrive à Paris début novembre 1969 et elle porte le n° de châssis 4377, c'est la 454ème de la production, elle est immatriculée 9259VY75 le 20.11.1969. Jusqu'en 1973 M. Penchinat aura eu le privilège de parcourir les autoroutes de France entre 200 et 250km/h de moyenne faisant souvent le trajet Nîmes-Paris aller-retour. En 1973 c'est la crise pétrolière, la limitation de vitesse à 130km/h, alors Mr Penchinat préfère vivre avec les souvenirs d'un bolide qui lui avait offert des sensations de voiture de course, que rouler à 130km/h dans le flot des voitures. La Lamborghini est remisée au fond du garage, ses fils sont trop jeunes pour rouler avec alors avec regret il la vend à un garagiste de Nîmes.

Revolutionary ! This is the best way to describe the impact of the Lamborghini Miura when it first appeared in 1966. It was a work of art created by Marcello Gandini, the newly promoted head designer at Bertone. In addition to its graceful styling, the Miura displayed an innovative structure, inherited from racing prototypes. Moving in a different direction to their competitors, Lamborghini used a fantastic V12 3.9-litre engine that was mid-mounted, providing the car with excellent weight distribution. With 350 bhp and the weight limited to a ton, the acceleration was incredible. The top speed of 280 km/h made it the quickest production car in the world when it was introduced. Launched in 1968, the new Miura S was an evolution of the previous version and incorporated a huge number of differences. The level of comfort and equipment was improved, but importantly, so was the car's performance : 370 bhp, 285 km/h top speed and, a first on a road-registered car, 0 to 100 km/h in the 5 second bracket !
It was M. Penchinat, a successful developer in the South East of France, who ordered this stunning Miura from the marque importer, Voitures Paris Monceau, after reading in the papers that Johnny Halliday drove a Lamborghini Miura. It was liveried in red with natural wild boar skin interior. The car arrived in Paris at the start of November 1969, and was registered 9259VY75 on 20 November 1969. It was chassis number 4377, making it the 454th to be built. Until 1973, M. Penchinat was lucky enough to travel the autoroutes in France at an average speed of between 200 and 250 km/h, regularly going from Nîmes to Paris and back. The oil crisis brought that to a halt in 1973, when the speed limit was reduced to 130 km/h. From then on, Penchinat preferred to live with his memories of a machine that felt like a racing car rather than potter along with everyone else at 130 km/h.







Aujourd'hui encore elle se présente dans une très belle livrée rouge et le magnifique intérieur confectionné en cuir de sanglier (cinghiale) de couleur beige, avec le cuir des sièges, mais aussi celui tendu sur l'ensemble du tableau de bord, est dans un magnifique état d'origine donnant à cette Miura une touche de classe et d'originalité. Selon Valentino Balboni, seules deux Lamborghini Miura en auraient à l'époque bénéficié. Après sa vie française, dans la région de Nîmes, elle s'en est retournée vers ses terres natales probablement à la fin des années 1970.

Elément déterminant pour mieux comprendre le passé de cette voiture, on dispose en effet d'un témoignage important fourni par un personnage éminent dans l'histoire de Lamborghini, Valentino Balboni. Celui-ci fut en effet le chef essayeur de la firme pendant 40 ans. Il a testé la plupart des bolides sortis de l'usine de Sant'Agata, et connaît particulièrement bien cet exemplaire. La voiture a été vérifiée dans les années 90 chez Lamborghini, examen qui a permis d'établir que l'auto se présentait déjà dans un bel état d'origine, qu'il s'agisse de la peinture, de l'intérieur, mais aussi des éléments mécaniques, moteur ou transmission.

C'est donc en connaissance de cause qu'il conseille à une de ses relations, Monsieur Carlo Mauri, grand amateur de la marque, de s'en porter acquéreur. C'est chose faite en 1997, et sur les conseils du même Balboni, ce dernier confie l'entretien de la belle au garage Top Motors, dont le propriétaire n'est autre qu'Orazio Salvioli, qui a lui-même été directeur technique chez Lamborghini pendant des décennies. En 2007 une révision moteur a été effectuée dans cet établissement, élément que confirme Balboni qui a conduit la voiture pour la dernière fois en fin 2012, jugeant à cette époque qu'elle présente un état d'origine exceptionnellement bon, ce qu'attestent les « matching numbers » des différents éléments de carrosserie et mécaniques.

La voiture affiche 32 000 km au compteur et elle se présente dans un superbe état de conservation, la voiture semble être encore dans sa livrée d'origine. Elle sera vendue avec son carnet de bord (uso e manutenzione) ainsi que le guide du réseau. Une auto exclusive qu'il est rare de trouver dans un si beau « jus ».

The Lamborghini was put away at the back of his garage, and as his sons were too young to drive, he sold the car, with some regret, to a garage owner in Nîmes. The car is still presented today in a stunning red livery. The interior is resplendent in beige coloured wild boar hide (cinghiale), and the leather on the seats and across the dashboard is in wonderfully original condition, adding a touch of class and originality to this Miura. According to Valentino Balboni, just two Lamborghini Miuras would have been had this finish at the time. After its life in France, the car headed back towards its native country, probably at the end of the 1970s.

There is an important testimony provided by an eminent figure in Lamborghini history, Valentino Balboni, that helps us to understand this car's story. Balboni was the firm's chief test driver for 40 years. He was responsible for testing the majority of cars that left the factory at Sant'Agata and knew this particular example well. The car was checked at Lamborghini during the 1990s, and this inspection established that the car was presented in beautiful original condition, both the paintwork and interior as well as the mechanical elements – the engine and transmission.

Knowing this, Balboni advised an acquaintance and great marque enthusiast, Mr Carlo Mauri, who subsequently bought the car. The deal was done in 1997, and on the advice of the same Mr Balboni, he entrusted the car's maintenance to the Top Motors garage, owned by none other than Orazio Salvioli, former technical director at Lamborghini for decades. In 2007 the engine was overhauled at this garage, confirmed by Balboni who drove this car for the last time at the end of 2012. He judged this car to be in exceptionally good, original condition at this time, corroborated by the matching numbers of the different mechanical and body parts. The car has 32,000 km on the odometer and is presented in superbly preserved condition. It appears to have the original paintwork. It will be sold with owner's manual (uso e manutenzione) and network guide. An exclusive automobile rarely seen in such an original condition as this.













361

Titre de circulation italien
Italian Title

Châssis n° 12208

- Très belle présentation
- Kilométrage limité
- Modèle rare et méconnu

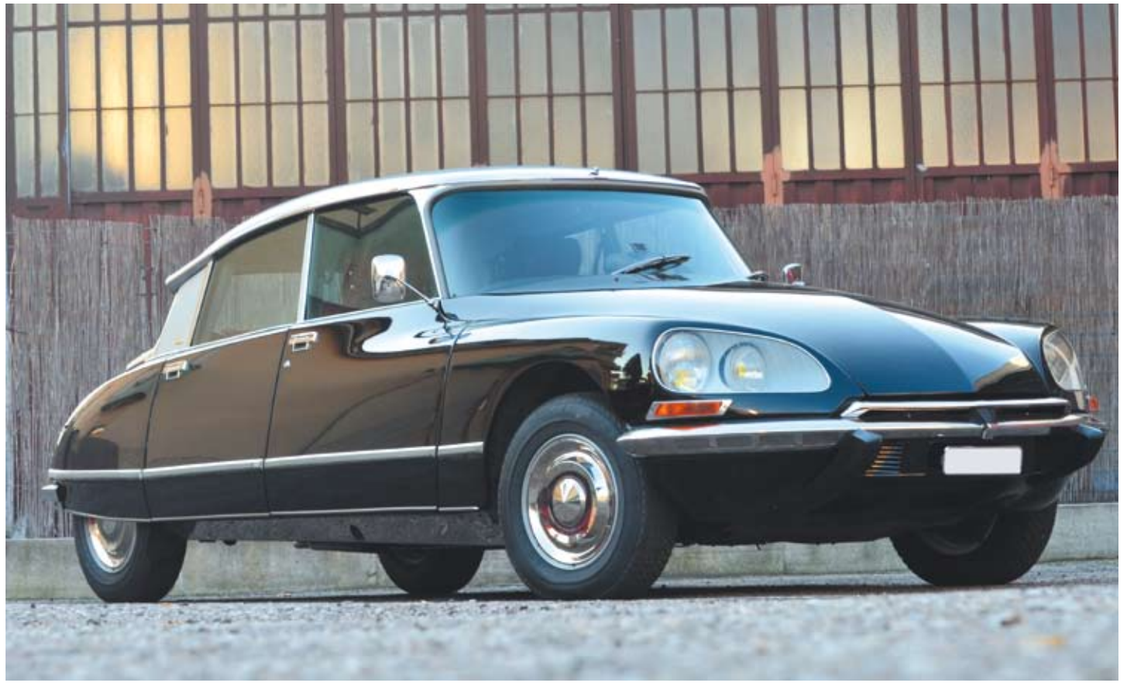
- *Very nice presentation*
- *Low mileage*
- *Little known, rare model*

50 000 – 60 000 €

1985 LAMBORGHINI JALPA COUPÉ

Présentée en 1981, la Lamborghini Jalpa succède à la Silhouette et s'insère dans la famille V8 de la marque. La carrosserie a été revue par Bertone et la mécanique par Giulio Alfieri, l'ingénieur à qui l'on doit les plus belles Maserati des années 1950/1960.
La voiture que nous présentons a été livrée neuve à Anna-Maria Spadaro, domiciliée à Rome, comme l'indique le carnet de garantie qui accompagne cette automobile. A l'origine de teinte extérieure grise, elle présente aujourd'hui un jaune du plus bel effet, qui correspond bien à la mode de l'époque accompagnant les carrosseries exubérantes qui fleurissaient alors. Ce changement de couleur a été effectué par un spécialiste, non loin de Sant'Agata, berceau des Lamborghini.
La carrosserie est en bon état et ne présente aucune trace de corrosion ou de réparation. A l'intérieur, la sellerie en cuir bleu est d'origine : superbe, elle n'a pas souffert des années qui sont passées.
La mécanique ne présente pas de défaut particulier, la voiture ayant été visiblement bien entretenue et ayant assez peu roulé, puisque le compteur affiche moins de 49 500 km. Le carnet d'entretien fait état d'une révision en 2012, à 49 250 km, avec remplacement des conduites d'essence et de liquide de refroidissement.
Modèle mal connu et particulièrement rare (la production a dépassé à peine 400 exemplaires), la Jalpa est intéressante par sa forme très représentative des années 1980, ainsi que par les performances brillantes permises par son V8 de 3,5 litres et 255 ch. Elle bénéficie d'une carrosserie avec toit amovible, ce qui rend les voyages par beau temps particulièrement agréables, la position centrale arrière de son moteur lui assurant par ailleurs une tenue de route hors pair. Il s'agit d'une vraie sportive, dont la valeur est encore aujourd'hui très inférieure au niveau de prestations qu'elle fournit.

Presented in 1981, the Lamborghini Jalpa succeeded the Silhouette, as part of the marque's V8 line. The body was designed by Bertone and the engine by Giulio Alfieri, the engineer responsible for some of the finest Maserati of the 1950s and 1960s.
The car on offer was delivered new to Anna-Maria Spadaro from Rome, as recorded on the warranty booklet that comes with the car. Originally in grey, the car is today presented in a stunning yellow, very much in vogue at a time when the bodywork was similarly exuberant. The change of colour was carried out by a specialist near Sant'Agata, the home of Lamborghini. The body is in very good condition and shows no sign of corrosion or repair. The interior has the original blue leather upholstery, in superb condition and showing no signs of age. Mechanically, it appears to be sound and it is clear that the car has been well maintained and driven sparingly, with less than 49,500 km showing on the odometer. The service book records a service carried out at 49,250 km in 2012 when the fuel and coolant lines were replaced.
The Jalpa is a little known and extremely rare model (just over 400 examples were produced), with striking 1980s styling, and an outstanding performance thanks to its 255 bhp 3.5-litre V8 engine. It benefits from a removable roof, making driving this car in fine weather even more enjoyable. The mid-mounted engine gives the car excellent road-holding capability. This is a true sports car, still noticeably undervalued for the package it provides.



● 362

Titre de circulation suisse
Swiss title

Châssis n° 01 FG 5238
Moteur DX5 n° 0683003965

- Restauration de qualité
- Version la plus rapide
- Rare moteur DX5

- *High quality restoration*
- *Fastest version*
- *Rare DX5 engine*

30 000 – 50 000 €
Sans réserve /
No reserve

○ 1974 CITROËN DS 23 I.E. PALLAS

Malgré de nombreux problèmes dus à des solutions techniques d'avant-garde encore perfectibles, la DS aura très tôt ses fanatiques auxquels Citroën va offrir une voiture sans cesse améliorée tout au long de ses vingt ans de carrière. En 1972, la DS 23 à moteur 2,3 litres (93,5 x 85,5 mm) délivrant 141 ch avec l'injection électronique Bosch (réf. DX5) se classe parmi les routières les plus rapides, les plus confortables et les plus sûres du monde. C'est avec cette mécanique éprouvée que la DS achève sa carrière en 1975 en versions carburateur ou injection. Depuis septembre 1970, la DS 21 « mécanique » était équipée d'une boîte à cinq rapports et en novembre 1972, une boîte entièrement automatique Borg-Warner à trois rapports fut proposée en option. Ces types de transmission seront repris sur la DS 23.
En 1964, Citroën introduisit la version optionnelle Pallas de la DS 19, qui offrait des finitions extérieures et intérieures plus luxueuses ou plus élégantes, la Prestige en bénéficia également. Extérieurement, outre de nombreux autres détails de finition et d'équipement, une Pallas est identifiable instantanément par sa bande protectrice latérale en acier inox avec insert caoutchouc, qui court sur le pli des portes en rejoignant le réflecteur arrière. Ce niveau de finition fut ensuite proposé sur les DS 20, 21 et 23 jusqu'à l'arrêt de la production.
La voiture proposée est une DS 23 i.e. série FG de 1974 avec moteur DX5, boîte automatique et finition Pallas. La voiture a connu une restauration approfondie en Suisse avant d'être achetée par un collectionneur de Ferrari. De couleur noir, l'intérieur avec sellerie en tissus de couleur bordeaux, qui rappelle la teinte des moquettes, est absolument superbe. La voiture est équipée de l'air conditionné et elle possède naturellement les phares intérieurs directionnels introduits fin 1967 en option sur les DS, mais standard sur les Pallas. C'est une occasion unique d'acheter une des ultimes DS produites, meilleure de la lignée, pour dévaler le bitume avec classe et élégance.

In spite of various teething problems experienced by the innovative and avant-garde technology, the DS developed a fan base early on that Citroën catered for with an ever-improving car throughout its twenty-year career. In 1972, the DS 23 with a 2.3-litre engine (93.5 x 85.5mm) delivering 141 bhp with Bosch electronic injection (ref DX5), was classed amongst the fastest, most comfortable and safest road-going cars in the world. The DS finished its career using this tried and tested engineering in 1975, in either carburettor or injection versions. Since September 1970, the DS 21 had been equipped with a five-speed gearbox, and in November 1972 a Borg Warner automatic box was offered as an option. These types of transmission were used for the DS 23.
In 1964, Citroën had introduced a Pallas version of the DS 19, with a more luxurious finish both inside and out that the Prestige also benefitted from. Externally, amongst many other finishing details, the Pallas was immediately identifiable by its protective strip in stainless steel with rubber inset which runs across the door divides through to the rear reflector. This level of finish was later offered on the DS 20, 21 and 23 until production ceased.
The car offered is a DS 23 i.e. series FG from 1974 with a DX5 engine, automatic gearbox and Pallas finish. It was completely restored in Switzerland before being acquired by a Ferrari collector. Presented in black, it has a superb interior with burgundy fabric upholstery and matching carpets. The car has air-conditioning as well as the inner directional headlamps introduced as an option on the DS at the end of 1967, and standard on Pallas versions. Here is an exceptional opportunity to buy one of the ultimate and best designed DS models, to take to the road with style and elegance.











363

À immatriculer
en collection
To be registered

Châssis n° 016

- Voiture rare et originale
- État d'origine bien préservé
- Quand l'ingéniosité devait compenser la pénurie
- Dessin de l'architecte Michel Dufet

- *A rare and original car*
- *In very good original state of preservation*
- *When ingenuity had to compensate for shortages*
- *Design by architect Michel Dufet*

15 000 – 25 000 €
Sans réserve /
No reserve

1941 PIERRE FAURE TYPE PFA BIPLACE ÉLECTRIQUE

Pendant la deuxième Guerre Mondiale, un des problèmes gênant les transports était la pénurie de matières premières et notamment de carburant. Constructeurs et artisans se sont donc lancés dans la conception de systèmes ou de véhicules pouvant fonctionner avec un autre type de matériau. On a vu apparaître les gazogènes, les bonbonnes de gaz et plusieurs projets de voitures électriques ont été plus ou moins développés, le plus connu étant sans doute la Peugeot VLV. La voiturette de Pierre Faure (ancien collaborateur de Luis Breguet) fait partie de ces tentatives ingénieuses. Cet engin très simple, dévoilé à la fin de 1940, était doté d'un châssis poutre, d'un moteur électrique, de freins hydrauliques à l'avant et à ruban sur l'axe des roues arrière. Six batteries d'une capacité de 100 ampères sous une tension de 72 volts assuraient l'alimentation du moteur. La voiture pouvait atteindre 40 km/h et son autonomie était estimée de 50 à 70 km en fonction du nombre de démarrages, de la charge et des conditions de circulation. La carrosserie de forme profilée, d'inspiration aéronautique, avait été dessinée par Michel Dufet et pouvait accueillir deux personnes.On estime à une vingtaine d'exemplaires la production totale de voiturettes Pierre Faure.
Cette voiture rare et originale est en strict état d'origine et complète. Immatriculée pour la première fois en 1941, elle fût revendue le 6 mai 1943, adoptant l'immatriculation 2425CT5. Elle changea de nouveau d'immatriculation en février 1955. Il s'agit du châssis n°16, dont l'actuel propriétaire a fait l'acquisition alors qu'elle se trouvait dans les réserves du musée de Châtellerault. Les pneus ont été remplacés et les freins refaits, tandis que le reste n'a pas été touché. La voiture est donc en état "sortie de grange" et ne fonctionne pas. Accompagnée de sa notice d'entretien et de conduite originale, elle constitue un rare et émouvant témoin d'une période difficile où l'ingéniosité compensait la pénurie. De plus, elle a traversé les ans sans être cannibalisée et mérite une belle remise en état.

During World War II, one of the problems hindering transport was the shortage of raw materials, including fuel. Builders and craftsmen launched into the design of systems or vehicles that could operate with another type of fuel or energy. Thus emerged vehicles driven by gas and gas cylinders, and several projects for electric cars, the best known probably being the Peugeot VLV. This little Pierre Faure (formerly a collaborator of the legendary Luis Breguet) is one of those ingenious attempts. This simple device, unveiled in late 1940, was equipped with a tubular chassis, an electric motor, hydraulic brakes front and a chain on the axis of the rear wheels. With a capacity of 100 amps at a voltage of 72 volt, six batteries ensured power to the motor. The car could reach 40 km/h and its autonomy was estimated from 50 to 70km depending on the number of starts, load and road conditions. The body contoured shape, aeronautically inspired, designed by Michel Dufet and could accommodate two people. Total production of these Pierre Faure vehicles are estimated at just around 20.
This rare and original car is in very original condition and is complete. Registered for the first time in 1941, it was sold on 6th May 1943, and had the registration number of 2425CT5. The car's registration changed in February 1955. It is chassis No. 16, which the current owner acquired while the car was in the car museum at Chatellerault. The tyres were replaced and the brakes redone, while the rest has not been touched at all. The car is therefore in a "barn find" condition t and does not work. It comes with its original maintenance book and is a rare and moving witness to a difficult period where ingenuity made up for the shortages. It went through the years without being cannibalized and deserves a nice restoration.

AUTOMOBILES ÉLECTRIQUES

PIERRE FAURE

Caractéristiques

- VITESSE 40 KILOMÈTRES A L'HEURE.
- AUTONOMIE 75 KILOMÈTRES, SE CHARGE PENDANT LA NUIT.
- LE REDRESSEUR EST SUR LA VOITURE PERMETTANT DE CHARGER PARTOUT SUR UNE PRISE DE COURANT.
- POIDS TOTAL A VIDE 550 KILOGRAMMES.

SILENCE • SIMPLICITÉ



Robert Hannoyer au volant de sa création, place de la Bourse à Paris, 1953



l'actrice Paulette Dubost et sa fille en compagnie de la Reyonnah, concours d'élégance de Bagatelle



Salon de l'auto 1954, Robert Hannoyer présente sa voiture au président René Coty













364

Carte grise française
French title

Châssis n° 101
Moteur n° 4HC14083

- Histoire fascinante
- Prototype d'une série très limitée
- Restée depuis l'origine dans la famille de constructeur
- État de préservation exceptionnel

- *Fascinating history*
- *Prototype from small series*
- *In constructor's family from new*
- *Exceptional state of preservation*

50 000 – 80 000 €
Sans réserve/
No reserve

1953 REYONNAH A175 ROADSTER PROTOTYPE

A la fin des années 1940, Robert Hannoyer constate que 90% des véhicules sont occupés par leur seul conducteur. De plus, en ces lendemains de guerre, le besoin de moyens de transport économiques est énorme. Il se lance donc dans la fabrication d'un microcar et, pour résoudre les problèmes de parking et permettre à cette voiture d'entrer dans un espace réduit, il imagine un ingénieux dispositif de roues avant repliables. Pendant trois ans, il va peaufiner son projet dans l'arrière-boutique du magasin de son épouse et le fabriquer dans son garage de réparations de la porte Champerret, à Paris (où deux prototypes seront réalisés). Sans dessin, il façonne une élégante carrosserie et dote sa petite auto d'un monocylindre AMC 175 cm3 avec démarreur électrique. Une fois terminée, il lui attribue son nom prononcé à l'envers, Reyonnah, et prend un stand au Salon de l'Auto de Paris 1950. C'est le succès ! Des commandes sont prises, la presse signe des essais élogieux et la version à coque en Duralinox (prototype n°1) établit plusieurs records dont 1 à Montlhéry. La voiture participe même à plusieurs concours d'élégance, dont celui d'Enghien-les-Bains avec l'actrice Paulette Dubost.
Une production industrielle est alors envisagée, quelques exemplaires sont produits (une dizaine selon le fils du constructeur) mais des problèmes de logistique viendront à bout de ce projet. Robert Hannoyer remise alors son prototype et la version des records.
L'histoire refait surface dans les années 1980, lorsque le banquier de Robert Hannoyer aperçoit dans son bureau des photos de sa voiture. Ayant pris connaissance de cette histoire peu ordinaire, il décide d'exposer la voiture dans le hall de la banque. Une nouvelle vie s'ouvre à la petite auto, remise en état : elle prend part à plusieurs expositions d'automobiles anciennes, fait l'objet d'articles et même d'une émission de télévision sur TF1. Après la disparition de son père, son fils Jean-Pierre remise à son tour la voiture jusqu'en 2000, où elle ressort à nouveau, étant même exposée en 2001 à Rétromobile.

At the end of the 1940s, Robert Hannoyer observed that 90% of vehicles were used by the driver alone. Moreover, after the war, there was an enormous demand for economical means of transport, and so Hannoyer threw himself into building a microcar. To resolve parking problems and enable the car to fit in restricted spaces, he engineered an ingenious way to fold in the front wheels. Over a three-year period, he worked on the project in the back of his wife's shop assembling it in the garage of his car repair business in Porte de Champerret, Paris (where two prototypes were built). Working without a design, he created an elegant body and equipped his tiny car with a single cylinder AMC 175cc engine with electric starter. Once finished, he gave it his name spelt backwards, Reyonnah, and took a stand at the 1950 Paris Motor Show. This was success ! Orders were taken, glowing test-drive reports appeared in the press and the version with Duralinox shell (prototype no. 1) established several records including one at Montlhéry. The car also participated in various concours d'élégance including one at Enghien-les-Bains with the actress Paulette Dubost.
Commercial production was envisaged and a few examples were built (a dozen according to the constructor), but logistical problems brought the project to an end. Robert Hannoyer kept his prototype and the record-breaking version. A new chapter began during the 1980s when Hannoyer's banker spotted photos of the car in his office, and having heard the extraordinary story, decided to display the Reyonnah in the entrance hall of the bank. The tiny car began a new life ; once restored it took part in several automobile exhibitions, was the subject of various articles and even a TV programme on French channel TF1. After the death of his father, the son Jean-Pierre took care of the car until 2000, when it emerged again, making an appearance at Retromobile in 2001.

Aujourd'hui, nous proposons à la vente le prototype n°2 de cette voiture peu ordinaire. Immatriculé en 1953, c'est lui qui a été utilisé dans les concours d'élégance en compagnie de Paulette Dubost, et qui a été présenté au Salon de Paris de 1954, où on le voit en photo avec le président Coty. Cette voiture extrêmement bien préservée au sein de la famille Hannoyer est restée parfaitement conforme à sa configuration d'origine, avec son toit basculant latéralement (système créé avant le Messerschmitt), sa capote, son siège monté sur coulisses pour faciliter l'accès à bord (dispositif breveté) et son moteur AMC. Seuls des clignotants ont été ajoutés dans les années 1980 pour circuler sur la voie publique. Peinture et sellerie datent de 1982, époque à laquelle la voiture est ressortie de l'ombre pour être exposée. Un essai effectué en compagnie du fils du constructeur a permis de constater son bon état de fonctionnement.
La voiture est accompagnée d'un important dossier de photos et de copies de coupures de presse retraçant son histoire, ainsi que du reportage effectué en 1984 par TF1.
Aujourd'hui, cette Reyonnah est un témoin fascinant des préoccupations des années 1940 en Europe où, de façon prémonitoire, encombrement et économie étaient les maîtres-mots. En fait, il s'agit d'une pièce exceptionnelle à plusieurs titres : prototype d'une série de 10 exemplaires maximum, conception astucieuse, forme élégante, fabrication soignée, appartenance à la famille du créateur depuis l'origine, préservation exceptionnelle, histoire passionnante... Des caractéristiques rares, qui n'échapperont pas au collectionneur amateur de microcars.
Si le nouveau propriétaire le souhaite, nous pourrons le mettre en contact avec le fils du constructeur, pour évoquer plus en détails l'histoire de cette automobile.

It is prototype no. 2 of this unusual car that is on offer in the sale today. Registered in 1953, it was this car that was displayed in the concours d'élégance in the company of Paulette Dubost, and was exhibited at the 1954 Paris Motor Show, where it can be seen in a photo with the president Coty. This car, so carefully preserved by the Hannoyer family, remains in completely original configuration with lateral tipping roof (a system designed before the Messerschmitt), its hood, seat mounted on runners to facilitate access (patented device) and AMC engine. Only the indicators were added during the 1980s to allow the car to drive on public roads. The paintwork and upholstery date from 1982, the period the car came out of the shadows to be put on display. A test-drive carried out with the constructor's son demonstrated that it remains in good working order.
The car comes with a substantial file of photos and copies of press cuttings that retrace the car's history, as well as a copy of the TF1 report from 1984.
Today, this Reyonnah is a fascinating witness of the preoccupations of 1940s Europe when, as again today, space and economy were key concerns. In fact, there are many reasons this car is exceptional : as a prototype of a series limited to10 examples, for its clever design, elegant form, high build quality, for being owned by the constructor's family from new, for its exceptionally well preserved condition, a wonderful history....A rare set of characteristics that is bound to capture the attention of microcar enthusiasts...
We would be happy to put the new owner in contact with the son of the constructor, if desired, to find out more about the history of this automobile.

● 365

Titre de circulation
US
US title

Châssis n° 0312901
Moteur n° 0312901

- Historique connu depuis 1936
- Recherches et expertise par John de Boer, documentée par Simon Moore
- Matching numbers
- Une des voitures les plus abouties d'avant guerre
- Sublime carrosserie d'époque

- *Known history since 1936*
- *Inspected and researched by John de Boer, documented by Simon Moore*
- *Matching numbers*
- *One of the most highly developed pre-war cars*
- *Sublime period coachwork*

1 400 000 – 1 800 000 €
Sans réserve /
No reserve

○ 1929 ALFA ROMEO 6C 1750 SS

Naissance des Alfa Romeo six-cylindres
Au début des années 1920, les ingénieurs travaillant au sein du département compétition de Fiat étaient les véritables innovateurs en matière de voitures de Grand Prix, sous l'autorité de Tranquillo Zerbi. Après les nombreuses victoires du Tipo 804 en 1922 (dont le Grand Prix de France à Strasbourg et le Grand Prix d'Italie à Monza), un des membres de l'équipe, Bertarione, avait traversé la Manche pour mettre au point la Sunbeam 1923, qui allait remporter le Grand Prix de Tours. Mais les Fiat, grâce à leur compresseur (une première sur une voiture de Grand Prix), étaient les voitures les plus rapides.
A la fin de 1923, un autre membre de l'équipe Fiat quittait Turin, mais pour une destination plus proche, jusqu'à Milan chez Alfa Romeo ; il s'agissait de Vittorio Jano, qui allait devenir un des plus fameux ingénieurs automobiles italiens. La première mission de Jano fut de concevoir une nouvelle voiture de Grand Prix pour Alfa Romeo, pour remplacer la P1 créée par Merosi et qui n'avait fait qu'une apparition aux essais du Grand Prix d'Italie à Monza en 1923, course remportée par Fiat.
Jano s'est mis immédiatement au travail et le résultat fut la P2, une des voitures de course les plus brillantes des deux dernières années de la formule 2 litres. Équipée d'un huit-cylindres en ligne conçu dès le départ pour recevoir un compresseur, la P2 remportait en 1924 les Grand Prix de France et d'Italie. Antonio Ascari (père d'Alberto, Champion du Monde 1952/1953) se tuait au volant d'une P2 à Montlhéry au cours du Grand Prix de France 1925. Les autres voitures étaient retirées de la course, mais elles remportaient la victoire lors des deux autres Grand Prix importants, à Spa et à Monza.

Background to the Alfa Romeo six cylinder cars
In the early 1920s, the design team in the Fiat racing department were the real innovators in Grand Prix engine design, led by Tranquillo Zerbi. After the new Tipo 804 had won both the main races of 1922 (the French Grand Prix at Strasburg and the Italian GP at Monza), one of the Fiat design team, Bertarione, was enticed across the English Channel to design the 1923 Sunbeam which then won the French Grand Prix at Tours, although the Fiats were the fastest cars having appeared with superchargers for the first time on a Grand Prix car.
At the end of 1923, another of the Fiat team left Turin but made a shorter journey, just to Alfa Romeo in Milan; he was Vittorio Jano who became one of the greatest of all Italian automotive engineers. Jano's first job was to design a new Grand Prix car for Alfa Romeo to replace the Merosi-designed P1 that had appeared only in practice at Monza for the Italian Grand Prix in 1923, where Fiat won convincingly.
Jano set to work immediately and the result was the P2, one of the most successful racing cars of the last two years of the formula restricting engines to 2 litres. The P2 was a straight eight designed from the beginning to be supercharged and it won both the French and Italian Grand Prix in 1924. Antonio Ascari (father of Alberto, the 1952/3 World Champion) was killed in a P2 at Montlhery during the 1925 French Grand Prix. The other cars were withdrawn but they won their other two main Grand Prix races that year at Spa and Monza.

Alfa Romeo décidait de ne pas produire de voiture répondant à la nouvelle formule 1500 cm3 de 1926/1927, mais la P2 participait avec succès aux épreuves de formule libre jusqu'à 1929 et, sous une forme modifiée, jusqu'à la fin de l'année 1930. Parallèlement, Alfa Romeo demandait à Jano de travailler sur un nouveau six-cylindres en ligne à ACT pour une voiture de route, la Tipo 6C 1500 (cylindrée 1 487 cm3, 62x82 mm), présentée en châssis dès la fin de l'année 1925 à l'occasion de plusieurs Salon européens. Ce châssis comportait une suspension conventionnelle à ressorts semi-elliptiques à l'avant et à l'arrière, avec des amortisseurs à friction. La direction était à vis et les freins commandés par tringles. L'empattement s'élevait à 2,92 m pour les versions Sport et Super Sport, et 3,10 m pour les voitures équipées d'une carrosserie plus formelle.
Lorsque nous indiquons que la conception est "conventionnelle", il faut tout de même reconnaître une certaine "magie" dans la façon dont une pensée conventionnelle s'était appliquée à la conception et la réalisation de ce châssis. Des alliages spéciaux étaient utilisés pour plusieurs composants, ce qui permettait à de nombreuses pièces d'être beaucoup plus légères que celles utilisées habituellement par les constructeurs. Le temps passant, cette méthode de fabrication a été appliquée de façon de plus en plus systématique à tous les composants de la voiture.

Alfa Romeo decided not to build a car to the new 1500cc formula for 1926/7 but the P2 raced on successfully in formula libre events through 1929 and, in modified form, until the end of 1930. Instead, Alfa Romeo management had already put Jano to work to design a new straight six overhead camshaft road car, the Tipo 6C1500 (actually 62mm x 82mm for 1487cc) which was first shown at various Motor Shows around Europe in bare chassis form as early as late 1925. The chassis featured conventional semi-elliptic springs front and rear plus friction shock absorbers. Steering was a worm and wheel arrangement and the brakes were rod operated. Wheelbase was 2.92m for the Sport and Super Sport but 3.10m for cars fitted with more formal bodywork.
When we describe the design as "conventional", we have to acknowledge that there was already some "magic" in the way that conventional thinking had been applied to the design and execution of these chassis. Many special alloys were used in individual components and this allowed many of the parts to be far lighter than similar parts used previously and by other makers of the time. As time went by, this sort of engineering was applied more and more to each part of the car.



Le moteur était disponible en trois configurations — avec un ACT (Normale), deux ACT (Sport) et deux ACT avec compresseur (Super Sport) ; pour cette dernière version, le moteur devait être reculé dans le châssis pour permettre au compresseur d'être entraîné en sortie de vilebrequin, à l'avant. Sur la version Normale, le moteur était borgne alors que le moteur à deux ACT comportait une culasse détachable. Toutefois, sur certaines Super Sport (la Mille Miglia Speciale), culasse et bloc formaient un seul élément nommé "testa fissa" ["culasse fixe"]. Toutes les versions comportaient cinq paliers (sauf quelques moteurs testa fissa, parmi les derniers, qui en comptaient huit), et les arbres à cames étaient commandés par un arbre vertical situé à l'arrière du moteur. La pompe à eau et la dynamo étaient elles aussi entraînées à l'arrière du moteur par des arbres et pignons reliés à la sortie de vilebrequin. Conçu par Jano, le système de réglage des soupapes était spécifique et nécessitait un outillage spécial.
C'est en 1927 qu'était lancée la production de la version Normale, principalement avec une carrosserie formelle. Pour nos standards actuels, ces voitures n'étaient pas très rapides, avec leur 44 ch à 4 400 tr/mn les propulsant à 105 km/h maxi. La Sport recevait habituellement une carrosserie ouverte, mais plus souvent du style cabriolet que "spider". La puissance atteignait 54 ch, pour une vitesse de pointe de près de 130 km/h, ce qui était plutôt rapide pour l'époque. La Super Sport, préparée pour la course avec le très rare moteur testa fissa utilisé presque exclusivement pour les voitures d'usine Alfa Romeo, pouvait atteindre 160 km/h, grâce à 84 ch à 5 000 tr/mn.

The engine came in three main forms – single ohc (Normale), twin ohc (Sport) and twin ohc with a blower (Super Sport); the latter required the engine to be moved back in the frame to allow for the blower to be driven off the nose of the crankshaft. The Normale had the cylinder block and head in one unit whereas the twin cam was usually fitted with a detachable head. However, some of the Super Sports (the Mille Miglia Speciale) had block and head in one unit called 'testa fissa'.All types had five main bearings (except for a very few later testa fissa engines that had eight) and the overhead camshafts were driven via a vertical shaft at the rear of the block. Water pump and dynamo were also driven off the rear of the crankshaft via a set of cross-shaft gears. The cylinder head featured Jano's unique valve adjusting arrangement using a special tool. The Normale started production in 1927 and was mostly fitted with formal bodywork. Such cars were quite slow by the standards of today with only 44 bhp at 4400 rpm propelling it to a maximum speed of about 65 mph. The Sport was usually fitted with open bodywork but more usually "drophead coupe" or "cabriolet" rather than "spider". Power was 54 bhp so top speed was up to 80 mph, pretty quick for that time. The Super Sport, as prepared for racing with the exceedingly rare testa fissa engines that were mostly kept in-house at Alfa Romeo, could reach almost 100 mph and power was 84 bhp at 5000 rpm. The fuel tank was located immediately behind the driver on these cars which, coupled with the revised engine location, gave a very balanced weight distribution and the marvellous handling associated with all Jano's 6C short chassis cars.

Le réservoir d'essence était placé juste derrière le pilote, ce qui permettait, avec le moteur reculé, une très bonne répartition des poids et procurait l'excellente tenue de route associée à toutes les 6C châssis court de Jano. Les premiers succès sportifs ont été décrochés dès 1927 lors d'épreuves italiennes régionales, courses de côte notamment, jusqu'à ce que Campari et Ramponi remportent la deuxième édition des Mille Miglia en 1928, à bord d'une de ces voitures. D'autres succès ont suivi partout en Europe, y compris à Spa et en Grande-Bretagne. Même après le lancement de la 6C 1750, des 6C 1500 améliorées ont continué à courir en catégorie 1500 jusqu'aux années 1930 avec beaucoup de succès. Ce fut le cas notamment d'une voiture appartenant au comte "Johnny" Lurani, qui évoque dans son autobiographie les courses auxquelles elle a pris part.

La 6C 1750
En 1929, la cylindrée passait à 1 752 cm3 (65x68 mm) et la voiture prenait le nom de 6C 1750. La longueur du châssis était à nouveau de 2,92 m ou 3,10 m pour les Turismo, Sport et Gran Turismo, mais une autre version de châssis faisait son apparition avec la Super Sport (SS), d'une longueur de 2,745 m. Cette version recevait un moteur double arbre, avec ou sans compresseur. Sur ce châssis, le moteur était reculé, comme sur la 6C 1500 Super Sport, et il était donc simple d'ajouter par la suite un compresseur à un exemplaire qui en était dépourvu. Certaines versions SS d'usine ont reçu un moteur testa fissa, camouflé grâce à de faux boulons de culasse soudés au sommet !

There was initial sporting success in 1927 in local Italian events, especially hillclimbs and then Campari and Ramponi won the second Mille Miglia in 1928 driving one of these cars. Other successes followed all over Europe including at Spa and in the UK. Even after the 6C1750 appeared, uprated 6C1500s raced across Europe in the 1500cc class well into the 1930s with considerable success including a car owned by Count "Johnny" Lurani who described racing this car in his autobiography.

The 6C1750 model
For 1929, the engine was increased to 65x88 mm for a capacity of 1752cc and called the 6C1750. Again the chassis length was 2.92m or 3.10 m for the Turismo, Sport and the Gran Turismo but an additional chassis variant was introduced with the Super Sport (SS) version at 2.745m with an engine that featured both supercharged and unsupercharged versions of the twin overhead cam unit. This latter chassis length had the same rearward engine location of the 6C1500 Super Sport. It was a simple exercise to add a blower to the unblown version if the car had been ordered initially in unblown form. Some of the works SS racing cars had testa fissa engines that were disguised by tack welding fake head stud nuts on to the top of the engine ! These engines were only used in the works racing cars and very few were sold at a later date to customers and few therefore survive today.



0312901 at Krugersdorp in the early 60's © Patrick Gearing

Ces moteurs n'étaient utilisés que sur les machines de course officielles ; très peu d'entre elles ont été vendues par la suite à des clients privés, et il existe donc un nombre très limité de survivantes.
La puissance passait à 64 ch pour les versions atmosphériques de la SS et à 85 ch pour celles dotées d'un compresseur, ce qui permettait une vitesse de pointe de 130 et 145 km/h respectivement. En 1929, rares étaient les voitures commercialisées capables d'atteindre 160 km/h.
Les 6C 1750 d'usine ont remporté les Mille Miglia en 1929 et 1930, et ont continué par la suite à dominer la catégorie jusqu'à 2 litres lors de nombreuses courses de voitures de sport à travers l'Europe. Ces succès incluent deux victoires de catégorie aux 24 Heures du Mans, en 1930 et 1932.
Pour Alfa Romeo, la gamme des 6C a commencé avec les 1500, en deux séries, et la marque a nommé les première 6C 1750 "troisième série", ce qui peut prêter à confusion. Des modifications ont continué à être apportées en cours de production, la désignation évoluant jusqu'à la sixième série, en 1933, qui englobait une 6C 1900 (68x88 mm). Lorsqu'Alfa Romeo a présenté en 1931 sa magnifique 8C 2300, elle n'était pas destinée à la vente. Toutefois le constructeur a ensuite assoupli sa position et en a commercialisé des exemplaires jusqu'en 1934, lorsqu'a été présentée la remplaçante de la 6C 1750, la 6C 2300 (68x100 mm) dont, pour la première fois chez Alfa Romeo, les arbres à cames en tête étaient entraînés par chaîne. Elle fut suivie de la première Alfa Romeo à quatre roues indépendantes, la 6C 2300 B, qui utilisait globalement le même moteur.
Au total, Alfa Romeo a produit plus de 1 000 exemplaires de 6C 1500, plus de 2 500 unités de 6C 1750, avec 200 exemplaires de 6C 1900. Ce sont des chiffres très élevés pour des voitures fabriquées de façon artisanale et dotées de carrosseries spéciales. On peut noter que la désignation Gran Sport pour les 1750 de sport et de course n'est apparue que sur la quatrième série, en 1930, toutes les troisièmes séries sportives portant l'appellation Super Sport, qu'elles soient ou non dotées d'un compresseur.

Numéro de châssis 0312901

Ce numéro de châssis est celui d'une des premières 6C 1750 Super Sport, datant de 1929, la toute première année de production. Selon les archives Alfa Romeo, on ne compte que 121 exemplaires de cette Super Sport troisième série (avec et sans compresseur), numérotés de 0312851 à 0312971. L'histoire de la voiture dans ses premières années n'est pas connue. Il semble qu'elle n'ait pas été immatriculée à Milan, mais elle a pu être vendue autre part en Italie ou même en Europe, mais pas par l'intermédiaire du distributeur anglais dont les archives sont entre les mains d'Angela Cherrett. La voiture a passé le plus clair de sa vie dans le climat chaud d'Afrique du sud, mais malheureusement la plus ancienne partie de son histoire reste dans l'ombre.
Cependant, les informations dont nous disposons sur d'autres SS aident à déterminer quand cette voiture a été livrée neuve à son premier propriétaire. Par exemple, 0312902, le numéro de châssis suivant, a été immatriculé en Italie en avril 1929. Et la voiture portant le numéro 0312959, beaucoup plus lointain, a été immatriculée en octobre 1929. Tout cela laisse entendre que la voiture qui nous intéresse a été livrée neuve dans la première moitié de 1929.
On ne sait pas si cette SS a été livrée neuve avec ou sans compresseur. D'après les archives du distributeur britannique, il apparaît clairement que certaines Super Sport sans compresseur étaient équipées par eux de compresseurs après livraison, de façon à offrir des performances plus élevées, si bien que l'on peut supposer sans se tromper que bon nombre des 121 exemplaires ont été équipés avant ou après livraison d'un compresseur Alfa Romeo, au début des années 1930. Au moins une voiture a été doté ultérieurement d'un moteur GS cinquième série (1931) à compresseur. Seule une poignée de ces Super Sport troisième série 1929 survivent aujourd'hui.
Il faut se rappeler que la qualité du carburant était assez mauvaise en Italie à l'époque où ces voitures étaient neuves (au moins en dehors des grandes villes). Cette simple raison a probablement incité certains utilisateurs à commander une version sans compresseur, d'autres préférant ne pas se compliquer la vie avec l'entretien supplémentaire imposé par la présence d'un tel composant. D'autres encore se méfiaient peut-être de cette technique, avant qu'elle n'ait réellement fait ses preuves.

Power was increased with the larger bore of these engines to 64 bhp for the unblown version of the SS and 85 bhp for the blown one, good for about 130 Kph and 145 Kph respectively. It should be remembered that there were few cars available to the public in 1929 that could do a genuine 100 mph.
Works 6C1750s cars won the Mille Miglia in both 1929 and 1930 and continued to win the up to 2 litre class in many sports car races across Europe in the following years including the class at Le Mans in 1930 and 1932.
Alfa Romeo started the 6C models in 1500cc form with two series of cars and then, somewhat confusingly, called the first 6C1750 cars the "third series". Changes were made throughout the production run with the designation continuing up to the 6th series in 1933 which included a 6C1900 (68mm x 88mm). When Alfa Romeo introduced their wonderful 8C2300 in 1931 it was initially stated that it was not for sale for road use but they relented and cars were sold up to and including 1934 when the successor to the 6C1750 was introduced, the 6C2300 (68mm x 100mm) which – for the first time at Alfa Romeo – had chain driven overhead camshafts. That was followed by the first independently suspended car, the 6C2300B using essentially the same engine.
In total, Alfa Romeo made over one thousand 6C1500s and over 2500 of the 6C1750 with 200 of the 6C1900. These are considerable numbers for hand assembled cars with coachbuilt bodies. It should be noted that the common usage of the Gran Sport designation for sporting and racing 6C1750s was only introduced with the 4th series cars in 1930, all the sporting 3rd series cars being Super Sport whether blown or unblown.

Chassis number 0312901

This chassis number relates to one of the first Super Sport 6C1750s dating from the first year of production, 1929. Just 121 of these third series Super Sports were built (with and without superchargers) according to Alfa Romeo's records; they were numbered 0312851 to 0312971. The early history of 0312901 is unknown. It seems that it was not registered in Milan but could have been sold elsewhere in Italy or indeed anywhere in Europe, although not via the British agent whose records survive with Angela Cherrett. The car has spent the majority of its life in the warm climate of South Africa but unfortunately its earlier history is not certain.
However, we do have information about some other SS cars that help establish when this car would have been first delivered to a customer. For example 0312902, one chassis number later, was first registered in Italy in April 1929. 0312959, a much later number, was first registered in October 1929. This would indicate that the car featured here was delivered in the first half of 1929.
It is uncertain whether this SS was delivered new with or without a blower. From the records of the British agent, it is clear that some unsupercharged Super Sports were fitted by them with superchargers after delivery to give the extra performance so it is safe to assume that many of the 121 made were indeed fitted or retrofitted with Alfa Romeo superchargers in the early 1930s. At least one car was fitted later with a (1931) 5th series supercharged GS engine. Just a handful of these 1929 3rd series Super Sport cars remain.
It should be remembered that fuel quality in Italy was rather poor at the time that these cars were new (at least outside the main cities) and this reason alone may have persuaded some customers to order the unsupercharged version just as there were some owners who did not wish to deal with the added maintenance that a supercharger required. Some probably distrusted the technology until it became more proven.











Patrick Gearing, fils du propriétaire ayant conservé longtemps la voiture, rappelle : "L'histoire telle que la racontait mon père était que la voiture était équipée au départ d'une carrosserie roadster de compétition, très sommaire et ne comportant pratiquement rien derrière le tablier — les sièges, le réservoir à l'air libre, une roue de secours et des ailes cycle. En 1936, au Salon d'Earls Court, à Londres, le propriétaire britannique a aperçu le spider 8C 2900 A sur le stand Alfa Romeo et, apparemment, a demandé à un carrossier londonien (jamais identifié) de prendre les mesures de la voiture et de fabriquer une carrosserie similaire. En réalité, la voiture n'est pas reproduite avec autant de précision et reprend juste la forme. La carrosserie est en acier, et il est évident qu'elle est fabriquée de façon artisanale car les deux côtés sont différents, mais le travail est bien fait."
La partie avant ressemble effectivement aux Carrozzeria Alfa des premières 8C 2900 A, y compris les volets situés sur le côté du capot, et le pare-brise incliné. L'arrière est toutefois différent. La carrosserie anglaise qui équipe toujours la voiture est dépourvue de portes. Dans les années 1930, le règlement de la plupart des compétitions pour voitures de sport imposait certaines règles de carrosserie, et la présence de portes en faisait partie. On peut en conclure que cette carrosserie a été commandée pour la conduite rapide sur route, mais pas pour la course, d'autant plus qu'elle a été réalisée en acier et non pas en aluminium.

Patrick Gearing précise que "l'histoire en compétition de la voiture a été transmise oralement et s'appuyait sur les spécifications techniques de la voiture, qui comportaient des pistons haute compression, des arbres à cames spéciaux et un différentiel à pignons droits, ce qui était apparemment similaire à la préparation que la Scuderia Ferrari apportait à ses modèles clients. Mais aucune documentation ou preuve n'existe pour confirmer ces affirmations."
Quelle que soit son histoire à l'origine, la voiture apparaît en 1936 en Afrique du Sud entre les mains de Lex Williamson. Lorsqu'il a été contacté par Hugh Gearing après la guerre, Williamson était âgé et n'a pas pu se souvenir de l'histoire de la voiture, mais il est clair qu'elle a été importée d'Angleterre. Ne serait-ce qu'une plaque d'immatriculation aurait été d'une aide précieuse, mais malheureusement nous n'avons aucune confirmation d'une histoire anglaise. Et les archives du musée de Brookland ne mentionnent certainement pas la présence d'un M. Williamson faisant courir une Alfa Romeo sur la piste.
Le propriétaire suivant est Paul Fatti, de Fatti Engineering, à Johannesburg. Comme le précise Patrick Gearing, "Mon père a acheté la voiture en 1950 à Paul Fatti, à Johannesburg. Elle était démonté jusqu'au châssis nu et répartie en plusieurs caisses, mais très complète. Il l'a reconstruite et abondamment utilisée lorsque sa 8C Monza n'était pas en action, avant de la restaurer à nouveau au début des années 1980. Le compresseur d'origine a vu un pignon percer le carter sur la route d'une course de côte à la fin des années 1960, et il a été remplacé par un compresseur Marshall [utilisé en aviation pour la pressurisation des cabines], mais le compresseur d'origine était avec la voiture. L'Autovac était légèrement endommagé et mon père n'en a jamais équipé la voiture, préférant une pompe électrique, plus commode et plus fiable. Il doit faire partie des pièces accompagnant la voiture. La seule autre modification est une alimentation d'huile extérieure à l'avant gauche du moteur, pour éviter les traditionnelles fuites d'huile!"
Le compresseur d'origine a été refait et remonté sur la voiture lors d'une restauration récente par Boulevard Motorcar Company, de Westlake Village (Californie, États-Unis). Une récente inspection de la voiture par John de Boer, l'expert de l'Italian Car Registry, révèle que la boîte de vitesses correspond à une série légèrement différente, mais il apparaît qu'elle équipait la voiture lors de son achat par Hugh Gearing dans les années 1950, si bien que le changement peut avoir eu lieu avant la guerre. Le carburateur Memini est un peu plus récent que la voiture mais, s'agissant d'une version améliorée, ce n'est pas une modification surprenante et elle a très bien pu été effectuée peu de temps après la livraison à son premier propriétaire.
Les autres numéros de pièces — bloc moteur, essieu avant, essieu arrière, boîtier de direction, etc. — correspondent à ce que l'on peut attendre de ce numéro de châssis, d'après John de Boer.

Patrick Gearing, the son of the long term owner recalled "The story as Dad had it was that the car originally had a stark competition roadster body on it with virtually nothing behind the scuttle – seats, exposed tank and spare wheel and cycle wings. The English owner in 1936 saw the 8C2900A spider on the Earls Court Show stand and apparently commissioned a London coachbuilder (identity never discovered) to measure the car on the stand and make a similar body. Really, it isn't that accurate to that car other than in concept. The body is in steel and obviously hand-made as both sides of the car are different, but it is well made."
The frontal aspect of the car does indeed resemble the Carrozzeria Alfa bodies on the first 8C2900A models including the openable vents in the side of the bonnet and the raked windscreen. The tail however is somewhat different. The English body is still on the car and it has no doors. Most competitions for sports cars in the 1930s required certain minimum bodywork features for "series sports cars" and doors was one of them. Consequently, it must be concluded that this body was commissioned for rapid driving on the road and not for competition, especially since it was made from steel rather than aluminium.

Patrick Gearing commented that "the competition history was by word of mouth supported by the technical specification of the car that includes higher compression pistons, special cams and a straight cut diff, which apparently was similar to what was prepared by Scuderia Ferrari for their customer cars. There, however, is no documentation or evidence to support it."
Whatever its early history, the car appeared in South Africa owned by Lex Williamson in 1936. When contacted by Hugh Gearing after the war, Williamson was old and could recall nothing about the car's history although it is clear that it was imported from England. Even a registration plate would have helped but sadly there is no confirmed English history at all. Certainly the records held by the Brooklands Museum do not list a Mr Williamson racing an Alfa Romeo at the track.
Next owner was Paul Fatti of Fatti Engineering in Johannesburg. As Patrick Gearing recalled, "Dad bought the car from Paul Fatti in Johannesburg in 1950. It was stripped to its bare chassis and in numerous boxes, but very complete. He rebuilt it then and used it extensively when his 8C2600 Monza was not in action. He subsequently restored the car again in the early 1980s. The original supercharger threw a gear out of the casing on the way to a competitive hillclimb in the late 1960s and it was replaced by a Marshall cabin blower but the original supercharger was with the car. The Autovac was slightly damaged and Dad never fitted it to the car, relying on an electric pump for ease of use and reliability. This should also be with the car. The only other modification made to the car was an external oil feed at the left front of the motor to limit the traditional oil leak!"

The original supercharger has been rebuilt and re-fitted to the car during the recent restoration by Boulevard Motorcar Company of Westlake Village in California in the USA. Recent inspection of the car by Italian Car Registry expert John de Boer revealed that the gearbox is of a slightly different series but it appears that it was with the car when purchased by Hugh Gearing back in 1950 so the change may date from before the war. The Memini carburetor fitted is slightly newer than the car but is an improved version and this is not a surprising update which may well date from soon after delivery to the first owner. Other part numbers – crankcase, front axle, rear axle, steering box, etc. – are all in line with expectations for this chassis number according to John de Boer.
There was a rumour that the car had been rebodied in the UK following a major accident. John de Boer assessed the car during the recent restoration and concluded that it had not. "Although it seems clear that there are some signs of a 'hard life', I cannot say that I saw signs that would indicate a specific 'prang' event. Both side rear engine mounts had some different sorts of repairs. The starter clamp area of the gearbox has some breakage in the casting (not unusual on these cars) and has been reinforced with a strap. A rear brake shaft is twisted in the splines on the left side.



0312901 at Kyalami in the early 60's © Patrick Gearing



0312901 at Krugersdorp in the early 60's © Patrick Gearing

Des rumeurs ont circulé, selon lesquelles la voiture aurait été recarrossée en Angleterre à la suite d'un accident grave. John de Boer a inspecté la voiture au cours de sa restauration récente et affirme que ce n'est pas le cas. "Il existe évidemment des signes d'utilisation intensive, mais je ne peux pas dire que j'ai vu des traces d'un accident spécifique. Les supports moteur arrière présentent de chaque côté des réparations différentes. La boîte de vitesses, autour de la fixation du démarreur, présente quelques fissures (pas inhabituelles sur ces voitures), et a été renforcée avec une sangle. Sur le côté gauche, un arbre de frein arrière est tordu dans les cannelures. Le carter d'huile a été abondamment ressoudé. A l'avant droit du moteur (là où est fixé le carénage inférieur sur une voiture d'origine), une bride a été cassée et soudée. Le support de direction (sur le bloc moteur) a peut-être été soudé après un dommage, ou à cause du vieillissement." Mais il n'existe pas de trace marquante d'un accident important.
A Johannesburg, utilisée régulièrement sur la route, la voiture était une apparition familière lors des barbecues du dimanche, des courses de côte et des week-ends de compétition dans la région — je m'en souviens bien, de l'époque où j'y habitais, dans les années 1980. De nombreux livres et magazines ont publié des photos de la voiture, d'abord immatriculée TJ 1732 (TJ correspondant à Transvaal Johannesburg), puis LXV 021 T (T pour Transvaal) quand le système a changé, puis LNK 611 GP lorsqu'il a changé à nouveau (GP pour Gauteng Province).
Patrick Gearing nous confirme que la voiture a été conduite très brièvement par Juan Manuel Fangio : « Pirelli l'avait fait venir en Afrique du Sud pour une campagne à la fin des années 90. Cela faisait 58 ans que mon père possédait l'auto. Mon père l'avait emmené dans l'Alfa avant de lui confier le volant pour quelques tours de démonstrations sur le circuit de Kyalami. »
En résumé, c'est une belle opportunité d'acquérir une des rares survivantes de 6C 1750 Super Sport troisième série, équipée dans ce cas d'un compresseur. Malheureusement aucun historique en compétition ne peut être précisé pour cette voiture avant la guerre, mais son histoire à partir du moment où elle est arrivée en Afrique du Sud en 1936 est complètement documentée.

Ecrit par Simon Moore

Elle se présente aujourd'hui dans un état que nous pouvons qualifier de 'concours', sortant d'une restauration poussée à la fois en Californie et chez les excellents professionnels de Automotive Restorations, Inc. à Stratford, Connecticut, USA.
Le tapis rouge lui sera déployé dans de très nombreuses courses historiques internationales. Nous sommes en présence d'une pièce d'histoire, 'matching numbers', à la ligne époustouflante.

The oil sump has been welded on extensively. A flange area on the engine at the right front (where the under-tray attaches in an original car) has been broken and welded. The steering mount (on the crankcase) may have been welded after damage or fatigue-cracking." But there are no lingering signs of a major accident.
In Johannesburg, the car was driven regularly on the road and was a familiar sight at Sunday barbeques, hillclimbs and race meetings in the area - which I well remember from the time that I lived there in the mid 1980s. Several books and magazines featured photographs of the car which was registered TJ 1732 originally (TJ being Transvaal Johannesburg) but subsequently got LXV 021 T (T for Transvaal) when the system changed and then LNK 611 GP when it changed again (GP for Gauteng Province).
Patrick Gearing has confirmed that the car was driven very briefly by Juan Manuel Fangio: " Pirelli had the car brought over to South Africa for a campaign at the end of the 1990s. My father had owned the car for 58 years at that point. My father took Fangio out in the Alfa before letting him drive the car for a few demonstration laps on the Kyalami circuit."
In summary therefore, a great opportunity to acquire one of the few surviving third series 6C1750 Super Sports, in this case fitted with a supercharger. Unfortunately no competition history can be substantiated for this car before the war but it has a fully documented history since going to South Africa in 1936.

Written by Simon Moore

It is presented today in a condition that we can describe as "concours", having just emerged from a meticulous restoration in California, carried out by the excellent specialists Automotive restorations, Inc of Stratford, Connecticut, USA. The red carpet will be unfurled for this car at numerous international historic events. We are in the presence of a historic item of breathtaking beauty and matching numbers.



0312901 at Krugersdorp in the early 60's © Patrick Gearing


Eventing late 60's © Patrick Gearing







366

Carte grise française de collection
French title

Châssis n° 2173
Moteur n° J148
Carrosserie n°17963

- Dernière carrosserie Scaphandrier Kellner existante
- Mécanique et performances hors du commun
- Châssis et moteur d'origine
- Depuis 34 ans chez le même collectionneur

- *The last remaining Scaphandrier Kellner body*
- *Outstanding engineering and performance*
- *Original chassis and engine*
- *Owned by a collector for 34 years*

600 000 – 800 000 €

1929 DUESENBERG J "SPECIAL" TORPÉDO SCAPHANDRIER PAR KELLNER

Créée dans les années 1880 par les frères Fred et Auguste Düsenberg, immigrés allemands aux États-Unis, Duesenberg va se distinguer rapidement par des succès en compétition. En Europe, la marque se fait remarquer par sa victoire au Grand Prix de France 1921, ce qui traduit une mécanique brillante. En 1927, Erret Lobban Cord, déjà à la tête de Cord et Auburn, s'implique dans l'entreprise et un nouveau défi se présente à cette association : produire la meilleure et la plus luxueuse voiture du monde, pour concurrencer les marques européennes les plus prestigieuses comme Hispano-Suiza, Rolls-Royce, Isotta Fraschini et Mercedes-Benz. En seulement 27 mois, Duesenberg met au point le Model J, dont trois exemplaires sont dévoilés au Salon de New York 1928. D'emblée, cette voiture frappe par sa mécanique d'exception : huit cylindres en ligne Lycoming, 7 litres de cylindrée, deux arbres à cames en tête, quatre soupapes par cylindre, ce moteur dessiné par Fred Duesenberg est une véritable mécanique de compétition et développe 265 ch à 4 000 tr/mn, soit presque 100 ch de plus qu'une Cadillac V16 et 120 ch de plus qu'un roadster Packard, ses concurrentes nationales directes ! En plus de sa puissance, cette voiture montre l'incroyable panache que lui apportent ses carrosseries de grand luxe, arborant calandre chromée, phares brillants de tous leurs feux et trompes d'avertisseur imposantes.

Founded during the 1880s by the brothers Fred and Auguste Düsenberg, German immigrants to the US, Duesenberg quickly distinguished itself in racing. In Europe, the marque was known for its victory in the 1921 French Grand Prix, reflecting its outstanding engineering. In 1927, Erret Lobban Cord, then in charge of Cord and Auburn, became involved in the enterprise, and took on the challenge of building the best and most luxurious car in the world, to compete with the most prestigious European marques such as Hispano-Suiza, Rolls-Royce, Isotta Fraschini and Mercedes-Benz. Within a period of just 27 months, Duesenberg developed the Model J, with three examples unveiled at the New York Motor Show in 1928. The exceptional engineering of this car was immediately striking : an in-line eight-cylinder Lycoming engine, seven litres, twin overhead camshafts, four valves per cylinder – designed by Fred Duesenberg, this was a true competition engine developing 265 bhp at 4000 rpm. It had almost 100 bhp more than the Cadillac V16 and 120 bhp more than a Packard Roadster – its direct competitors in the US ! In addition to the power, this car displayed enormous panache, bodied with highly luxurious coachwork, sporting chromed radiator grille, impressive lights and an imposing horn.

Le compteur de vitesse est gradué jusqu'à 150 mph (240 km/h) et le tableau de bord comporte un altimètre, un baromètre et des voyants lumineux indiquant la prochaine révision. Il n'en faut pas plus pour que cette automobile hors du commun devienne la coqueluche des milliardaires, des stars d'Hollywood et des aristocrates. Les clients les plus célèbres portent alors pour nom Clark Gable, Greta Garbo, Howard Hughes, Rudolph Valentino, le duc de Windsor, le prince Nicolas de Roumanie, la reine Marie de Yougoslavie et les rois Victor Emmanuel III d'Italie et Alphonse XIII d'Espagne.
Les Duesenberg ont toujours été considérées par les amateurs comme faisant partie des voitures de tourisme les plus puissantes, les plus rapides et les mieux fabriquées de leur temps. Ce sont de véritables supercars des années 1920 (en particulier dans la version SJ à compresseur), supérieures à toutes les autres voitures américaines de tourisme, et même des voitures européennes de la même époque. C'est une situation suffisamment rare, surtout sur le plan technique, pour être soulignée.
En France, les Duesenberg ont été importées au compte-goutte et il est donc exceptionnel de pouvoir en présenter un exemplaire.

The speedometer was graduated to 150 mph and the dashboard featured an altimeter, barometer and lights to indicate when the next service was due. It didn't take long for this extraordinary automobile to become the darling of millionaires, Hollywood stars and aristocrats. Some of the most famous clients included Clark Gable, Greta Garbo, Howard Hughes, Rudolph Valentino, the Duke of Windsor, Prince Nicolas of Roumania, Queen Marie of Yugoslavia, King Victor Emmanuel III of Italy and King Alphonse XIII of Spain.
Duesenbergs have always been considered by enthusiasts as being the most powerful, the fastest and best built touring cars of their day. They were the true supercars of the 1920s (in particular the supercharged SJ version), superior to all other American touring cars, and even European cars of the same period. This was an unusual situation, especially in relation to the engineering, and merits being emphasised. In France, Duesenberg models were imported in small numbers and it is therefore very rare for an example to be offered.





La voiture présentée

La voiture que nous présentons est le 49e châssis Type J fabriqué, sur une production totale de 465 exemplaires. Il porte le n° 2173 frappé, comme sur les autres Duesenberg, en haut à gauche du tablier. D'un empattement de 3,44m (135,4 inches), il a la particularité d'être allégé par de nombreux orifices ronds dans les longerons et la traverse centrale. D'après un article paru en janvier 1962 dans " Automobile Revue Suisse ", ce châssis aurait été raccourci et allégé par le carrossier suisse Hermann Graber, de 3,62m à 3,44m avant de l'habiller en cabriolet tout en conservant le radiateur, le tablier pare-feu et le tableau de bord d'origine.

Concernant le changement de carrosserie chez Graber en 1934, aucun doute possible, ce qui n'est pas le cas pour les modifications du châssis. En expertisant le châssis, j'ai constaté que la tôle inférieure des longerons était doublée de l'avant à la traverse centrale où une soudure est visible à l'extérieure, mais pas dans l'âme des longerons.

Mais pour percer vingt-quatre trous (de dimensions non décimales), plus deux emboutis mais non percés, de quatre diamètres différents dans chacun des longerons (dont la tôle fait 5,4 mm d'épaisseur), il faut obligatoirement les désolidariser des traverses pour les découper avec une presse de plus de cent tonnes de pression ! Il en est de même pour la traverse centrale (tôle de 8,3mm d'épaisseur) qui est percée de trente-deux trous (huit par face). Les quatre faces de cette traverse ont été nécessairement perforées à la presse avant d'être soudées ! De plus, puisque la forme des châssis Duesenberg est trapézoïdale, le fait de le raccourcir change l'angle de fixation de toutes les traverses qu'il aurait fallu modifier. Il s'agit d'un travail considérable, impossible à réaliser par des carrossiers classiques qui n'utilisent pas de presse à emboutir de très forte puissance. L'allègement du châssis ne présentait pas non plus d'intérêt pour Graber pour qui il était plus simple de réaliser une carrosserie roadster en aluminium, plutôt qu'un cabriolet en acier, s'il avait voulu gagner du poids.

Il semble plus logique de supposer que ce châssis court et allégé, aux dimensions anglo-saxonnes, soit un châssis " spécial " réalisé en 1929, par Duesenberg à la demande d'un client, comme ce sera le cas des deux célèbre roadsters dont les longerons du châssis ont été raccourcis pour obtenir un empattement de 3,17m (2594/J563 et 2595/J567).

Côté mécanique, cette Duesenberg est équipée d'un moteur Type J, numéroté J148 sur la patte de fixation postérieure gauche du moteur. Ce numéro, bien en correspondance avec le 2173, est également frappé à l'avant gauche du châssis. Il s'agit bien du moteur d'origine. D'une conception sophistiquée, ce moteur à huit cylindres en ligne de 6882cc, développant 265 cv, possède quatre soupapes par cylindre, commandées par deux arbres à cames.

The car on offer

The car on offer was the 49th Type J chassis to be built, out of a total production of 465 examples. It is stamped with number 2173, at the top left of the bulkhead, as on other Duesenbergs. With a wheelbase of 135.4 inches (3.44m), it has the special feature of having been lightened, with numerous round holes in the longitudinals and central cross member. According to an article that appeared in Automobile Revue Suisse in January 1962, this chassis would have been shortened and lightened by the Swiss coachbuilder Hermann Graber, from 3.62m to 3.44m, before having a cabriolet body fitted that retained the original radiator, bulkhead and dashboard.

There is no doubt about the change of body by Graber in 1934, but this is not the case when it comes to the chassis modifications. On inspecting the chassis, I noted that the bottom section of the longitudinals were lined from the front to the cross member where some welding was visible on the exterior, although not in the heart of the rails. However, to make twenty-four holes (of non-decimal dimensions), plus two stamped but not pierced, with four different diameters in each of the longitudinals (where the metal was 5.4mm thick), it would have been necessary to dismantle the sections to cut them with a press that has more than a hundred tonnes of pressure ! It would be the same for the central cross beam (8.3 mm thick metal) which is pierced with thirty-two holes (eight on each face). The four sides of this beam must have been hole-punched before being welded ! Also, as the shape of the Duesenberg chassis is trapezoidal, shortening it would change the angle of fixing for all the modified rails. This would have been a considerable amount of work, and impossible for conventional coachbuilders who would not have had the use of a powerful enough press. Lightening the chassis wouldn't have been of interest to Graber who would have found it easier to build a roadster body in aluminium, rather than a steel-bodied cabriolet, if he had wanted to reduce the weight.

It seems more logical to assume that this shortened and lightened chassis, in anglo-saxon dimensions is a « special » chassis, built to client order by Duesenberg in 1929, as would be the case with two well-known roadsters whose chassis rails were shortened to give a wheelbase of 3.17m (2594/J563 and 2595/J567).

On the mechanical side, this Duesenberg is equipped with a type J engine, numbered J148 on the rear left engine mounting. This number, consistent with chassis 2173, is also stamped on the front left section of the chassis. This is indeed the original engine. With a sophisticated design, this eight-cylinder in-line 6882cc engine developing 265 bhp, has four valves per cylinder, operated by two overhead camshafts.









Carrosserie
Selon les divers ouvrages sur Duesenberg, la première carrosserie du châssis 2173/J148 était celle d'une Torpédo pontée à double pare-brise de Le Baron, réalisée en 1929 pour Walter La Grange à Paris. Cinq années plus tard, le carrossier suisse Graber dépose la Torpédo Le Baron avant de réaliser un Cabriolet pas très élégant, en conservant le radiateur et le tablier d'origine. Alors que cette Duesenberg se trouve aux Etats-Unis d'Amérique, c'est en 1959 que la carrosserie Graber est déposée pour être installée sur un châssis de Packard. Le châssis 2173, avec toute sa mécanique, le radiateur et sa calandre et le tablier en aluminium avec la tableau de bord, est vendu au Président du Club Duesenberg: Raymond A. Wolff dans le Wisconsin, en octobre 1959. Connaissant une authentique carrosserie Torpédo Scphandrier (n°17963) réalisée par Kellner à Boulogne-Billancourt près de Paris, dans les années 1929/1930, après l'avoir achetée, il la pose sur le châssis 2173/J148 dont les dimensions sont étonnement semblables, à part l'auvent légèrement plus large et plus court que celui d'une Duesenberg. R.A. Wolff fait modifier capot et ailes alors qu'il restaure toute la mécanique, avant la pose de phares Marchal Trilux et de l'immatriculer E17 - 388. En très bon état d'origine, la carrosserie Kellner ne nécessite pas de restauration, seul la sellerie et la peinture sont refaites (peut-être cette carrosserie provenait elle d'une voiture accidentée à l'avant, dont la marque est actuellement inconnue). Réalisée par la carrosserie Kellner à Boulogne-Billancourt, cette Torpédo Scaphandrier est, après expertise, incontestablement authentique. Sa référence Kellner n°17963 est gravée dans les plaques de carrossier fixées en bas de l'auvent, et peinte au pochoir sur la paroi en bois, derrière la sellerie des sièges avant. La charpente en bois de la carrosserie, en très grande partie d'origine, épouse parfaitement la dimension spécifique et les formes de ce châssis très court. Cette très rare carrosserie "Scaphandrier" possède encore sa structure de protection en toile des places avant, ce qui est exceptionnel.

Coachwork
According to various publications on Duesenberg, the first body for chassis 2173/J148 was a Le Baron Torpédo with double windscreen built in 1929 for Walter La Grange in Paris. Five years later, the Swiss coachbuilder Graber removed the Torpédo Le Baron before creating a not particularly elegant cabriolet body, retaining the radiator and original bulkhead. In 1959, when this Duesenberg found itself in the United States of America, the Graber coachwork was taken off and put on a Packard chassis. Chassis 2173, complete with mechanical components, radiator, grille and aluminium bulkhead with dashboard, was sold to the President of the Duesenberg Club: Raymond A. Wolff from Wisconsin, in October 1959. Knowing of a genuine Torpédo Scaphandrier (n°17963) body built by Kellner of Boulogne-Billancourt near Paris during 1929/1930, he bought chassis 2173/J148 and had this body fitted. The dimensions were remarkably similar apart from the canopy that was slightly wider and shorter than that of a Duesenberg. Wolff had the bonnet and wings modified and gave the car a mechanical overhaul, before fitting Marchal Trilux lights and registering it E17 – 388. In good original condition, the Kellner body didn't need restoring, and only the upholstery and paintwork were re-done (it is possible that this body belonged to a car that had been damaged at the front, from a now unknown marque). Following inspection, this Torpédo Scaphandrier body built by Kellner from Boulogne-Billancourt, is undoubtedly genuine. The reference Kellner n°17963 is engraved on the coachbuilder's plaques fixed at the base of the canopy, and stencilled on the wood behind the upholstery of the front seats. The wooden frame of the body, largely original, corresponds perfectly to the specific dimensions and shape of this very short chassis. This rare « Scaphandrier » body still has the protective canvas cover on the front seats, which is exceptional.

Historique de la voiture présentée
Grâce au dynamique et efficace Edmond. Z. Sadovich, l'importateur Duesenberg basé à Paris, une quarantaine de châssis J et SJ, équipés de radiateur, capot et tableau de bord, ont été vendus en France, entre 1929 et 1933. Ils furent habillés élégamment par divers carrossiers comme Fernandez, Hibard & Darrin, Franay, Figoni-Falaschi, Saoutchik, Letourneur & Marchand, et Kellner. Deux châssis Duesenberg passèrent dans l'Atelier de Boulogne de Jacques Kellner, dont l'un fût habillé en Torpédo Scaphandrier (2541). Les carrosseries Torpédo Scaphandrier, sont destinées à être conduites par le propriétaire (et non par un chauffeur), avec épouse et enfants à l'arrière qui disposent d'une petite capote en cas d'intempérie. L'hiver, par très mauvais temps, une structure en toile à vitres souples, est prévue pour protéger le conducteur et son voisin. A noter qu'à l'arrière, la vitre centrale s'escamote et celle de droite possède un déflecteur orientable. Le radiateur a également reçu une grille pare-pierres spécifique.

History of the car on offer
Edmond. Z. Sadovich, the dynamic and efficient Duesenberg importer based in Paris, was responsible for some forty J and SJ chassis, equipped with radiator, bonnet and dashboard, being sold in France between 1929 and 1933. They were given elegant bodies by various coachbuilders including Fernandez, Hibard & Darrin, Franay, Figoni-Falaschi, Saoutchik, Letourneur & Marchand and Kellner. Two Duesenberg chassis found their way into Jacques Kellner's Boulogne workshop, one of which had a Torpédo Scaphandrier body (2541). The Torpédo Scaphandrier bodies were designed to be driven by the owners and not by a chauffeur, with room for wife and children in the back, which had a small hood in case of bad weather. During the winter, when conditions were really bad, a canvas structure with flexible window sections, was designed to protect the driver and his companion. Notably, the rear window retracts and the right hand side window has an adjustable deflector. The radiator also features a tailor-made stone guard.

En 1974, après l'avoir beaucoup utilisée lors de rallyes de l'A.C.D, le Président Wolff cède sa Duesenberg 2173/J148 à J.Southard à Atlanta, qui remplace les roues de secours par d'autres, au rayonnage différent et sans cercle chromé. Il ne restaure toujours pas la carrosserie qui est encore relativement en bon état. En 1978, elle passe entre les mains du collectionneur Tom Meade qui la revend à Sam Schwartz de New-York en 1979. En 1980, cette unique Duesenberg est achetée par un marchand belge qui l'immatricule DEG-561, avant de la revendre en décembre de la même année, au propriétaire actuel, qui confie la restauration à la Carrosserie Lecoq, de réputation internationale. Il me demande de l'expertiser avant et après travaux. La carrosserie n'est pas déposée du châssis, mais la peinture est entièrement décapée et les éléments de tôle corrodés sont remplacés à l'identique. Une boîte à gants a été créée de chaque côté du tableau de bord et les bavolets (de 1933/34) des quatre ailes ont été supprimées pour recevoir une nervure semblable à celle des Duesenberg classiques. Le propriétaire actuel a utilisé 2173 dans de nombreux rallyes européens de prestige et le tachymètre affiche maintenant 46.492 miles soit 74.806 km. Cette carrosserie originale "Torpédo Scaphandrier" de Kellner est la seule subsistante connue, toutes marques confondues. Il s'agit donc d'une voiture exceptionnelle par son type et par son histoire. En plus de ses performances et de sa mécanique hors du commun, cette Duesenberg offrira à son nouveau propriétaire son passé sans équivalent.

Expertisée et décrite par Christian Huet,
historien et expert international en Automobiles de Collection

In 1974, having used the car a great deal for A.C.D. rallies, President Wolff sold his Duesenberg 2173/J148 to Mr J. Southard from Atlanta, who replaced the spare wheels with ones that had a different design without chrome centre circle. He didn't restore the body that was still in relatively good condition. In 1978 it passed into the hands of the collector Tom Meade who sold it on to Sam Schwarz from New York in 1979. In 1980, this unique Duesenberg was bought by a Belgian dealer who registered it DEG-561, before selling it on in December of the same year, to the current owner, who entrusted its restoration to the internationally renowned Carrosserie Lecoq. The current owner asked me to appraise the car before and after restoration. The coachwork was not taken off the chassis, but the paintwork was completely stripped and corroded sections replaced with identical metal. A glove box was created either side of the dashboard and the (1933/4) lower sections of the wings were removed to be given something more similar to a classic Duesenberg. The current owner has used the car in numerous European rallies and the odometer currently reads 46,492 miles. This original Torpédo Scaphandrier" body by Kellner is the only known example in existence, on any marque. This is therefore an exceptional car, for its type and its history. In addition to its outstanding performance and engineering, this Duesenberg offers its new owner a past that is without equivalent.

Appraisal and description by Christian Huet,
historian and international expert in collector's Automobiles













367

Carte grise française de collection
French title (collectors)

Châssis n° 57775
Moteur n° 35098/ 57775
Carrosserie d'Usine Type 164 n° 13-584

- Restaurée par les Ateliers Lecoq
- Dans les mains du même collectionneur depuis 1980
- Le grand air pour toute la famille

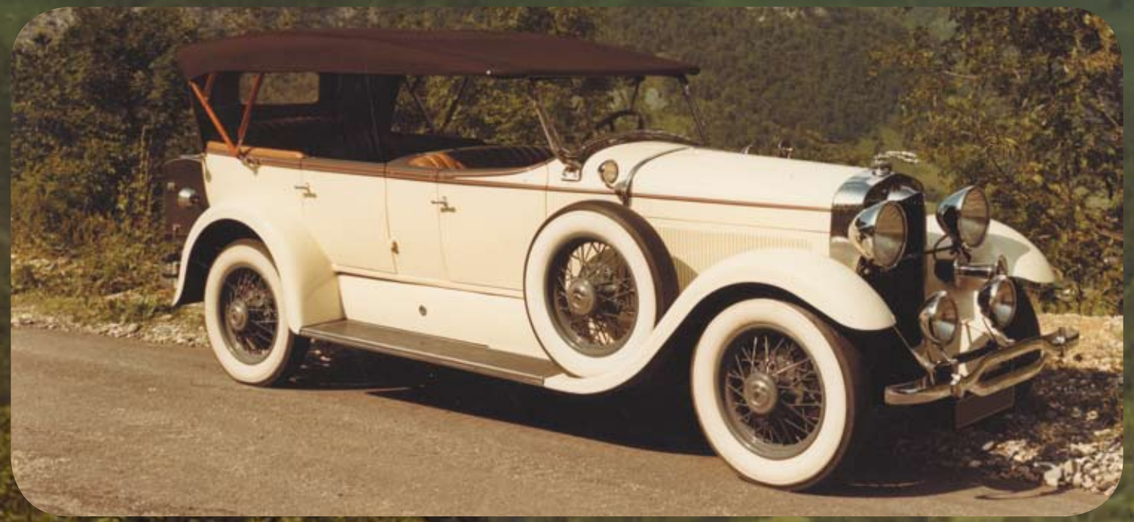
- *Restored by Ateliers Lecoq*
- *In the hands of the same owner since 1980*
- *Open-top for all the family*

60 000 – 80 000 €
Sans réserve/
No reserve

1929 LINCOLN TYPE L

Le modèle L, fabriqué avec diverses carrosseries de 1921 à 1931, a eu un grand succès et a été exporté dans de nombreux pays dont la France. Le châssis a un empattement de 3,45m, un moteur à huit cylindres en V de 6300cc de 90cv et une boite de vitesse à trois rapports. Le manuel d'entretien en français est joint à cette Lincoln.
Cette Torpedo à six places était en état d'origine, chez un marchand spécialisé de Vidauban qui venait de l'importer, lorsque le propriétaire actuel l'a achetée le 26 septembre 1980. En état de fonctionnement, mais entièrement à restaurer, elle fût directement transportée dans les ateliers de la très réputée Carrosserie Lecoq.
La carrosserie a été déposée du châssis avant d'être décapée, alors que le moteur et la boîte sont entièrement démontés pour être remis en bon état de fonctionnement. Le châssis est également restauré avec la réfection des freins et le remplacement du réservoir d'essence et du faisceau électrique. La sellerie est entièrement refaite de cuir beige et la capote d'alpage marron par le sellier Antoine à Levallois.
La restauration, commencée en 1980, s'est achevée en 1983. Après plus de trente années, l'état général de cette Torpedo est excellent, très proche de celui de 1983 à part de petits défauts de peinture sur les ailes avant.

The model L, built with various bodies between 1921 and 1931, enjoyed great success and was exported to numerous countries including France. It has a wheelbase of 3.45m, a 6,300cc eight-cylinder engine in a V producing 90 bhp and a three-speed gearbox. The service book in French comes with the car.
This six-seater Torpedo was in original condition with a specialised dealer from Vidauban who had just imported it when the current owner bought the car on 26 September 1980. In working order but in need of total restoration, it was taken directly to the workshops of the renowned Carrosserie Lecoq.
The body was taken off the chassis before being stripped, and the engine and gearbox completely dismantled and rebuilt. The chassis was also restored. The brakes were refurbished, and the fuel tank and wiring loom replaced. It was re-upholstered in beige leather with brown alpaca hood by the upholsterer Antoine of Levallois.
The restoration, started in 1980, was completed in 1983. After more than 30 years, this Torpedo is in excellent overall condition, close to that of 1983 apart from one or two minor paint blemishes on the front wings.



368

Titre de circulation anglais
UK title

Châssis n° 34785
Moteur n° 1474
n° Chapron 4206

- Modèle de très grand prestige
- Carrosserie Chapron originale et sportive
- Seulement trois propriétaires depuis les années 1960.

- *Prestigious model*
- *Original, sporting Chapron coachwork*
- *Only three owners since the 1960s*

400 000 – 500 000 €

Ex-collection George Milligen

1931 DELAGE D8S ROADSTER CHAPRON

Delage, c'est "la belle voiture française", mais c'est aussi la fabuleuse 1500 à compresseur championne du monde en 1927. Autrement dit, Louis Delâge ne se contentait pas d'équiper ses automobiles d'attributs luxueux, il se préoccupait aussi de la qualité de la mécanique. Ce double visage - raffinement de présentation et de finition d'un côté, mécanique soignée de l'autre - fait tout le charme des voitures de la marque. En 1929, la D8 venait coiffer une gamme de modèles bourgeois et son huit-cylindres en ligne procurait à la voiture une souplesse de fonctionnement qui ne connaissait guère d'équivalent. Avec un ralenti à 350 tr/mn et des reprises dès 500 tr/mn en quatrième, la D8 assurait à son conducteur une conduite sans fatigue, tout en étant capable de l'emmener à 150 km/h. La qualité de ce modèle était telle que l'on pouvait lire dans The Oxford Times : "Elle ne pourrait être plus justement décrite que par le titre de "Rolls-Royce des voitures françaises" car sa mécanique, son confort, sa finition sont insurpassables."

Delage, known as "la belle voiture française", is also the name attached to the fabulous 1500 supercharged world champion of 1927. It was clear that equipping his cars with luxury features was not enough for Louis Delâge. He was also serious about the quality of the engineering. This double focus – sophisticated presentation and finishing on one side and highly developed engineering on the other – gave the marque its appeal. The D8 appeared in 1929, a jewel in the crown of a range of bourgeois models, and its in-line eight-cylinder engine gave the car an almost unrivalled versatility and smoothness.
With an idling speed of 350 rpm and an ability to accelerate from 500 rpm in fourth, the D8 guaranteed a drive that was stress-free while providing speeds of up to 150 km/h. The high quality of this model was such that The Oxford Times declared : « It could not be more aptly described than as the « Rolls-Royce of French cars » as its engineering, comfort and finishing are second to none."

Cette Delage D8 très élégamment carrossée en roadster par Chapron a fait partie à partir des années 1960 de la collection de l'amateur britannique George Milligen. Pionnier du monde de la collection automobile, il s'intéressait tout particulièrement aux voitures comportant une mécanique sortant de l'ordinaire, et cette Delage y répondait. Sa collection était celle d'un connaisseur et comportait des voitures importantes, avec comme plus belle pièce une Mercedes SSK. La Delage avait bénéficié vers 1964-1965 d'une restauration complète, avec une réfection en profondeur des éléments mécaniques : le moteur, bien sûr, mais aussi la boîte de vitesses, les freins et le train avant. La carrosserie avait été confiée aux établissements R. Robinson & Co. Il reste de cette période Milligen de nombreux documents très intéressants et qui apportent sur l'histoire de cette voiture un précieux éclairage, comme des carnets qui relatent les sorties effectuées et une documentation précisant les opérations d'entretien. Des photos d'époque viennent parfaire la documentation qui accompagne cette pièce magnifique. A la suite du décès de George Milligen, alors âgé de 94 ans, sa collection a fait l'objet d'une vente aux enchères, en septembre 2004, et cette voiture en faisait partie.

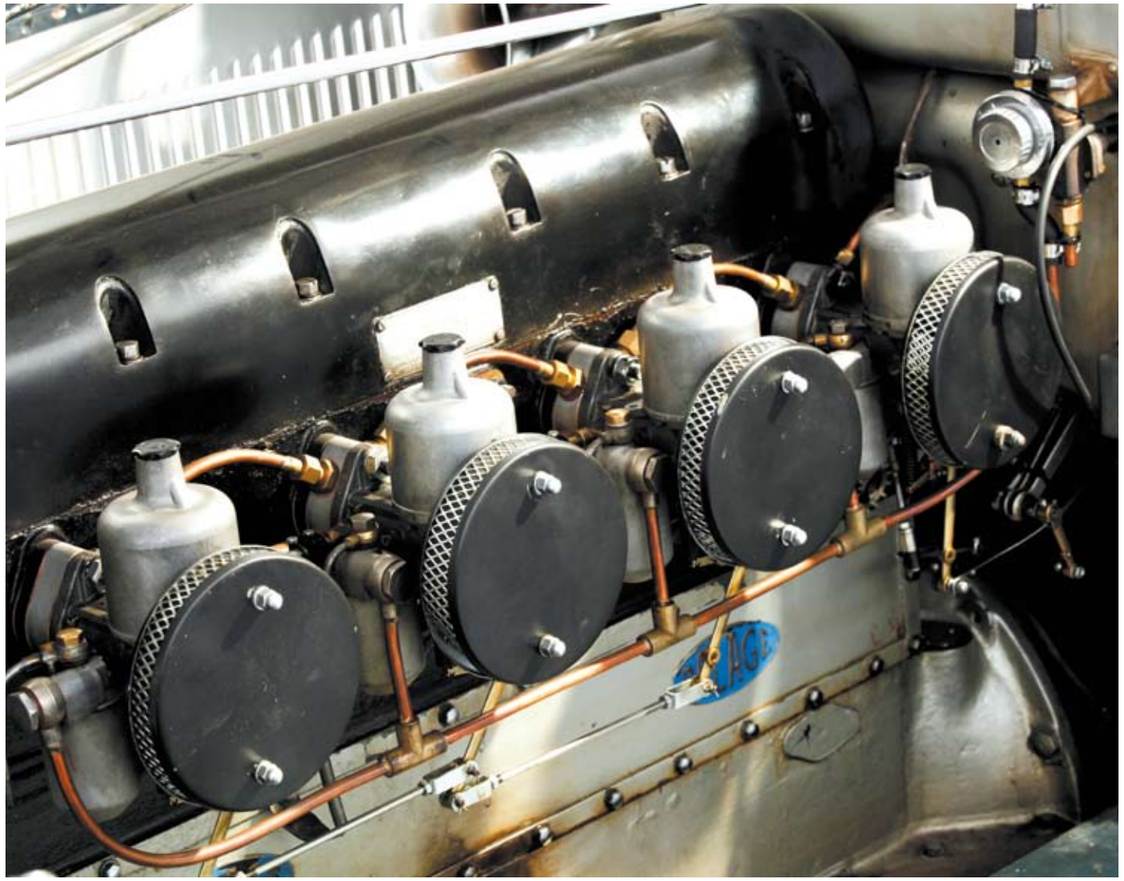
This Delage D8, with elegant roadster body by Chapron, became part of the collection of British enthusiast George Milligen during the 1960s. A pioneer in the world of automobile collecting, he was particularly interested in cars with unusual engineering, of which this Delage is one. A connoisseur collector who owned some important cars, the highlight of his collection was a Mercedes SSK. The Delage benefitted from a thorough restoration around 1964-1965, including a complete overhaul of the engine, gearbox, brakes and front axle. The bodywork was given to R.Robinson & Co for restoration. Many interesting documents survive from the Milligen era providing valuable insight into the car's history, such as booklets recording journeys undertaken and maintenance work carried out. There are also period photographs that complete the documented history of this magnificent piece. Following George Milligen's death at the age of 94 years, his collection was sold at auction in September 2004, and this Delage was included in the sale.








RENE
CHAPRON



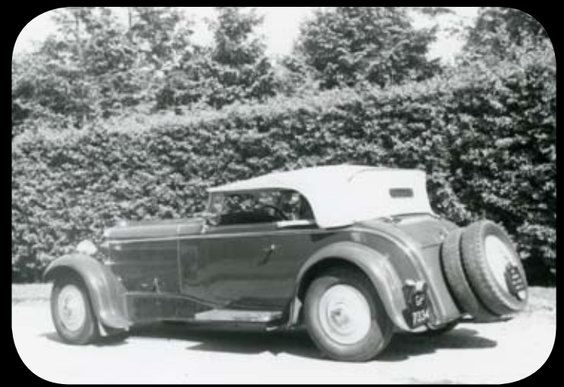
Après son achat, son nouveau propriétaire a procédé à quelques travaux dont la révision des quatre carburateurs, de façon à pouvoir profiter de cette voiture sans arrière-pensées. Il faisait également refaire la sellerie en peau de crocodile, avant de la céder en 2008 à son actuel propriétaire lors d'une vacation monégasque.
Son superbe habitacle montre tout le prestige dont bénéficiait cette D8, avec un tableau de bord couvert de nombreux instruments et des accessoires chromés apportant leur touche de luxe. Le long capot, le petit pare-brise, l'absence de marchepied et la ligne tendue de la voiture lui donnent une allure sportive que viennent rehausser les enjoliveurs de roues à voile plein. La voiture sera vendue avec un ensemble de documentation historique ainsi que des manuels d'utilisation anglais d'époque, en outre, elle dispose d'un passeport FIVA. Haut de gamme d'une des marques françaises les plus prestigieuses de son époque, dotée d'une carrosserie originale signée d'un grand nom de la carrosserie française, équipée d'une mécanique noble, cette grande classique est l'irremplaçable témoin d'une époque où l'automobile s'exprimait quasiment sans contrainte. Merci de noter que la voiture sera vendue avec une mascotte autre que celle figurant sur les photos. Prendre le volant de cette Delage D8, c'est effectuer un véritable voyage dans le temps. Dans un parfait silence.

The new owner carried out further work on the car including an overhaul of the four carburettors, so that the car could be driven without a second thought.
He also had the upholstery re-trimmed in crocodile skin leather before selling it to the current owner at an auction in Monaco in 2008. The superb passenger compartment exudes the prestige enjoyed by the D8, with a dashboard packed with instruments and chromed accessories adding a touch of luxury. The long bonnet, small windscreen, absence of a running board and restrained styling give the car a sporting allure.
The car is offered with a collection of historic documents, the period British owner's manuals and its FIVA passport. A top-of-the-range model from one of France's most prestigious marques at the time, with original body designed by a renowned French coachbuilder and equipped with a fine engine, this wonderful classic is a valuable testimony to a period when automobiles were designed with complete freedom.
Thanks to note that the car will be sold with another mascot than the one seen on the pictures. To take to the wheel of this Delage D8 is to take a real trip back in time. In perfect silence.















369

Titre de circulation américain
Certificat de dédouanement dans l'UE
U.S. title
Customs cleared in the EU

Châssis n° 5500515
Moteur n° 5500537

- État d'origine incroyable, exemplaire magnifiquement préservé
- Deux propriétaires seulement en Californie
- Modèle Rarissime en cabriolet D, seulement 66 exemplaires

- *In an incredible original state, beautifully preserved*
- *Two owners only in California*
- *Extremely rare model, the cabriolet D, only 66 made*

100 000 – 120 000 €

1955 MERCEDES 300B CABRIOLET D

Pour Mercedes, les années d'après-guerre sont difficiles et la marque se consacre en priorité à des voitures moyennes. Pour renouer avec son statut d'avant-guerre où son modèle-phare est la 540 K, Mercedes dévoile en 1951 sa 300, vaste limousine équipée d'un brillant six-cylindres à arbre à cames en tête, qui servira de base à une future légende automobile, la 300 SL. Voiture d'apparat, elle sera surnommée "Adenauer" en hommage au chancelier allemand qui l'utilise régulièrement. Disponible en plusieurs carrosseries, dont une berline sans montant central permettant une ouverture latérale totale, elle va évoluer en versions b, c et d jusqu'à 1962. En version 300b, qui nous intéresse ici, son moteur de 125 ch l'emmène à 160 km/h dans un confort enviable. La voiture qui est présentée ici n'a connu depuis l'origine que deux propriétaires faisant partie de la même famille, le père puis son fils. Le second possède cette Mercedes depuis 1978, soit 36 ans entre les mêmes mains ! La voiture ayant toujours vécu dans le climat sec de Californie, elle est dénuée de corrosion et présente des soubassements impeccables. Après être restée entreposée au sec ces vingt dernières années, elle a bénéficié récemment de travaux de remise en route, effectués par Burlingame Motors, pour un total de 15 000 $. La carrosserie, qui a été repeinte autrefois, présente une superbe patine et quelques traces de petites réparations. A l'intérieur, la sellerie en cuir rouge patiné d'origine montre quelques craquelures et le bois du tableau de bord est intact, bien que légèrement terni.

For Mercedes, the post-war years were challenging and the brand was dedicated primarily to middle class cars. To reconnect with its pre-war status where its flagship model was the 540 K, Mercedes unveiled in 1951 its 300, a large limousine with a brilliant six -cylinder overhead cam engine, which would serve as a basis for the future automotive legend, the 300 SL. A ceremonial car essentially, it will be referred to as the "Adenauer" in tribute to the German chancellor who used it regularly. Available in several body styles, including on with a pillar-less side opening saloon, the model evolved into versions b, c and d till 1962. The version 300b, which is what interests us here, with its 125bhp engine had enough power to propel the heavy car to a top speed of 160 km/h in enviable comfort.
The car we offer here has known just two owners from new, both part of the same family, the father and his son then. The second one has had the Mercedes since 1978, 36 years in the same hands ! The car has always been the dry California climate, and it is devoid of corrosion and has an impeccable base. After remaining stored dry for the last 20 years, this car has recently benefited from a renovation work done by Burlingame Motors, for a total of US $ 15,000. The body, which has been repainted once, has a beautiful patina and shows few traces of minor repairs. Inside, the red leather upholstery has its original patina and shows some cracks and the wooden dashboard is intact, although slightly tarnished.













Commande et accessoires sont de belle présentation, la voiture est équipée d'un autoradio d'époque et le compteur kilométrique affiche 66 000 miles (106 220 km). La capote a été refaite en utilisant la doublure d'origine, et les pneus sont neufs. Un essai a montré un bon fonctionnement, avec un moteur onctueux. Cette Mercedes 300b est accompagnée de ses manuels et de son carnet d'entretien dont les premières pages sont tamponnées. Ainsi, on y découvre que la première révision a eu lieu le 4 juin 1956. Elle comporte aussi un rare kit de pièces de rechange, dont la boîte contenant le joint de culasse de rechange, ainsi qu'une trousse à outils d'origine. Nous avons noté qu'une erreur administrative fait mention du numéro de moteur en lieu et place du numéro de série sur le titre de circulation.
Il s'agit d'un modèle très rare puisque seuls 125 exemplaires de cabriolets B et D ont vu le jour sur la base de la Mercedes 300b, de mars 1954 à juillet 1955, et moins de la moitié furent des cabriolets D. Avec ses quatre places découvrables, son noble moteur six-cylindres et sa préservation d'origine rare, cette voiture offrira à son nouveau propriétaire tout le charme et la qualité d'une Mercedes haut de gamme des années 1950.

The driving system and accessories are in beautiful condition, and the car is equipped with a timer unit and the odometer shows 66,000 miles (106,220km). The hood has been redesigned using the lining of origin, and the tyres are new. One trial showed good running condition with a smooth engine.
This Mercedes 300b comes accompanied with its books and its service history, with the first few pages stamped. Thus, we discover that the first service took place on June 4, 1956. It also has a rare kit of spare parts, the box containing the head gasket replacement and a kit of original tools.
Thanks to note that due to an administrative mistake, the US title mentions the engine number instead of the chassis number. This is a very rare model as only 125 examples of the convertibles B and D have been made, based on the Mercedes 300b, from March 1954 to July 1955, and less than half were convertible D. With four places in this convertible and its special six-cylinder engine and its rare state of preservation, this car will offer to its new owner all the charm and quality of a high-end Mercedes from the 1950s.



370

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n°
WDB1070461A102830

- Kilométrage extrêmement faible
- Historique complet, entretien suivi
- Emblématique du prestige Mercedes
- Le meilleur modèle de la série W107

- *An extremely low mileage car*
- *Full history, with maintenance properly tracked*
- *Iconic and prestigious Mercedes-Benz*
- *The best model from the W107 series*

55 000 – 75 000 €

Seulement 7580 km d'origine / *Only 7,580km from new*

1989 MERCEDES-BENZ 500 SL AVEC HARD-TOP

La Mercedes 500 SL (série R107) que nous présentons est une des toutes dernières produites, avant son remplacement par la version suivante. Le dernier exemplaire, sorti d'usine en août 1989, est exposé au musée Mercedes de Stuttgart et celui-ci ne l'a précédé que de quelques mois. De plus, elle est dans une configuration très désirable, son V8 5 litres bénéficiant de toutes les améliorations apportées par le constructeur. Elle est équipée des disques de plus grande dimension, à étriers quatre pistons, et de la suspension améliorée introduite en 1986.
Achetée directement auprès du "Kundendienst" de Mercedes le 20 novembre 1989 par un client hollandais, sa facture originale (fournie avec la voiture) précise qu'elle est de teinte "Rauchsilber Metallic" avec intérieur en cuir "Brasil", une option de 3 280 DM à l'époque. Elle bénéficie d'autres options comme un régulateur de vitesse "Tempomat", une antenne électrique, des accoudoirs repliables, des vitre teintées et une climatisation automatique (moyennant un supplément de 3 820 DM). La facture totale s'élève alors à 111 785 DM. D'autres documents précisent que cette 500 SL est partie aux Pays-Bas juste après son achat et qu'elle y est toujours restée, bien qu'ayant eu un propriétaire allemand pendant une courte période. A cette époque, la voiture était entreposée dans l'atelier de son premier propriétaire et n'était utilisée que rarement par le second, principalement pendant les mois d'été. C'est ce qui explique le kilométrage extrêmement limité qu'affiche le compteur : 7 573 km. Cette 500 SL est accompagnée d'un dossier particulièrement fourni, comportant des factures et les certificats d'entretien confirmant son faible kilométrage. En 2011, le système d'alimentation a été complètement nettoyé par un agent officiel Mercedes en Allemagne. Juste après cette opération, une expertise fixait la valeur de la voiture à 75 000 €, tout en précisant qu'elle était alors dans un état irréprochable. Beaucoup plus récemment, elle était amenée au "Kundendienst" Mercedes de Kamp-Lintfort pour bénéficier de la révision des 10 000 km. Ainsi, cette 500 SL est sans aucun doute la meilleure 500 SL de la série 107 disponible sur le marché.

The Mercedes 500 SL (R107 series) that we are offering is one of the last produced before being replaced by the next generation. The last example left the factory in August 1989, which was exposed at the Mercedes Museum in Stuttgart, and this one is preceded by just a few months. In addition, it is in a very desirable configuration, the 5.0-liter V8 enjoying all the improvements made by the manufacturer. It features larger discs, four-piston calipers, and improved suspension that was introduced in 1986.
Purchased directly from "Kundendienst" Mercedes on 20 November 1989 by a Dutch client, the original invoice (included with the car) mentions the hue as "Rauchsilber Metallic" with leather interior in "Brasil", a DM 3,280 option at that time. It has other options such as cruise control, a powered antenna, folding armrests, tinted glass and automatic air conditioning (for an additional price of DM 3,820). The total bill for the car went up to DM 111,785. Other documents indicate that the 500 SL moved to Netherlands just after its purchase and has remained there, despite having had a German owner for a short period. At that time, the car was stored in the workshop of the first owner and was rarely used by the second, mainly during the summer months. This is what explains the extremely limited mileage displayed by the meter : 7,573km.
This 500 SL comes with a file specifically provided, including invoices and maintenance certificates confirming its low mileage. In 2011, the fuel supply system was completely cleaned by a Mercedes service agent in Germany. Soon after this, an expertise indicated the value of the car at € 75,000, while stating that it was now in perfect condition. Much more recently, the car was brought to the "Kundendienst " Mercedes Kamp- Lintfort for its 10,000km service. Thus, this 500 SL is undoubtedly the best 500 SL 107 series available on the market.



















371

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n°
121040-10-025168

- Remise en état de haut niveau
- Modèle d'une grande élégance
- La petite '300 SL Roadster'

- *High level restoration*
- *Model of great elegance*
- *The sister of the 300SL Roadster*

90 000 – 110 000 €

Vendue neuve aux Pays-Bas / *Sold new in the Netherlands*

1963 MERCEDES-BENZ 190 SL

Présentée en 1954 en même temps que la 300 SL, la Mercedes 190 SL arbore une ligne extrêmement élégante. Cette voiture discrète et luxueuse va connaître une carrière sans histoire, faisant la joie de conducteurs qui en appréciaient le confort et le raffinement.
La voiture que nous présentons fait partie des dernières 190 SL produites et, à ce titre, bénéficie de toutes les améliorations apportées au modèle au fil des ans. En 1963, dernière année de production, seul 104 exemplaires ont quitté l'usine et cette voiture en fait partie.
Vendue neuve aux Pays-Bas en mai 1963, elle est restée toute sa vie dans ce pays, où elle a été utilisée régulièrement jusqu'en 1994. Cette année-là, son actuel propriétaire en a fait l'acquisition avec dans l'idée de la restaurer complètement. D'autres projets ont toutefois retardé celui-ci et ce n'est que neuf ans plus tard que la remise en état a pu commencer. Elle a été effectuée sans considération de coût, toutes les pièces étant démontées et remises en état, ou remplacées par des pièces neuves, fournies en majorité par Mercedes-Benz, en Allemagne. La voiture était repeinte de teinte gris métallisé et recevait une sellerie neuve de teinte rouge, ce mariage de couleurs étant souvent considéré comme le plus séduisant pour cette voiture. Cinq ans plus tard, la restauration s'achevait et permettait à cette 190 SL de se présenter dans un état absolument superbe. Elle retrouvait enfin la route après 14 ans d'arrêt et procurait à son propriétaire la joie sans mélange d'une conduite irréprochable.
Elle est accompagnée d'un dossier comprenant manuels, catalogues, factures et articles de presse. Une expertise datant de juillet 2011 en évalue la valeur à 135 000 €. Elle certifie également que la voiture est en état exceptionnel, ne laissant aucun doute sur le soin et le professionnalisme de sa remise en état. Son nouveau propriétaire pourra profiter sans arrière-pensée de ce cabriolet facile à utiliser, élégant, confortable et suffisamment performant pour envisager des voyages de longue durée.

Presented in 1954 at the same time as the 300 SL, the Mercedes-Benz 190 SL sports a very elegant line. This discreet and luxurious car had a nice long product career, to the delight of drivers who appreciated comfort and refinement.
The car that we offer is part one of the last 190 SLs produced and, as such, benefits from all the improvements to the model over the years. In 1963, the last year of production, only 104 examples left the factory and this car is one of them.
Sold new in the Netherlands in May 1963, this car remained in this country throughout, where it was used regularly till 1994. That year, its current owner acquired the car with the idea to restore it completely. However, other projects have delayed it and it was not until nine years later that the restoration could begin. It was done without consideration of costs, all parts being disassembled and repaired or replaced with new parts, provided mostly by Mercedes-Benz, Germany. The car was repainted a gray metallic colour and received new red-coloured upholstery, these matching colours are often considered the most attractive for this car. Five years later, the restoration ended and the result was a 190 SL in absolutely superb condition. The car finally saw the road after 14 years and gave its owner the joy of irreproachable driving dynamics.
The car comes accompanied by a manual including, catalogues, invoices and an articles folder. Expertise from July 2011 assesses the value of the car as € 135,000. It also certifies that the car is in exceptional condition, leaving no doubt about the care and professionalism of its restoration. The new owner will enjoy without a second thought of this easy to use, elegant, comfortable and sufficiently powerful convertible for nice long drives.











372

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n°
12104010021484

- Re-création de qualité, sans considération de coût
- Modèle peu connu
- Beaucoup plus sportive qu'une 190 SL

- *Re-creation of quality, regardless of cost*
- *An unfamiliar model*
- *Much more than a sports 190 SL*

90 000 – 110 000 €

Sortant d'une restauration totale / *Just out of a comprehensive restoration*

1961 MERCEDES-BENZ 190 'SLR' ROADSTER

Pour les pilotes-amateurs n'ayant pas accès à la 300 SL trop coûteuse, Mercedes décide en 1955 de produire une version "compétition-client" de la 190 SL. Gagnant la lettre "R" pour "Rennsport", il s'agit principalement d'un kit proposé pour alléger la voiture : dépourvue de pare-chocs, la 190 SLR reçoit notamment des portes en aluminium démunies de vitres, un pare-brise bas en plexi, des sièges spéciaux allégés, des jantes spéciales. Le moteur bénéficiait aussi d'un traitement qui en augmentait la puissance. Mais le projet va faire long feu : il semblerait que, refusée en catégorie GT, la 190 SLR se retrouvait en "sport de série", ce qui réduisait ses chances de réussite. Mercedes abandonne donc cette voiture, après avoir en produit une quantité qui reste un mystère mais se situerait autour de sept ou huit exemplaires. En tout cas, deux voitures vont poursuivre leur carrière sous d'autres cieux, entre les mains de l'agence Daimler-Benz de Hong-Kong. Non sans succès, puisque l'une des deux remporte sa catégorie au Grand Prix de Macao 1956, et l'autre s'adjuge en 1959 la victoire au Rallye de Hong-Kong.

La voiture que nous présentons est une re-création fidèle de la 190 SLR allégée. Elle est basée sur une Mercedes 190 SL de 1961 vendue neuve en Belgique. Son actuel propriétaire hollandais en a fait l'acquisition en 1999 et, comme elle était en très mauvais état, a décidé d'en faire une réplique de 190 SLR. Pendant trois ans, la voiture a bénéficié d'un démontage complet, sans considération de coût. Ainsi, les factures qui accompagnent la voiture font état de 21 000 DM de pièces. Les portes spéciales ont été spécialement fabriquées, ainsi qu'un capot en aluminium et des sièges spéciaux. La voiture est équipée des jantes spécifiques à ce modèle, chaussées de pneus Michelin. Le moteur est équipé de deux carburateurs Weber et d'un échappement sport, ce qui lui donne une sonorité très suggestive. La restauration est documentée par de nombreuses photos et le dossier de la voiture comporte également des photos d'époque, des articles et de nombreuses factures. Cette 190 SLR replica a été longtemps exposée avant d'être immatriculée aux Pays-Bas, en juillet 2008. Depuis, elle n'a que très peu roulé, ne dépassant guère 500 km. Une expertise datant de juillet 2011 précise que la voiture est exceptionnellement bien restaurée et lui attribue une valeur de 225 000 €. Il s'agit d'une 190 SL très améliorée aux performances véritablement époustouflantes. Elle est prête à apporter à son nouveau propriétaire le plaisir de ce qui aurait pu être une véritable 190 SL de compétition.

For amateur drivers who could not have access to the 300 SL, which was too expensive, Mercedes decided in 1955 to produce a version "customer competition" of the 190 SL. Wearing the letter "R" for "Rennsport ", lightened the car by removing the bumper, plus the 190 SLR featured aluminum doors without windows, a low plexiglass windshield, special lightweight seats and special wheels. The engine also benefited from an increased in power. But the project was short-lived : it seems that as the car was refused for the GT class, the 190 SLR was found only in the "Sport Series ", which reduced its chances of success. Mercedes abandoned this project, having produced very few, but the numbers remained a mystery – at the most seven or eight examples, it seems. In any case, two cars continue their production careers in other places, namely in the hands of the Daimler-Benz's Hong Kong agency. Not without success, since one of the two won its category at the Macau Grand Prix in 1956 and the other won in 1959, the Rally of Hong Kong.

The car that we offer is a faithful re-creation of the SLR 190 lightweight. It is based on a Mercedes 190 SL from 1961 sold new in Belgium. Its current Dutch owner acquired in 1999, as it was in a very poor condition, and decided to make a replica of the 190 SLR. For three years, the car has received a complete disassembly, regardless of cost. Thus, the bills that accompany the car show DM 21,000 worth of components. Special doors and an aluminum hood have been made, as well as special seats. The car is equipped with special wheels from this model, with Michelin road tyres. The engine features two Weber carburetors and a sports exhaust system, which gives it a very sporty sound. The restoration is documented by numerous photographs and record, plus there are vintage photos too, articles and many bills. This 190 SLR replica has long been exhibited before being registered in the Netherlands in July 2008. Since then, the car has covered very little distance, hardly exceeding 500km. Expertise from July 2011 mentioned that the car was exceptionally well restored and assigned a value of € 225,000. It is a 190 SL that has been greatly improved with truly breathtaking performance. This car is ready to provide its new owner the pleasure of what could have been a real 190 SL competition version.

● 373

Titre de circulation
US
A dédouaner
US title
Customs
clearance required

Châssis n°
198.040.6500192
Moteur n°
198.980.6500202
Carrosserie n°
198.040.6500188

- Icône de l'automobile
- Historique suivi, moteur d'origine ("matching numbers")
- Très belle présentation, livrets d'origine, valises

- *Legendary automobile*
- *Continuous history, original engine ("matching numbers")*
- *Superb presentation, original manuals, suitcases*

875 000 – 1 100 000 €

● 1956 MERCEDES-BENZ 300 SL «PAPILLON»

Ses ailes "papillon" vont la rendre célèbre, lui donner son surnom et faire de cette voiture une légende. Elles ne sont d'ailleurs pas un subterfuge esthétique, mais sont imposées par la structure du châssis, qui monte haut sur les côtés pour une meilleure rigidité. La Mercedes 300 SL est née de la compétition, comme en témoignent ses caractéristiques : châssis tubulaire, moteur six-cylindres à injection directe, carter sec, freins ailetés Alfin, roues indépendantes, carrosserie profilée...
Pourtant, c'est la pression américaine qui va largement participer à la naissance et au succès de cette automobile d'exception. Max Hoffman, le dynamique importateur aux États-Unis de nombreuses marques européennes, passe avant même la sortie du modèle une commande de plusieurs centaines d'exemplaires. Ce n'est donc pas un hasard si la 300 SL est dévoilée en 1954 au Salon de New York. Les noms des acheteurs de la nouvelle Mercedes sont un véritable "Who's who" des célébrités de l'époque : Pablo Picasso, le Shah d'Iran, le prince Ali Khan, Clark Gable, Tony Curtis, le roi Hussein de Jordanie... sans parler d'amateurs d'automobiles comme Luigi Chinetti ou Briggs Cunningham. En 1956, il faut débourser 5,4 millions de francs pour une 300 SL, contre 1,6 millions pour une Porsche 356 1600 Super. Quant aux performances, elles font de la 300 SL une dominatrice absolue sur la route. A l'époque, rares sont celles qui dépassent 230 km/h en toute sécurité et qui couvrent le 0 à 100 km/h en moins de 9 secondes. Ce qui fera dire au magazine Auto Sport : "La ligne de la 300 SL est fabuleuse et ses performances presque incroyables", exemple parmi tant d'autres des propos enthousiastes ayant accompagné l'arrivée de la 300 SL sur les routes d'Europe et des États-Unis.

The famous « Gullwing » doors that gave it its name, made this car a legend. The doors were not just for show, however, but the result of the structure of the chassis, which ran high on the sides to maximise its strength. With tubular chassis, six-cylinder engine with direct injection, dry sump, finned Alfin brakes, independent suspension and streamlined body, the Mercedes 300 SL was shaped by the race track. It was demand from the US, however, that led to the introduction and success of this exceptional automobile. Even before the model appeared, Max Hoffman, the dynamic importer of numerous European marques to the US, put in a firm order for several hundred examples. It was not by chance, therefore, that the 300 SL was unveiled in 1954 at the New York Motor Show. The names of people who bought the new Mercedes form a veritable 'Who's Who' of celebrities of the day : Pablo Picasso, the Shah of Iran, prince Ali Khan, Clark Gable, Tony Curtis, King Hussein of Jordan... without mentioning motoring enthusiasts such as Luigi Chinetti or Briggs Cunnigham. In 1956, a 300 SL would set you back 5.4 million francs, against 1.6 million francs for a Porsche 356 1600 Super. As for performance, the 300 SL totally dominated the road. It was rare, at that time, to find a car that could exceed 230 km/h safely and could cover 0 th 100km/h in under 9 seconds. The magazine 'Autosport' wrote : « The appearance of the 300 SL is fabulous and its performance is almost incredible. » This was one example amongst many rave reviews that accompanied the arrival of the 300 SL on the roads of Europe and America.

La Mercedes 300 SL que nous présentons a été livrée à l'importateur américain, Max Hoffman, le 28 juillet 1956, de couleur noire avec intérieur rouge. Le premier propriétaire était un M. Peter Regan, demeurant à Las Vegas, dans le Nevada et elle connut ensuite deux autres propriétaires, dans la même région. Dans les années 1980, elle prenait la direction de la Californie, où la sellerie bénéficiait d'une restauration de haut niveau chez Jack' Auto Top, à San Mateo. A la même époque, la voiture était repeinte de couleur gris métallisé. Le propriétaire suivant, basé en Arizona, l'a utilisée régulièrement en rallyes historiques. C'est auprès de lui que l'actuel propriétaire en a fait l'acquisition.
Aujourd'hui, cette 300 SL se présente dans un état impressionnant. D'après les archives d'usine, le moteur et la carrosserie sont d'origine, elle est donc « matching numbers » selon l'expression employée. Les panneaux de carrosserie sont parfaitement ajustés et la voiture ne présente pas de corrosion. Le compartiment moteur est d'une grande propreté et le six-cylindres fonctionne très bien, de même que la transmission et l'injection. A l'intérieur, la sellerie en cuir rouge est très belle et le tableau de bord argent s'intègre magnifiquement à l'ambiance sportive de cet habitacle intimiste. La voiture est accompagnée de ses carnets d'origine, de deux trousses à outils et de valises sur mesure.
La 300 SL Gullwing est une icône de l'histoire de l'automobile. En dix ans, sa cote a considérablement et régulièrement augmentée et ce n'est que le début d'une grande ascension. La « Papillon » est reconnaissable entre toutes et toutes les générations l'admirent. En terme d'agrément, de ligne, de plaisir, d'originalité et de prix, il s'agit d'un des meilleurs investissements actuels. Celle-ci est un exemplaire qui se présente dans des conditions optimales, avec son moteur original, ce qui n'est pas si courant, ses livrets d'origine, ses valises et une combinaison de couleur frôlant l'excellence.

The Mercedes 300 SL on offer was delivered new to the US importer Max Hoffman on 28 July 1956, in black with red interior. The first owner was Mr Peter Regan from Las Vegas, Nevada, and there were two subsequent owners in the same region. During the 1980s, the car headed to California, where the upholstery was treated to a top-level restoration at Jack's Auto Top in San Mateo. At the same time, the car was repainted metallic grey. The next owner, based in Arizona, used the car regularly in historic rallies. It is from him that the current owner acquired the car.
Today, this 300 SL is presented in an impressive condition. According to factory archives, the engine and body are original, in other words it has matching numbers. The body panels fit perfectly and there are no signs of corrosion. The engine compartment is incredibly clean and the six-cylinder fuel injected engine runs well, as does the transmission. Inside, the red leather interior is superb and the silver dashboard adds to the sportiness of the intimate cockpit. The car comes with its original manuals, two toolkits and custom made suitcases.
The 300 SL Gullwing is a legend in the history of the automobile. Over the last ten years, its value has risen steadily and this may only be the start of a considerable ascent. The « Gullwing » is recognised and admired by every generation. In terms of enjoyment, design, originality and price, it may be one of the best investments that can currently be made, making this a perfect opportunity to buy an example that comes with its original engine – not that common, original manuals and suitcases, and an excellent colour combination.

















374

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 34001729

- Modèle rare
- Belle présentation
- historique suivie, Libretto d'origine

- *A rare model*
- *In beautiful condition*
- *Historically followed with original Libretto*

30 000 – 35 000 €
Sans réserve /
No reserve

Acheté neuve par Ernesto Brambilla / *Purchased new by Ernesto Brambilla*

1967 NSU 1000 TTS COACH

Présentée au Salon de Francfort 1961, la NSU Prinz 4 était non seulement élégante, mais en plus elle présentait une mécanique intéressante : selon une technique dérivée des motos NSU, son moteur bicylindre comportait un arbre à came en tête commandé par un système de bielles. Refroidi par air, il offrait un excellent rendement et permettait à cette voiture légère et agile d'atteindre des performances honorables. En tous cas, elle a constitué une base idéale pour développer des versions plus musclées, à moteur quatre-cylindres également refroidi par air. L'une des plus sportives sera la 1000 TTS qui affichait 70 ch à 6 150 tr/mn, une belle performance pour un moteur de cette cylindrée. La voiture disposait aussi de suspensions modifiées et d'un radiateur d'huile placé à l'avant. La production de cette petite bombe, qui a servi à l'homologation du modèle en Groupe 2, s'est élevée à environ 2 400 exemplaires.
Le premier propriétaire de cette voiture n'était pas n'importe qui puisqu'il s'agissait du pilote de formule 1 Ernesto Brambilla, frère de Vittorio Brambilla (pilote automobile dont la carrière a connu son apogée en Formule 1) et lui-même aussi pilote automobile. Bien qu'ayant progressé moins haut que son frère sur les marches des sports mécaniques, Ernesto a signé quelques beaux résultats à moto. En automobile, il a notamment pris part à deux Grand Prix de Formule 1. La présente NSU 1000 TTS est accompagnée de son Libretto d'origine montrant cette prestigieuse appartenance. Elle est d'ailleurs longtemps restée dans la famille, puisqu'elle a été transmise au petit-fils de M. Brambilla, qui en assuré la restauration. Équipée d'un arceau de sécurité, elle se présente en bel état, ce qui n'est pas fréquent pour ce type de modèle. Modèle rare et ludique, cette NSU 1000 TTS est éligible en épreuves historiques où sa forme et ses performances ne passent jamais inaperçues !

Presented at the IAA 1961, the NSU Prinz 4 was not only elegant, it also had interesting mechanicals : derived from NSU's motorcycle technology, the twin-cylinder engine featured a camshaft in each head controlled by a system of rods. Though air cooled, it offered excellent performance and allowed this light and agile car to achieve respectable performance. In any case, it was an ideal base to develop more robust versions, specifically a four-cylinder air-cooled engine version. The sportier of these would be the 1000 TTS, which developed 70bhp at 6150rpm, a good performance for an engine of this displacement. The car also had modified suspensions and an oil cooler positioned at the front. The production of this small pocket rocket, which was used to get homologation done for Group 2, amounted to about 2,400 units.
The first owner of this car was not just anyone – it was the Formula 1 driver Ernesto Brambilla, the brother of Vittorio Brambilla (racing driver whose career peaked in Formula 1) and who himself was the better known racing driver. Although he didn't rise as high as his brother did in motorsports ladder, Ernesto also enjoyed some good results in bike racing. Plus, he participated in two Formula 1 Grand Prix. This NSU 1000 TTS comes accompanied by its original showing this prestigious Libretto membership. It has also long been in the family since it was given to the grandson of Mr Brambilla, who ensured the restoration. Equipped with a roll cage, it comes in good condition, which is not common for this type of model. Rare and in a playful style, this NSU 1000 TTS is eligible for historic events where its shape and performance won't ever go unnoticed !



375

Carte grise française
French title

Châssis n° 0187598

- Deuxième main, belle présentation
- Modèle rare et original
- Mécanique Abarth spéciale

- *In beautiful condition*
- *Rare and original model*
- *Special Abarth mechanicals*

15 000 – 25 000 €
Sans réserve /
No reserve

1968 MORETTI SPORTIVA S2 COUPÉ

Après avoir produit ses propres voitures, Moretti propose des modèles spéciaux sur la base de voitures de grande série. Ainsi, la Sportiva série 2 que nous présentons repose sur une plateforme de Fiat 850, et il en aurait été fabriqué entre 300 et 400 exemplaires (les deux séries confondues).
Fait rare, cette voiture a été achetée par l'actuel propriétaire en 1982 au premier propriétaire. Il s'agit donc d'une deuxième main. La voiture était alors remisée depuis 19 ans et, d'après le vendeur, elle a été livrée neuve avec l'option moteur 1 000 cm3, proposée à l'époque. En 1985, cette jolie Moretti bénéficiait d'une peinture neuve et, au début des années 2000, la mécanique était remplacée par un 1 050 cm3 Abarth qui ne totalisait que 34 000 km. Auparavant, ce moteur avait été complètement refait, avec grosses soupapes, vilebrequin équilibré, volant-moteur allégé, pose d'un échappement spécial en inox... Parmi les autres travaux, on note les radiateurs avant et arrière refaits, un radiateur d'huile neuf, des arbres de roues renforcés et des amortisseurs neufs. La voiture repose sur des jantes Cosmic et, depuis cette restauration, elle a parcouru environ 4 000 km. Le collectionneur, particulièrement attentionné, ne la faisait rouler que par temps sec, gage de bonne conservation. La voiture est en bel état de présentation, avec ses compteurs siglés Moretti, son habitacle sportif et ses phares antibrouillard. Elle sera livrée avec un important lot de pièces et un dossier de factures.
Aujourd'hui, la puissance du moteur avoisine les 90 ch. Cette Moretti Sportiva ne pesant guère plus de 650 kg, le rapport poids/puissance est digne des meilleures et fait de cette voiture une vraie bombe qui cache bien son jeu ! Machine amusante et originale, elle fera le plaisir de tout amateur de voitures de sport exotiques et rares.

After producing its own cars, Moretti offered special models based on large series production cars. Thus, the Sportiva Series 2 we offer is based on a platform of Fiat 850, and it is estimated that between 300 and 400 of these cars were made(both the two versions included).
Unusually, this car was purchased by the current owner in 1982 from the first owner. It is therefore a secondhand. The car was then put away for 19 years and, according to the seller, it was delivered new with a 1000cc engine option offered at that time. In 1985, this Moretti received a nice new paint and in early 2000s, the mechanicals were replaced by a 1050cc Abarth engine, which has done a total of 34,000km since. The engine had been completely redone with big valves, balanced crankshaft, a lightened flywheel, a special stainless steel exhaust system... Among other works, the radiators front and rear were rebuilt, a new oil cooler was added, axle shafts were reinforced and the car received new dampers. The car features Cosmic wheels and since the restoration, the car has covered just 4,000km. The collector, particularly attentive in using the car in dry weather, guarantees the preservation of the car. The car is in good condition, with its Moretti branded instruments, sporty interior and fog lamps. It will come with a large batch of parts and an invoice file.
Today, the engine power is around 90bhp. This Moretti Sportiva, which hardly weighs a tad more than 650kg, features impressive power-to-weight ratio, worthy of the best, which makes this car a real pocket rocket ! Fun and very unusual, this car will delight any lover of rare and exotic sports cars.



376

Voiture de compétition

Châssis #189/04

- Ex Michele Alboreto
- Belle histoire sportive
- Rapport prix-sensation imbattable
- Complète et tournante

- *Ex Michele Alboreto*
- *Beautiful sporty history*
- *Unbeattable price/ sensations ratio*
- *Complete and rolling*

150 000 – 170 000 €

1989 BMS DALLARA FORMULE 1

Non seulement Gianpaolo Dallara est l'un des plus grands ingénieurs que le sport automobile ait connus, mais il a aussi un passé glorieux dans la conception de machines de Grand Tourisme. Formé à la Polytechnique de Milan, spécialisé dans l'aéronautique, il débute en 1960 chez Ferrari, puis passe chez Maserati, alors le plus grand des concurrents de Maranello. Il y travaille à la Tipo 151, sous les ordres de Giulio Alfieri. Mais peu après, à 25 ans, il rencontre Feruccio Lamborghini pour qui il signera l'Espada et surtout la Miura.
L'architecture de celle-ci (moteur central, châssis léger et compact) prouve que le démon de la compétition tente Dallara. Si Lamborghini refuse de s'y laisser entraîner, son prochain patron ne cesse d'en rêver. Autre haute figure à plein titre de l'automobilisme modenais, bien qu'il soit Argentin, Alejandro de Tomaso veut financer une Formule 1. Ce sera la première de Dallara, et elle courra en 1970 sous les ordres de Frank Williams, lui aussi débutant dans ce rôle. À court de budget de développement, la De Tomaso 505 ne connaît pas le succès mais Dallara ne cessera plus de s'intéresser à la F1. Sa collaboration avec Nuccio Bertone aboutit à la création de la Lancia Stratos, qui va révolutionner l'art du rallye. Dallara est également le nom caché derrière la Lancia 037, qui succède à la Stratos en championnat du monde des rallyes (quatre titres mondiaux à elles deux!) des LC1 et LC2, armes de Lancia respectivement en groupe 6 et groupe C, puis des Ferrari 333 SP.

Gianpaolo Dallara is not only one of the greatest engineers that motorsport has ever known, but he also has a glorious past in designing Grand Touring machines. Educated at the Polytechnic of Milan, specializing in aviation, he began in 1960 with Ferrari and then to Maserati, then the greatest competitor to Maranello. He worked on the Tipo 151, under the guidance of Giulio Alfieri. But soon after, at age 25, he met Feruccio Lamborghini for whom he will design the Espada and especially the Miura .
The architecture of this car (central engine, lightweight chassis and compact dimensions) proved that the demons of competition was still tempting Dallara. If Lamborghini refused to let him into motorsport another great figure in the Modenese motoring scene would: Argentinian Alejandro de Tomaso, who then wanted to fund a Formula 1 car. This would be the first Dallara, and this car will run in 1970 under the team leadership of Frank Williams, also starting in this role for the first time. Short on budget development, the De Tomaso 505 did not see much success, but Dallara did not cease to be interested in F1. His collaboration with Nuccio Bertone led to the creation of the Lancia Stratos, which will revolutionize the art of rallying. Dallara was also the man behind the Lancia 037, which succeeded the Stratos in world championship rallies and between them they would have four world titles! The LC1 and LC2 from Lancia in Group 6 and Group C and then the Ferrari 333 SP would be all designs by Dallara.



D'abord ingénieur employé puis consultant, Gianpaolo Dallara a fondé sa firme en 1972, à Varano, près de Parme où il est né, avec l'intention avouée de concurrencer March, Lola et les autres compagnies qui se partagent la clientèle des écuries de course. Le succès sera foudroyant en Formule 3 puis en Formule 2 et aussi en F3000 et en Indycar. Aujourd'hui, Dallara Automobili fournit la totalité des châssis inscrits en Formule Indy.

Mais à titre personnel, Dallara n'a jamais cessé de chérir la Formule 1.

Dès les années 80, son magnifique CV d'ingénieur classe les Dallara à part dans le monde des petits artisans qui s'aventurent en F1. À partir de 1986, la petite firme de Varano fournit les montures de la Scuderia Italia, également appelée BMS (Brixia, ou Brescia, Motor Sport) de Beppe Luchini, riche sidérurgiste italien. En 1988 « l'autre Scuderia » inscrit une Dallara 188 dans chacun des quatorze Grands Prix pour Alex Caffi. Saison d'apprentissage pour le pilote comme pour l'écurie, aucun point marqué. En 1989, il en va tout autrement. Cette fois, l'écurie inscrit deux autos dans le championnat, pour Alex Caffi toujours, et pour le rapide et fantasque Andrea de Cesaris. Les BMS Dallara, toujours avec une structure et des budgets relativement modestes, vont connaître leur meilleure saison. Outre les top-teams du moment (McLaren-Honda, Williams-Renault, Ferrari, Benetton-Ford) les Dallara sont devancées en total de points par Tyrrell, Lotus et Arrows. Mais Brabham, Minardi, Onyx, March, Ligier, AGS et Lola sont toutes derrière.

Caffi termine 4e à Monaco et 6e au Canada et réussit à se qualifier en en cinquième position à Phoenix. Mais le plus beau fait d'armes est au crédit de de Cesaris, qui monte sur le podium, sur le circuit Gilles Villeneuve de Montréal. Ce jour-là, l'Italien conduit précisément le châssis #189/04 que nous présentons aujourd'hui.

La Dallara 189 est une voiture fine et simple, très équilibrée et « agréable » selon les dires de ses pilotes de l'époque, et qui n'aura sans doute manqué que d'un peu de puissance et de développement pour prétendre à une meilleure carrière. Celle-ci s'est toujours effectuée avec le moteur Cosworth, qui demeure nettement le moteur le plus titré de toute l'histoire de la Formule 1. La version DFR en constitue l'ultime évolution, étudiée en fonction du règlement 1989, qui bannit les turbos et impose une cylindrée de 3,5 litres. Sa puissance estimée avoisine ou dépasse les 600 chevaux, à rapprocher des 500 kilos à sec de la Formule 1 qu'il doit propulser. Un rapport poids-puissance proprement diabolique, chaque cheval-vapeur ayant moins d'un kilo à sa charge ! Pour retrouver le même niveau de sensations, vous pouvez toujours courir…

First an employee and then a consultant engineer, Gianpaolo Dallara founded his firm in 1972 at Varano, near Parma, where he was born, with the avowed intention of competing with the likes of March, Lola and other companies that the customer teams used to race with. Success would be seen in Formula 3 and Formula 2 and also in F3000 and Indycar racing. Today, Dallara Automobili provides all registered Formula Indy chassis.

But personally, Dallara has never ceased to cherish Formula 1.

In the 1980s, his magnificent résumé in engineering couldn't be completed without venturing into F1. So in 1986, the small firm from Varano provided the cars for Scuderia Italia, also called BMS (Brixia or Brescia, Motor Sport) Beppe Luchini, a rich Italian steelmaker. In 1988 "the other Scuderia " entered a Dallara 188 in each of the 14 Grand Prix with Alex Caffi as driver. A learning season for the driver as well as for the team, as none scored. In 1989, it was quite otherwise. This time, the team entered two cars in the championship, one with Alex Caffi always, and another for the quick and whimsical Andrea de Cesaris. The BMS Dallara, always with a relatively modest budget, had their best season. In addition to the top teams of the moment (McLaren-Honda, Williams-Renault, Ferrari, Benetton-Ford) Dallara was competing for points alongside Tyrrell, Lotus and Arrows. And Brabham, Minardi, Onyx, March, Ligier, AGS and Lola were all behind.

Caffi finished 4th and 6th in Monaco and in Canada and managed to qualify in fifth position in Phoenix. But the most beautiful feat was to the credit of de Cesaris, who finished on the podium at the Circuit Gilles Villeneuve in Montreal. That day, the Italian drove chassis # 189/04 that we are presenting today.

This Dallara 189 is a fine car, simple, balanced and very "nice" in the words of its drivers of the time, and that it certainly lacked only some power and development to achieve a better carrer. This has always been the case with the Cosworth engine, which clearly remains the most successful engine in the history of Formula 1 though. The DFR version is the ultimate evolution, developed according to regulation of 1989, which banned turbos and imposed a displacement of 3.5 liters. Its estimated power is close to or above 600bhp, weight is close to 500kg dry. A diabolical power to weight ratio, each horsepower with less than a kilo to propel ! To find that same level of sensations, you can still run this car...









377

Sans titre de navigation

- Chef d'œuvre du chantier Abbate
- Authentique moteur F1 Ferrari
- Historique limpide

- *Masterpiece of the Abbate boatyard*
- *Genuine Ferrari F1 engine*
- *Known history*

400 000 – 600 000 €

Un des trois seuls racers à moteur Ferrari / *One of the only three hydroplanes with Ferrari engines*

1954 RACER ABBATE-FERRARI F1 'ANTARES II'

Contrairement à certaines idées reçues, Enzo Ferrari n'était pas opposé à l'engagement de ses moteurs en compétition motonautique, un sport qui avait alors un grand rayonnement international dans les années 1950. C'est ainsi qu'entre 1952 et 1953, pas moins que trois records du monde officiels de vitesse furent battus par des racers équipés de moteurs Ferrari V12. Mais ce n'était pas pour la conquête des records que le pilote helvético-italien Augusto Schapira commanda au chantier Guido Abbate un nouveau racer équipé d'un moteur Ferrari 4 cylindres pour la saison 1954 des courses de championnat sur circuit entre bouées. Ce chantier fut fondé par Guido Abbate en 1946 sur le lac de Côme avec, dès l'origine, une vocation résolument tournée vers la compétition et de nombreux succès. En quelques années, Abbate détenait déjà 8 records du monde dont 2 avec des moteurs Ferrari V12, conquis entre 1951 et 1953, sans compter d'innombrables victoires en circuit. Antarès II est, à ce jour, l'un des trois seuls racers à moteur Ferrari en existence et le seul équipé d'un moteur à quatre cylindres et n'a eu que quatre propriétaires depuis sa construction.

Contrary to popular belief, Enzo Ferrari was not opposed to his engines being used in powerboat racing, a sport with great international appeal during the 1950s. During 1952 and 1953 no less than three official world speed records were set by racing boats fitted with V12 Ferrari engines. However, when the Swiss-Italian Augusto Schapira commissioned the boatbuilder Guido Abbate to build a new racing boat, fitted with a 4-cylinder Ferrari engine, it wasn't to break records but to compete in the 1954 championships, featuring circuit races around buoys. The boatyard had been founded by Guido Abbate on Lake Como in 1946, to build boats for racing, which it did with great success. Within a few years, Abbate held 8 world records including 2 achieved with V12 Ferrari engines between 1951 and 1953, as well as countless victories in circuit racing.
Antares II remains one of only three Ferrari-engined hydroplanes in existence and the only one equipped with a four-cylinder engine. It has had only four owners from new.

La coque d'Antarès II

Dès l'après deuxième guerre mondiale et jusqu'au début des années 1970, la compétition motonautique fut dominée par les coques de racer (généralement monoplaces) dites « à trois points ». Cette expression vient de l'architecture de ces bateaux possédant deux larges flotteurs latéraux à l'avant tandis que l'arrière se termine par une partie plus fine portant l'hélice et le gouvernail. Dès que le bateau a atteint sa vitesse de sustentation à la surface de l'eau, la coque ne repose plus que sur trois points, c'est à dire l'extrémité des deux flotteurs latéraux et la pointe de l'hélice à l'arrière. On comprend que cette forme est destinée à réduire au maximum le contact et la friction de l'eau sur la coque, permettant ainsi d'atteindre les plus hautes vitesses.
Les formes d'Antarès II sont originales pour un racer italien car fortement inspirées par les lignes des racers américains du début des années 1950 tels que les Lauterbach qui dominaient la compétition aux Etats-Unis. A l'époque, dans le motonautisme, tout de ce qui venait d'Outre Atlantique était considéré comme supérieur. Carlo Riva lui-même suivit cette tendance à ses débuts en allant chercher ses moteurs en exclusivité chez Chris-Craft dans le Michigan dès 1953. Cette influence américaine se manifeste, entre autres, par un pont à deux niveaux avec des lignes tendues et très marquées contrairement aux bateaux italiens généralement plus arrondis. Sous la carène, le fond des flotteurs est lui aussi à deux niveaux pour favoriser l'arrivée d'air sous la coque et donc la sustentation. Avec ses caractéristiques originales, Antarès II n'a d'équivalent, à son lancement en 1954, que le racer Abbate Laura 1er du grand champion et recordman du monde Mario Verga dans une catégorie de cylindrée plus élevée et dont il n'existe plus qu'une réplique dans un musée.

The Antares II hull

From the end of the Second World War to the early 1970s, powerboat racing was dominated by « three-point » hydroplanes (usually single-seaters). The expression « three-point » comes from the architecture of the boats with two wide side floats at the front and a narrower shape at the transom for the propeller and the rudder. When the boat reaches a certain speed, it tifts up so that the hull rests on the surface of the water on just three points, i.e. the ends of the two side floats and the tip of the propeller at the transom. This reduces the area of contact and friction of the water on the hull to a minimum, allowing the boat to go much faster.
The design of Antares II was unusual for an Italian racing boat as it was heavily influenced by the style of American hydroplanes of the early 1950s, such as the Lauterbach boatyard that was dominating racing in the US. At that time in powerboat racing in Italy, everything from the other side of the Atlantic was deemed to be better. Even Carlo Riva was of this opinion when he started out, sourcing his engines exclusively from Chris-Craft in Michigan from 1953. This American influence was apparent in the shape of a two-tiered deck with angular styling, in sharp contrast to the more rounded Italian boats. Under the hull, the bottom of the floats was also stepped to encourage air under the nose and lift the boat up. With these original features, the only boat close in design to Antares II when it was launched in 1954 was the Abbate hydroplane Laura 1er of the world record-breaker and champion Mario Verga, which was in a higher powered class, with only a replica surviving today in a museum.

Le moteur Ferrari d'Antarès II

Le moteur d'origine fut spécialement construit pour le bateau d'Augusto Schapira sous la désignation « Motoscafo Tipo 700 » avec le matricule 0430 et passé au banc à Maranello le 14 avril 1954. Ce 4 cylindres Ferrari avait une cylindrée de 2,8 litres pour correspondre à la catégorie internationale « M » des racers à coque trois points. Le dossier Ferrari d'origine indique que ce moteur fut monté à partir d'un bloc de 735. Sa puissance au banc était de 223 ch. à 6000 t/mn. On sait que pendant la saison 1954, la Scuderia Ferrari ne cessa d'utiliser tour à tour son modèle 500 F2 spécialement adapté à la F1, puis la 553 de 2,5 litres construite pour ce championnat et jusqu'à la 625 F1, afin de contrer l'offensive de Mercedes. C'est ainsi qu'on put voir, lors de certaines courses, l'apparition de voitures hybridées entre la 553, la 625 et même la 735 avec des pilotes comme Froilan Gonzalès, Nino Farina, Alberto Ascari et Mike Hawthorn. Adapté de la F2 à la F1 pour la saison 1954, le même type de moteur Lampredi fut monté également dans les monoplaces 625 F1 et 555 F1 Super Squalo (1955-1956).

The Ferrari engine of Antares II

The original engine, « Motoscafo Tipo 700 », numbered 0430, was built specially for the boat belonging to Augusto Schapira, and was completed at Maranello on 14 April 1954. This four-cylinder Ferrari engine was 2.8-litres, to comply with the international category « M » for three-point hydroplanes. The original Ferrari file indicates that this engine was built from a 735 block. When tested, it produced 223 bhp at 6000 rpm. It is known that during the 1954 season, the Scuderia Ferrari continued to use the 500 F2 model adapted for F1, as well as the 2.5-litre 553 and the 625 F1, to counter the Mercedes offensive. Thus, at certain races, it was possible to see cars that were hybrids of the 553, 625 and even the 735, in the hands of drivers like Froilan Gonzalès, Nino Farina, Alberto Ascari and Mike Hawthorn. Adapted from F2 for F1 for the 1954 season, the same type of Lampredi engine was also used in the 625 F1 and 555 F1 Super Squalo (1955-1956) single-seaters.





Grand Prix International d'Italie – Milan – 2 octobre 1955. DR





Carrière sportive du bateau

Augusto Schapira débute sa saison 1954 au volant de son racer Abbate le 20 juin sur le circuit de l'Idroscalo de Milan lors des essais du Trofeo Campari. La presse salue l'entrée en scène de ce nouveau concurrent, le nom Ferrari retenant bien évidemment l'attention des observateurs qui remarquent ce moteur 3 litres à la cylindrée réduite pour entrer dans la catégorie des 2,8 litres. Pendant la course très disputée, Schapira doit abandonner en raison d'une écope de refroidissement d'eau cassée. Une semaine plus tard, les ténors de la classe des 2,8 litres, la catégorie reine à l'époque, se retrouvent à Turin. Ils ont pour nom Ezio Selva, Oscar Scarpa, Liborio Guidotti et Augusto Schapira. Son Antarès II termine à la troisième place, un bel exploit quand on considère la valeur et la longue expérience de ses opposants.
Le 2 août 1954 a lieu la grande épreuve de Stresa sur le lac Majeur. Schapira reste longtemps en tête, n'étant finalement dépassé que par Selva vers la fin. Le 12 septembre, le Championnat d'Europe se déroule à Campione d'Italia. Après une course mouvementée, Schapira termine une fois de plus à la troisième place, un exploit pour ce gentleman driver derrière deux grands professionnels.
Au début de la saison 1955, la catégorie « M » des 2800 cc fut transformée en catégorie 2,5 litres d'un poids de 500 kg. Schapira continuera à participer à quelques compétitions dont le Grand Prix d'Italie mais seulement admis dans la catégorie de cylindrée supérieure avec donc moins de chances de succès. On ne trouve plus trace des participations du racer à moteur Ferrari de Schapira après la saison 1955. Cet industriel, très pris par ses affaires industrielles en pleine expansion, se retira de la compétition. On notera que Schapira s'adressa au chantier de Guido Abbate avec l'intention de pouvoir monter, dans le même bateau, soit son 4 cylindres Ferrari soit un V12 Colombo 166MM de 2 litres. Ce montage d'un V12 dans Antarès II n'est cependant pas avéré. En revanche, la fiche de suivi du moteur chez Ferrari indique une révision commandée par Schapira et exécutée à Maranello le 10 mars 1956.

The boat's racing history

Augusto Schapira began the official 1954 season at the wheel of his Abbate hydroplane on 20 June, for the Trofeo Campari on the Idroscalo circuit in Milan. The press welcomed the arrival of this new competitor, with the Ferrari name attracting attention, and observers noting that the 3-litre engine had been reduced in size to compete in the 2.8-litre class. During the hotly contested race, Schapira was forced to retire with a broken cooling water intake.
A week later, the main competitors of the 2.8-litre class, the top class at the time, found themselves in Turin. They were Ezio Selva, Oscar Scarpa, Liborio Guidotti and Augusto Schapira. Schapira finished third in Antares II, which was a great achievement given the talent and experience of his opponents. The big challenge at Stresa, on Lake Maggiore, took place on 2 August 1954. Schapira stayed out in front for a large part of the race, passed only by Selva towards the end. On 12 September, the European Championship took place at Campione d'Italia. After an eventful race, Schapira finished third behind two top drivers considered as professionals, yet another feat for this gentleman racer.
At the start of the 1955 season, the 2800cc class « M » changed to a 2.5-litre 500 kg class. Schapira continued to compete in some races including the Italian Grand Prix, but with less chance of success being in the larger-engined class. There is no sign that Schapira's Ferrari-engined hydroplane took part in any races after the 1955 season. Fully occupied managing his expanding textile businesses, the industrialist retired from competition. It appears that Schapira discussed initially with Abbate's boatyard the possibility of being able to use either his 4-cylinder Ferrari engine or a 2-litre V12 Colombo 166MM engine in the same boat. There is no confirmation of a V12 engine being fitted. However, records at Ferrari indicate that a service ordered by Schapira was carried out at Maranello on 10 March 1956.

Après la compétition

Après 1956, la bateau fut remisé et conservé par son propriétaire, industriel du textile installé à Varèse, non loin du lac Majeur. Au début des années 1970, il le vendit à un collectionneur italien d'automobiles, passionné de Ferrari. A l'époque, aucun amateur ne s'intéressait au passé des bateaux de course des années 1950 mais seulement à leurs moteurs prestigieux. De nombreuses coques ayant connu la gloire furent dépouillées de leurs moteurs afin de permettre la restauration de voitures de course telles que Maserati, Alfa Romeo et Ferrari. C'est ainsi que le moteur Tipo 700 d'Antares II quitta l'Italie, fit un passage par la France avant de partir en Angleterre. Il est probable qu'une Ferrari de sport ou monoplace du milieu des années 1950 ait été équipée de ce moteur.
Une quinzaine d'années plus tard, dans les années 1990, alors que la restauration des bateaux de compétition entra dans une phase active chez plusieurs passionnés d'automobile, le propriétaire d'Antarès II et fin connaisseur de l'histoire de Ferrari se décida à remettre un moteur dans sa coque. Il trouva dans le célèbre atelier Sport Auto de Diena & Silingardi à Modène un rare moteur de 553 F1 correspondant le mieux aux caractéristiques du moteur d'origine. Le moteur Ferrari qui équipe Antares II depuis plusieurs décennies est un Tipo 106 aux caractéristiques suivantes :

Tipo 106

Concepteur : Aurelio Lampredi
4 cylindres en ligne
Double allumage
2 magnétos Magneti Marelli
Numéro frappé sur différentes pièces du moteur : « 553 N2 »
2 soupapes par cylindre
alésage : 100 mm
course : 79,5 mm
cylindrée : 2498 cc
puissance 260 ch. à 7200 t/mn
2 carburateurs horizontaux double corps Weber 58 DCOA3

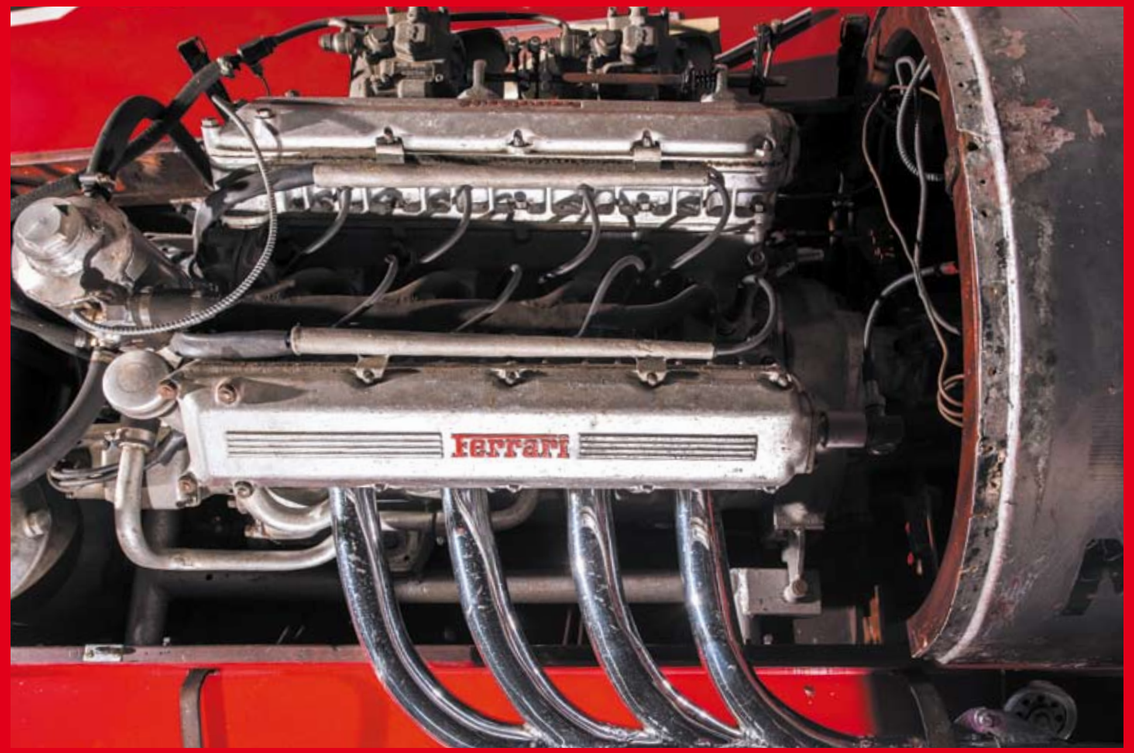
After competition

After 1956, the boat was put away and conserved by its owner, a textile manufacturer based in Varese, not far from Lake Maggiore. At the start of the 1970s, he sold it to an Italian car collector who was passionate about Ferrari. At that time, enthusiasts weren't interested in the provenance of 1950s powerboats, only their prestigious engines. Numerous hulls with successful racing history were stripped of their engines to further the restoration of Maserati, Alfa Romeo and Ferrari racing cars. And so the Antares II Tipo 700 engine left Italy, made its way through France and on to England. It is likely that a mid-1950s Ferrari sports car or single seater would have been given this engine.
Some years later, during the 1990s, when certain automobile enthusiasts became interested in the restoration of racing boats, the owner of Antares II, an expert in Ferrari history, decided to reinstall an engine in his boat. At the renowned workshop of Diena & Silingardi's Sport Auto in Modena, he found a rare 553 F1 engine, that was the best match to the original engine. The Ferrari engine that has been in Antares II for several decades is a Tipo 106 with the following specification :

Tipo 106

Designer : Aurelio Lampredi
4-cylinders inline
Dual ignition
2 magnetos Magneti Marelli
Number stamped on different sections of the engine : « 553 N2 »
2 valves per cylinder
bore : 100 mm
stroke : 79,5 mm
displacement : 2498 cc
power 260 bhp at 7200 rpm
2 carburettors horizontal twin-body Weber 58 DCOA3

Reproduction by any means whatsoever is strictly prohibited



Ce type de moteur fut mis au point pour la saison 1954 à destination de la monoplace 553 F1 Squalo ayant pour origine celui de la monoplace 553 F2 de 2 litres et 180 ch. (1953-1954) On notera que le montage de deux double carburateurs Weber 58 DCOA3 n'était pas généralement utilisé sur les monoplaces qui étaient plutôt équipées de Weber 50 DCOA3 mais ne fut monté, à l'époque, apparemment que sur la 750 Monza de 3 litres et 250 ch.

This type of engine was developed for the 1954 season for the 553 F1 Squalo single-seater, taken from the 2-litre,180 bhp 553 F2 engine (1953-1954).
Note that the two twin Weber 58 DCOA3 carburettors were apparently only used on the 3-litre 250 bhp 750 Monza, and not used on the single-seaters which were fitted mostly with Weber 50 DCOA3 carburettors.

Restauration

Dans ces même années 1990, la coque fut restaurée au chantier de Giancarlo Dalo à Côme. Cet expert de la restauration des racers fut, pendant de nombreuses années, contremaître au chantier d'Angelo Molinari qui produisait, au début des années 1960, parmi les coques les plus innovantes qui dominèrent les épreuves de l'époque. Dûment restauré, Antarès II entra ensuite dans une importante collection française d'automobile, dispersée il y a quelques années dans le cadre d'une succession. Le racer à moteur Ferrari F1 fut alors acquis par un passionné de la marque basé dans le sud de la France.
On notera qu'aucun des deux propriétaires successifs après que le bateau ait retrouvé une mécanique digne de lui ne touchèrent à quoi que ce soit pouvant affecter l'avenir de cette pièce unique. Ce fut une excellente décision car l'intervention du restaurateur dans les années 1990 avait été volontairement limitée pour altérer le moins possible l'authenticité de l'objet. On leur en sait gré aujourd'hui car cela a permis de préserver un ensemble avec de très nombreux éléments d'origine, non seulement dans la structure, les ponts et les carénages en aluminium typiques de l'époque mais jusque dans le cockpit de monoplace dont les couleurs, les odeurs, le volant et la sellerie sont une invitation à l'embarquement immédiat.

Restoration

During the same period of the 1990s, the hull was restored at the boatyard of Giancarlo Dalo in Como. An expert restorer of racing boats, Dalo supervised, for many years, the boatyard of Angelo Molinari, where some of the most innovative boats dominating racing were built during the early 1960s. Once restored, Antares II became part of an important French car collection, which was sold some years ago as part of an estate. The F1 Ferrari-engined boat was subsequently bought by a marque enthusiast based in the South of France.
It should be noted that neither of the two successive owners of the boat since it regained its engine changed anything that would affect the future of this unique piece. This was an excellent decision as the restorer during the 1990s had changed as little as possible, to retain its authenticity. We are grateful for this today as many original elements have been preserved, not only in the structure, the decks and aluminium fascias typical of the era, but also the single-seater cockpit where the colours and smells are highly evocative and the steering wheel and upholstery are an invitation to climb on board immediately.















378

Titre de circulation allemand RDA
German title (GDR)

Châssis n° 74236

- Belle restauration
- Confortable et facilement utilisable
- Modèle rare

- *Superb restoration*
- *Comfortable and easy to use*
- *Rare model*

180 000 – 220 000 €

1938 BMW 327/328 CABRIOLET

Une des plus célèbres des BMW, la 328 a largement contribué à la notoriété de la marque. Née en 1936, son dessin est une sorte d'archétype du roadster de cette époque : minimaliste, sobre et sportif, il montre de plus un profilage qui traduit l'expérience aéronautique de BMW. Le capot dissimule un moteur bien né, offrant une technique particulièrement originale : six cylindres en ligne, culasse hémisphérique et soupapes en tête, commandées par un système de renvoi sophistiqué. La 328 remporte un nombre incalculables de courses, dont en juin 1936 le Nürburgring ou les Mille Miglia.
Fort du succès de son modèle, BMW en développe des déclinaisons plus touristiques, dont le cabriolet 327. Dotée d'une carrosserie et d'une finition plus confortable, elle reçoit le même moteur dans une configuration un peu moins puissante. Relativement légère, bien conçue et élégamment dessinée, elle est idéale aussi bien pour se lancer à l'attaque des cols alpins que pour se rendre au théâtre par une belle soirée d'été. Comme le précise le certificat délivré par BMW, la voiture que nous proposons a été livrée neuve le 11 novembre 1938 à G. Bischof & Co, à Cologne, en Allemagne. L'actuel propriétaire en a fait l'acquisition en 2011, auprès d'un amateur qui l'avait conservée pas moins de 35 ans ! Depuis, elle a été entièrement restaurée dans sa teinte d'origine telle qu'elle est indiquée sur le certificat BMW. Bien qu'il ne s'agisse pas de celui d'origine, le moteur est un vrai moteur 327/328, qui a été refrappé avec le numéro du moteur d'origine lors de son montage dans la voiture. Elle est aujourd'hui superbe avec sa carrosserie en deux tons de bleus, sa capote impeccable et son intérieur qui présente une sellerie magnifique en cuir bleu, des moquettes neuves et des contreportes avec garniture bois et vide-poche plissé. C'est un voiture superbe, plus confortable et plus utilisable sur de longues distances que le roadster 328, tout en présentant le même moteur six-cylindres. Une très belle pièce, qui ne devrait pas laisser les amateurs insensibles.

One of the most well known BMW models, the 328 played a large part in raising the profile of the marque. Created in 1936, it was the archetypal roadster for this period : minimalist, understated and sporty, with a profile that drew from BMW's aeronautical experience. The boot hid a well-designed engine with particularly original engineering : in-line six-cylinders, hemispherical cylinder head and overhead valves, with a sophisticated method of operation. The 328 won countless races including the Nürburgring in June 1936 and the Mille Miglia.
Encouraged by the success of this model, BMW developed touring versions, including the 327 cabriolet. With a body and level of finishing that offered greater comfort, it had the same engine in a slightly less powerful configuration. Relatively light, well engineered and elegantly designed, it was as happy tearing up alpine passes as cruising to the theater on a fine summer's evening.
As the certificate issued by BMW states, the car on offer was delivered new on 11 November 1938 to G. Bischof & Co, from Cologne, Germany. The current owner bought the car in 2011, from an enthusiast who had kept the car for no less than 35 years ! Since then, it has been completely restored in its original livery, as recorded in the BMW certificate. Although not the original one, the engine is a genuine 327/328 example, which was restamped with the original engine number when it was put in the car. Today, it is stunning with two-tone blue body, immaculate hood and inside, magnificent blue leather upholstery with new carpets and wooden door trim with pleated pockets. This is a wonderful car, more comfortable and easier to use on long journeys than the 328 roadster, but with the same six-cylinder engine. A really lovely car that must attract the attention of enthusiasts.





















379

Carte grise française
French title

Châssis n° 3305
Moteur n° 26305
Caisse n° 100304

- Voiture de grande classe
- Puissante et rapide
- Restauration de qualité
- Désirable version "Surprofilé"

- *A high class car*
- *Powerful and fast*
- *Good quality restauration*
- *Desirable Version "Surprofilé"*

60 000 – 80 000 €

1948 TALBOT LAGO T26 COACH «SURPROFILÉ»

"Lago Record" : cette inscription plaquée sur le coffre arrière en impose traduit la présence du plus gros moteur alors disponible chez Talbot : le six cylindres 4,5 litres dont Antony Lago a posé les bases pendant la guerre, dans le but de se relancer dans la compétition dès le conflit terminé. Ses soupapes en tête commandées par deux arbres à cames haut placés dans le bloc dessinent une chambre de combustion hémisphérique. Ses 170 ch emmènent cette élégante automobile à 170 km/h, ce qui en fait une des voitures de tourisme les plus rapides de son époque. Pour la boîte de vitesses, Antony Lago est resté fidèle à la présélective Wilson. Le coach T26 a signé plusieurs exploits sportifs, comme un trajet Paris-Nice et retour en 21h 35 mn avec Edmond Mouche.
Cette Talbot T26 a été livrée le 3 août 1948 à la société Ponçet-Dumond et Cie, entreprise de construction. Elle était alors de couleur "Crème du Japon", avec intérieur en cuir "vert 54", teintes conservées lors de sa restauration. L'actuel propriétaire en a fait l'acquisition en janvier 2004 auprès de la fille d'un ancien concessionnaire Citroën situé dans les Ardennes. Il a ensuite décidé d'accorder à cette belle voiture la restauration qu'elle méritait. Ainsi, de 2004 à 2012, elle a été complètement démontée et tout a été passé en revue et rénové : châssis, moteur, boîte Wilson révisée, circuit électrique, tôlerie, boiseries de carrosserie, rien n'a été laissé au hasard, comme en témoigne le dossier de photos. A l'intérieur, la sellerie a été refaite, de même que la planche de bord et le ciel de toit. Cette Talbot T26 est équipée de ses jantes Rudge d'origine à rayons, ainsi que d'un toit ouvrant. Aujourd'hui, la présentation de la voiture est superbe, avec son intérieur luxueux, son tableau de bord sportif et, à l'extérieur, sa ligne élégante et dynamique. Particulièrement raffinée dans cette version coach "Surprofilé", elle saura prodiguer à son nouvel acheteur le plaisir sans égal d'un haut de gamme sportif à la française.

"Lago Record", this badge on the trunk reflects the presence of the largest engine then available from Talbot : the 4.5-liter six-cylinder which Antony Lago laid the foundations of during the war, in order to revive the brand when the conflict was expected to end. Its overhead valve is controlled by two cam shafts arranged in the upper part of the block with hemispherical combustion chamber s. The car's 170bhp was good enough to take this elegant car to a top speed of 170km/h, making it one of the fastest cars of its era. For the gearbox, Antony Lago remained faithful to the Wilson pre-selector. The T26 managed to garner several sporting achievements, one of them being the distance of Paris to Nice and return done in a record 21 hours and 35 minutes, with Edmond Mouche as the driver.
This Talbot T26 was delivered on August 3, 1948 to the Poncet-Dumond et Cie, a construction company. The colour was a "Cream of Japan" with leather interior in "Green 54", shades that have been retained during the car's restoration. The current owner acquired the car in January 2004 from the daughter of a former Citroën dealership located in the Ardennes. He then decided to give this beautiful car a thorough restoration that it deserved. Thus, from 2004 to 2012, the car was completely disassembled and everything has been serviced and/or refurbished : chassis, engine, Wilson gearbox, the electric circuitry, sheet metal, trim for the body, nothing was left to chance , as evidenced by the photo folder. Inside, the upholstery has been redone as well as the dashboard and the roof headliner. This Talbot T26 is equipped with its original Rudge wheels and a sunroof. Today, the condition of the car is superb, with its luxurious interior, its sporting dashboard, and outside, its elegant and dynamic lines. Particularly refined in this "Surprofilé" version, this car will surely provide its new owner the unparalleled pleasures of a high-end sports car in the French tradition.

380

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° YR5088
Moteur n° YR5088

- Exceptionnelle à tous points de vue
- Historique suivi
- La dernière "grande" Bentley
- Chef-d'œuvre esthétique
- Présentation impeccable

- *Exceptional in every way*
- *Continuous history*
- *The last « big » Bentley*
- *Aesthetic masterpiece*
- *Impeccable presentation*

2 500 000 – 3 000 000 €

1931 BENTLEY 8-LITRE COUPÉ SPORTSMAN GURNEY-NUTTING

Avec ses victoires aux 24 Heures du Mans, Bentley a largement fait ses preuves en compétition. Mais il faut aller plus loin et détrôner Rolls Royce au sommet du luxe britannique, en matière d'automobile. Ainsi, au Salon de Londres 1930, la marque présente la 8-Litre. Elle reprend la technique de l'imposante 6,5 litres, mais ne se refuse aucun superlatif. Le six-cylindres en ligne comporte un arbre à cames en tête et quatre soupapes par cylindre et, avec sa cylindrée de 7 983 cm3, il développe 220 ch à 3 500 tr/mn. Autrement dit, il est d'une souplesse exceptionnelle et les comptes-rendus d'époque en témoignent, comme The Autocar de 1930 : "Tout en offrant les performances d'une voiture de sport (...), cette voiture peut être conduite sur le quatrième rapport, aussi lentement qu'un homme à pied, et accélérer sans difficulté ni à-coup."Jusqu'à la vitesse de pointe, qui s'élève à 160 km/h ! Un chiffre que n'atteignent pas les Rolls Royce, bien que le châssis de la 8-Litre soit plus long que la plus longue des Rolls Royce comparables.

With victories to its name in the Le Mans 24 Hours, Bentley had definitely proved itself in competition. To knock Rolls-Royce off the top spot for British luxury automobiles however, it was necessary to go one step further. And so, at the 1930 London Motor Show, the marque presented the 8-Litre. Employing the engineering of the imposing 6.5-litre, this car called for all the superlatives. The in-line six-cylinder engine had a single overhead camshaft and four valves per cylinder and with 7,983cc, it produced 220 bhp at 3,500 rpm. In other words, it was exceptionally versatile and was reported as such in period road tests, such as The Autocar of 1930 : « While offering the performance of a sports car (....), this car can be driven in top gear, as slowly as a man walks, and can accelerate without snatch and without difficulty. » Right through to a top speed of 160 km/h ! This was a higher number than Rolls-Royces were capable of, even though the 8-litre chassis was longer than the longest comparable Rolls-Royce.







Mrs Monroe of Langholm lors de la livraison de #YR5088 au Captain John Moller en 1931. DR

Toutefois, malgré ses indiscutables qualités, la Bentley 8-Litre va souffrir comme nombre de ses rivales de la Grande Dépression ayant suivi le crach de 1929, et seuls 100 exemplaires verront le jour, ce qui en fait un modèle particulièrement rare. Bien évidemment, un chef-d'œuvre technique de ce niveau ne peut alors qu'attirer les carrossiers les plus réputés, qui mettent tout leur talent à l'habiller. A côté de Vanden Plas, Gurney-Nutting est un des carrossiers les plus familiers de Bentley, et il y montre une grande sureté de dessin. C'est à lui que l'on doit ce coupé Sportsman, une merveille d'équilibre pour un châssis de cette dimension. Sa beauté sera immédiatement reconnue, car cette voiture remportera dès 1932 le trophée du "Best Coachwork", lors du Rallye du RAC.
A cette époque, cette 8-Litre est entre les mains de son premier propriétaire, un personnage peu banal. Le Captain John Moller est en effet un fin pilote d'avion et, sur une photo prise lors du Rallye du RAC 1932, la voiture est équipée d'une mascotte évoquant un Gipsy Moth, l'appareil utilisé habituellement par John Moller. Dans une lettre datant de 1999, Lord Monro of Langholm reconnaît avoir été présent lors de la livraison de la voiture neuve, et précise que sa sœur apparaît sur une des photos en noir et blanc qui accompagnent la voiture. Il indique également que c'est à bord de cette 8-Litre qu'il a pour la première fois roulé à 180 km/h et que lorsque John Moller s'est séparé de sa voiture, il l'a cédée à Sir Edmund Findlay, propriétaire d'un journal en Écosse.

However, despite these indisputable qualities, and along with many of its rivals, the Bentley 8-Litre suffered from the Great Depression that followed the 1929 Crash and just 100 examples were built, making it a particularly rare model. Naturally, a technical masterpiece such as this attracted the most reputable coachbuilders, who exercised all their talent on creating bodies for the car. It was Gurney-Nutting, one of Bentley's most trusted coachbuilders along with Vanden Plas, who was responsible for the Sportsman coupé, a marvel of design with perfect balance for a chassis of this size. Its beauty was recognised immediately, and the car won the 1932 « Best Coachwork » Trophy at the RAC Rally.
At this time, our 8-Litre was in the hands of its first owner, an extraordinary character, by the name of Captain John Moller. Moller was a pilot and a photo taken at the 1932 RAC Rally, shows the car displaying the mascot of a Gipsy Moth that was associated with him. In a letter from 1999, Lord Monro of Langholm recalls having been present when the new car was delivered, and notes that his sister appears in one of the black and white photos that come with the car. He also indicated that it was in this 8-Litre car that he first drove at 180 km/h, and that when John Moller parted with his car, he sold it to Sir Edmund Findlay, a newspaper proprietor from Scotland.











YR5088 Rallye du RAC 1932

Les documents d'entretien montrent que, en 1938, la voiture est régulièrement utilisée et entretenue. En 1955, elle est immatriculée au nom de D.A. Dale, et un document de 1964 montre qu'elle a été quelque temps retirée de la circulation tout en conservant son immatriculation d'origine, SM 8794. Le propriétaire suivant est M. John A. MacQueen, de Deansfield House, à Stafford et c'est lui qui la cède à M. Charles Teall, dans les années 1970. Ce splendide coupé Gurney-Nutting comporte encore tous ses éléments d'origine, et Charles Teall décide de faire complètement restaurer la voiture, avec un résultat époustouflant. Sa provenance, sa qualité et son état permettent ensuite à cette Bentley 8-Litre de remporter de nombreuses récompenses : "Best of Show" au Louis Vuitton Classic 1999 du Hurlingham Club puis, en 2001, deuxième de sa catégorie au Concours d'Élégance de Pebble Beach. Il est peut-être encore plus important de noter les prix attribués par le Bentley Driver's Club, dont les juges présentent une connaissance sans égale de ce type de voiture : en 1997, "Best Vintage Saloon", puis "Best 8-Litre" et plus récemment "Best Vintage Bentley" du rassemblement.
Ces trophées et récompenses soulignent la reconnaissance dont bénéficie cette considérable automobile, ce qui n'est guère surprenant compte tenu de ce qu'elle est : la carrosserie Gurney-Nutting est d'une beauté rare, et parvient à donner à ce châssis bourgeois une allure sportive et légère. Les ailes relativement courtes, les marchepieds effilés faisant office de coffre, les roues à voile plein, les pare-chocs minces et discrets, la malle volumineuse mais parfaitement intégrée à la ligne arrière, tout contribue à cette impression de dynamisme et d'équilibre.
A l'avant, la haute calandre chromée surmontée d'une mascotte de femme ailée et encadrée de trois projecteurs est un modèle du genre. Le ravissement se poursuit à l'intérieur de la voiture, quand la portière s'ouvre sur un habitacle où le cuir bleu des sièges et des contreportes montre une patine légère, sans accroc. Tout invite à prendre place dans cet ensemble confortable. Le siège conducteur présente un décrochement soigneusement étudié pour permettre de manœuvrer les leviers de vitesses et de frein,

The maintenance documents show that in 1938 the car was regularly driven and maintained. In 1955 it was registered in the name of D.A. Dale and a document from 1964 shows that it had been taken off the road for some time while retaining its original registration, SM 8794. The subsequent owner was Mr John A MacQueen of Deansfield House, Stafford, and it was him who sold the car to Charles Teall during the 1970s. This splendid Gurney-Nutting coupé still had all its original components and Teall decided to restore it completely, with breathtaking results. The provenance, quality and condition of this Bentley 8-Litre won it numerous awards: « Best of Show » at the Louis Vuitton Classic at the Hurlingham Club in 1999 and second in class at the 2001 Pebble Beach Concours d'Élégance. It is perhaps more important to note the prizes awarded by Bentley Driver's Club, whose judges share an unrivalled knowledge of this type of car: in 1937 « Best Vintage Saloon », then « Best 8-Litre » and more recently, the meeting's « Best Vintage Bentley ».
These trophies and awards highlight the recognition given to this important automobile, which is not surprising: the Gurney-Nutting coachwork has a rare beauty and succeeds in giving this substantial chassis a light, sporting appearance. The relatively short wings, the streamlined running boards that double up as storage space, the covered wheel hubcaps, the narrow and discreet bumpers and the roomy trunk shaped to fit in with the rear styling all come together to give a dynamic and balanced whole. At the front, the high chrome radiator grille, surmounted by a mascot of a winged female torso, and framed by three headlamps, is a perfect representation of this type of model.
Superlatives abound for the interior as well, with the doors opening up to a passenger compartment with blue leather seats and door-linings that display a light and flawless patina. The whole interior is inviting and comfortable. The driver's seat has a carefully designed cut away section to allow easy use of the gear and brake levers, and the blue carpet is immaculate. Wood lines the dashboard, door panels and courtesy equipment for the rear passengers, and the roof opens up over the front seats,











et la moquette bleu est impeccable. Le bois garnit le tableau de bord, les entourages de portes et les équipements de courtoisie réservés aux places arrière, alors que le toit ouvrant découvre très largement les deux places avant, transformant la conduite en une agréable promenade aérée et ensoleillée. La planche de bord présente de nombreux instruments de très belle présentation et le moyeu du volant comporte les leviers traditionnels d'avance, starter et accélérateur à main. Il suffit ensuite de lever le capot pour comprendre ce que Bentley voulait faire de sa 8-Litre : l'énorme moteur remplit tout l'espace, dans un étonnant mélange de sobriété et de sophistication. L'ensemble est impeccable et si, d'une façon générale, la voiture peut montrer quelques traces d'usure, elles correspondent à une utilisation normale et un entretien scrupuleux.
Ses précédents propriétaires n'ont pas hésité à utiliser cette fantastique Bentley 8-Litre sur de longues distances. Elle saura apporter le même plaisir à celui qui saisira la fabuleuse opportunité que représente sa mise en vente.
Véritable monument esthétique et technique, pièce maîtresse de l'histoire de Bentley, témoin de la rivalité au plus haut niveau entre les plus belles marques, cette Bentley 8-Litre est évidemment beaucoup plus qu'une automobile : c'est une œuvre d'art sur laquelle s'érige l'histoire des automobiles les plus prestigieuses du monde.

transforming the drive into a sunny and airy experience. The dashboard displays a selection of superbly presented instruments and the centre of the steering wheel sports the traditional controls for advance, choke and hand throttle.
A glance under the bonnet reveals what this 8-litre Bentley is capable of: its enormous engine fills the available space, in a stunning blend of simplicity and sophistication. The car as a whole is impeccable and if it shows some general signs of wear, this represents normal use and meticulous maintenance.
Previous owners have not hesitated to use this fantastic Bentley 8-Litre on long journeys and it is ready to offer the same pleasure to whoever seizes the opportunity this auction sale provides.
A true aesthetic and technical achievement, a centrepiece of Bentley's history, a testament to the top-level rivalry between the finest marques, this 8-Litre Bentley is far more than an automobile: it is a work of art encapsulating the heritage of the most prestigious automobiles in the world.

















381

Titre de circulation USA + Certificat de dédouanement pour l'UE
US title + Customs clearance certificate for the EU

Châssis n° 2Y86H426426

- Deux propriétaires seulement jusqu'en 2012
- Très faible kilométrage, bel état d'origine
- Fascinante carrosserie "portes suicide"
- Voiture de très grand luxe

- *Just two owners until 2012*
- *Very low mileage, lovely original condition*
- *Fascinating « suicide doors » body*
- *Luxurious car*

25 000 – 35 000 €
Sans réserve / *No reserve*

1962 LINCOLN CONTINENTAL CONVERTIBLE

Avec ses "portes-suicide" qui s'ouvrent en vis-à-vis, cette Lincoln Continental offre une forme d'une extraordinaire originalité. Dans la mémoire populaire, elle reste comme la "voiture de John F. Kennedy", puisque c'est dans un modèle semblable, version 1961, qu'il a subi son attentat. Voiture de présidents, de stars et d'opulents hommes d'affaires, la Lincoln Continental correspondait au plus haut de gamme de Ford, offrant un luxe sans pareil. Sous le capot se dissimulait un V8 de 7 litres capable d'emmener cette considérable automobile à 190 km/h.
La particularité de la voiture que nous présentons est de n'avoir connu jusqu'en 2012 que deux propriétaires. Le premier, M. Lauren McKinsey, demeurant à Houston (Texas), en a fait l'acquisition par l'intermédiaire du distributeur Lincoln de la ville, les établissements Griffith. Banquier pour la Wells Fargo, Lauren McKinsey n'a utilisé la voiture qu'avec parcimonie. En 1998, il la cédait à l'un de ses amis, John Rupperty, de Paolo Alto (Californie). Très impressionné par l'état de la voiture, qui ne totalisait alors que 8 850 miles (14 250 km), il avait insisté pour l'acheter. Il l'utilisait lui aussi avec modération, la sortant le dimanche pour se rendre sur les terrains de golf, si bien qu'en 2012, le compteur kilométrique n'affichait que 10 800 miles (17 400 km). En 2012, cette voiture passait entre les mains d'un important collectionneur suisse, qui l'utilisait pour effectuer un voyage de San Francisco jusqu'à Seattle et le Canada. En 2013, le propriétaire actuel en faisait l'acquisition alors que le compteur indiquait 11 900 miles (19 200 km). La capote est neuve, de même que l'embrayage et les pneus et, aujourd'hui, la voiture se présente dans un bel état général.
Il s'agit d'un exemplaire magnifiquement bien préservé d'une des voitures américaines les plus emblématiques de son temps, dont les quatre places spacieuses et découvertes permettent de superbes balades en famille ou entre amis, dans le doux ronronnement du puissant V8.

With its « suicide doors » opening outwards, this Lincoln Continental offers an incredibly original shape. In popular memory, it will always be known as the 'John F. Kennedy's car », as it was in a similar model, the 1961 version, that he was assassinated. A car for presidents, stars and wealthy businessmen, the Lincoln Continental was the top of Ford's range, offering an abundance of luxury. Under the bonnet lay a 7-litre V8 engine capable of powering this large car to 190 km/h.
What makes this particular car special is that until 2012 it had had just two owners. The first, Lauren McKinsey from Houston, Texas, bought the car through Griffith, the Lincoln dealer in Houston. A banker at Wells Fargo, McKinsey used the car sparingly. In 1998 he sold it to a friend, John Rupperty from Paolo Alto in California. Impressed by the condition of the car that had covered just 8,850 miles, he had insisted on buying it. He also used the car in moderation, driving it to the golf course on Sundays, so that in 2012, the odometer still only recorded 10,800 miles. In 2012, the car passed into the hands of an important Swiss collector, who drove it from San Francisco to Seattle and on to Canada. In 2013, the current owner bought the car with a recorded mileage of 11,900 miles. It has a new hood, clutch and tyres, and is presented today in very good overall condition.
This is a magnificent and well-preserved example of one of the most iconic American cars of its day, a spacious four-seater convertible offering glorious trips out with family or friends to the gentle purr of its powerful V8 engine.

● 382

Titre de circulation
US
US title

Châssis n°
194677S115845
Moteur n° T0329IL

- État concours, sortant d'une restauration totale
- "Matching numbers" avec son "big-block" d'origine
- Équipée de son hard-top d'origine

- *Concours condition, fresh from complete restoration*
- *"Matching numbers" with original "big-block"*
- *Equipped with original hardtop*

75 000 – 125 000 €
Sans réserve /
No reserve

○ 1967 CHEVROLET CORVETTE STING RAY 427 CABRIOLET

Première vraie sportive biplace américaine de grande diffusion, la Corvette a fêté l'an dernier ses 60 ans, signe d'une exceptionnelle longévité ! Elle a évidemment connu des évolutions, la première importante datant de 1960, avec un dessin radicalement différent du précédent. Les phares escamotables participent à la pureté de l'ensemble et, côté motorisation, les V8 sont abondants, de 5 à 7 litres. On note aussi un progrès du côté du châssis, avec quatre freins à disques et des roues arrière indépendantes qui apportent une amélioration du comportement. Cette version s'efface fin 1967 devant la Corvette troisième génération.
Cette Corvette est exceptionnelle à plus d'un titre. Sortie de production le 12 avril 1967 et livrée neuve par le concessionnaire Chevrolet Jack Douglass à Hinsdale, dans l'Illinois, comme l'indique le rapport du célèbre NCRS (National Corvette Restorers Society), elle est vendue équipée de son "big-block" 427 ci (7 litres) développant 390 ch, de son hard-top, d'échappements non homologués pour la route à l'époque, d'une boîte quatre vitesses, de vitres teintées. Sa facture Chevrolet d'origine de 1967, qui sera livrée au futur propriétaire, indique que son intérieur était "Green Vinyl" avec une peinture "Goodwood Green". Elle est aujourd'hui "Marina Blue", intérieur en cuir blanc et sièges équipés d'appuie-tête. Cette Corvette impressionnante a reçu des sorties d'échappement latérales. En 2007, elle a été entièrement restaurée aux États-Unis par un spécialiste de la marque en partant du châssis mis à nu, tout ayant été refait jusque dans le moindre détail. La mécanique a été complètement refaite. Le travail a été tellement poussé qu'elle a reçu le "Top Flight Award" décerné par le NCRS pour la qualité de la restauration. Elle est toujours équipée de son moteur d'origine, jamais refrappé. Il s'agit d'un modèle rare et très recherché, certainement le meilleur de ces modèles. Belle, puissante, rare, superbe à tous les niveaux et "matching numbers", elle contentera les collectionneurs les plus exigeants.

The first true American two-seater sports car to be mass-produced, the Corvette last year celebrated its 60th anniversary, a sign of its extraordinary longevity ! It experienced many evolutions, the first major one in 1960, with a radically new design. Retractable headlights added to the simplicity of its form and the V8 engine grew from 5 to 7 litres. The chassis was also updated with the addition of all round disc brakes and independent rear suspension that improved the handling. This version gave way at the end of 1967 to the third generation Corvette.
This Corvette is exceptional in more ways than one. Completed on 12 April 1967 and delivered new by the Chevrolet dealer Jack Douglass of Hinsdale, Illinois, as shown on the report from the well-known NCRS (National Corvette Restorers Society), it was sold with its « big-block » 427ci (7-litre) engine developing 390 bhp, hard-top, exhaust non-homologated for the road at the time, four-speed gearbox and tinted windows. The original Chevrolet invoice from 1967, which will be passed to the new owner, indicates that it was « Goodwood Green » with green vinyl interior. Today it is « Marina Blue » and has a white leather interior and seats with headrests. This impressive Corvette has been fitted with a side exhaust. In 2007, the car was completely restored in the US by a marque specialist, with the chassis taken back to bare metal and every element of the car attended to down to the last detail. The mechanical has been completely redone. The work was to such a high standard that it won the NCRS « Top Flight Award » for the quality of the restoration. The car retains its original engine, never re-stamped. Here is a rare and highly sought-after example, certainly the best version of this model. Stunning, powerful, rare, excellent on all fronts and with matching numbers – this car will satisfy the most demanding collectors.







383

Titre de circulation américain dédouanée en France (846A)
U.S. title Cleared in France (846A)

Châssis n° VC570167756

- Histoire exceptionnelle et unique
- Modifiée par le 'King of the Kustomizers', George Barris, pour Ringo Starr
- Grand classique américain dans une configuration unique

- *Exceptional and unique history*
- *Customised by the 'King of the Kustomizers' George Barris for Ringo Starr*
- *An American classic in a unique configuration*

40 000 – 80 000 €
Sans réserve / *No reserve*

La Bel Air de Ringo Starr pour Craig Stereo, customisée par George Barris / *Bel Air Ringo Starr for Craig Stereo, customized by George Barris*

1957 CHEVROLET BEL AIR HARD-TOP COUPE

Ce n'est pas parce que Chevrolet est la marque la plus populaire de General Motors que le groupe la néglige et, au milieu des années 1950, elle bénéficie d'un renouveau pour lui apporter une image plus jeune et dynamique. Bien évidemment, l'influence de Harley Earl, qui dirige alors le fameux "Art and Colour Studio" du groupe, se fait sentir et la nouvelle ligne Chevrolet est plus basse, plus longue et entre délibérément dans l'ère moderne. La Bel Air, qui tient son nom d'un des quartiers les plus en vue de Los Angeles, reçoit le pare-brise panoramique alors très en vogue outre-Manche et se caractérise par une large calandre rectangulaire et grillagée assez sobre. La mécanique est elle aussi complètement nouvelle, et sa conception est confiée à Ed Cole, grand spécialiste des V8 qui a déjà mis au point le bloc Cadillac. Il dessine un moteur compact et léger, supercarré et à cinq paliers, qui utilise plusieurs astuces pour en limiter le poids, comme le remplacement de la rampe de culbuteurs par un système de goujons et coquilles. Ce V8 nommé sans complexe "Turbofire" constitue un progrès notable par rapport au précédent six-cylindres en ligne, qu'il dépasse nettement en puissance. Et pour répondre à la clientèle la plus exigeante, il est même proposé en 1957 la possibilité d'équiper sa voiture du V8 de la Corvette, qui développe 283 ch.
Cette Bel Air rajeunie s'accompagne en toute logique d'un slogan agressif: "Nouvelle allure, nouveau moteur, tout est nouveau!" L'on compte alors plusieurs variantes de carrosserie (dont le fameux break Nomad deux-portes) et, de 1955 à 1957, la voiture ne va cesser de s'améliorer avant d'être remplacée en 1958 par la génération suivante, qui n'offre pas le même charme.

This is not because Chevrolet is the most popular brand of General Motors that the group neglected it in the mid-1950s – in fact, it enjoyed a revival that gave it a more youthful and dynamic image. Obviously, the influence of Harley Earl, who then headed the famous "Art and Colour Studio" group, is felt and the new Chevrolet line is lower, longer and deliberately pushed into the modern era. Bel Air, which takes its name from one of the most prominent neighborhoods of Los Angeles, received the panoramic windscreen then very popular in Britain and was characterized by a large rectangular mesh grille, which was quite sober. The mechanicals were also completely new, and the engine's design, by Ed Cole, a V8 specialist who had already developed the Cadillac block. He designed a compact and lightweight motor, which used several tricks to reduce weight, such as replacing the rocker arm by a system of pins and shells. This V8 was given the "TurboFire" moniker and was a significant improvement over the previous six-cylinder in-line unit, which it far exceeded in power. And to meet the most demanding customers, it was even offered in 1957 the possibility of equipping the Corvette V8 with this engine, developing 283bhp.
The Bel Air rejuvenated, logically came with an aggressive slogan: "New look, new engine, new everything". There were several body variants (including the famous two-door Nomad station wagon), and from 1955 to 1957, the car kept being improved, before being replaced in 1958 by the next generation, which did not have the same charisma.

La voiture que nous présentons correspond à la dernière version de la trilogie 55' 56' 57, particulièrement appréciée des amateurs. Les slogans publicitaires la présentaient comme une voiture dont "l'humeur paisible cache un tempérament de feu", traduisant le mélange de confort et de puissance qui caractérise cette Bel Air. Mais cette Bel Air est très spéciale : modifiée par George Barris, elle était à l'époque présentée comme la voiture de Ringo Starr...

George Barris
Ayant son atelier à Los Angeles, George Barris, dit le "King of the Kustomizers", s'est fait un nom grâce aux transformations qu'il a effectué pour les stars — de la scène ou du cinéma — et pour ses voitures spéciales réalisées pour le grand écran et la télévision. Des vedettes du calibre de Frank Sinatra, Elvis Presley, Dean Martin, Elton Jones, Sonny & Cher, John Travolta ou John Wayne sont un jour sorti de son atelier au volant d'une voiture spécialement modifiée pour eux. Pour le cinéma, il a créé une Mercury spéciale pour Running Wild (1955), un cabriolet Ford 1956 pour Hot Car Girl, a fourni des voitures à Alfred Hitchcock pour North by Northwest, une de ses réalisations les plus spectaculaires étant la Batmobile de la série télévisée, fabriquée en 21 jours. Elle a d'ailleurs été vendue 4 600 000 dollars l'année dernière en vente aux enchères aux Etats-Unis! Parmi les films auxquels il a participé, on peut encore citer Fireball 500, The Silencers, Mannix, Knight Rider ou Jurassic Park. D'après David Fetherston qui a consacré un ouvrage à ces réalisations peu habituelles, "Dans le domaine de l'automobile, George n'aimait pas ce qui était conventionnel. Il cherchait toujours des moyens d'améliorer, restyler et trouver de nouvelles idées sur quatre roues. Son imagination — et le talent de l'équipe qui a travaillé pour lui toutes ces années — a donné naissance à un ensemble sans équivalent de machines spéciales pour les icônes de l'industrie du spectacle."

The car that we are offering is the latest version of the '55-'56-'57 trilogy, that is particularly popular with enthusiasts. Advertising slogans presented it as a car with a "peaceful mood that hides a fiery temperament", reflecting the mix of comfort and power that characterized this Bel Air. But this Bel Air is very, very special: it has been modified by George Barris, and it was then presented as the car for Ringo Starr...

George Barris
Having a studio in Los Angeles, George Barris, known as the "King of the Kustomizers" had made a name for the transformations that he had done for the stars – either for a scene or movie - and the special cars made for both the big screen and television. The stars of the calibre of Frank Sinatra, Elvis Presley, Dean Martin, Elton Jones, Sonny & Cher, John Travolta and John Wayne have all driven cars that came out his studio. For movies, Barris created specials such as the Mercury for Running Wild (1955), a 1956 Ford convertible for Hot Car Girl, provided cars for Alfred Hitchcock's North by Northwest, one of the more spectacular one being the Batmobile for the television series, readied in 21 days. That car sold for US $ 4.6 million last year at an auction in the United States! Among the films in which his cars starred include Fireball 500, The Silencers, Knight Rider and Jurassic Park. According to David Fetherston who devoted a book to the very unusual achievements of Barris, "In the automotive field, George did not like what was conventional. He was always looking for ways to improve, restyle and for new ideas. His imagination on four wheels - and the talent of the team that worked for him all these years - gave birth to a unique set of special machines for icons in the entertainment industry."









Barris Kustom Industries
Certificate of Authenticity

This is to certify that:
1957 Chevrolet Bel Air 2-door coupe (Black & Silver) Vin# VC5700167756
Kustomized for Ringo Starr for the Craig car stereo Sweepstakes give-away.
Kustom Barris flames Kustom naughyde interior yellow/black
Craigar style wheels Side pipes
is documented and listed as part of the BARRIS Car Collection, either Movie & TV or Kustom Motor Vehicles.
Signed by:
Barris Kustom Industries
Mr. George Barris
Owner: Gordon King
Date: March 15, 2008

La Bel Air de Ringo Starr

La marque Craig Stereo Systems, un des leaders de la hi-fi aux Etats-Unis, décide de mettre en jeu une voiture de caractère, ayant une cote d'amour très élevée chez les américains, associé à une véritable star mondiale du Rock, Ringo Starr, le batteur vedette des Beatles! La 'Chevrolet Bel Air Ringo Starr' est confiée à George Barris. Barris a donné à la voiture une allure beaucoup plus spectaculaire et agressive en commençant par lui peindre des flammes sur le capot. Il a remplacé les roues par des jantes style Cragar et posé des sorties d'échappement latérales, dont les silencieux assez "libres" laissaient échapper une sonorité tout à fait à la hauteur du look de l'auto. La sellerie "Kustom Naughyde" jaune et noir était complétée par quelques aménagements spéciaux et, bien sûr, la voiture était équipée d'un système audio Craig dernier cri : radio AM/FM/MPX-lecteur de cassettes, ampli Powerplay 72 watts et haut-parleurs Trans-Rib, pour faire cracher les dernières chansons des Beatles.
Une fois terminée, la voiture est prise en photo en compagnie de Ringo Starr pour des encarts publicitaires publiés dans Hot Rod et Motor Trend, sous le titre "Gagnez la voiture de Ringo", en invitant les lecteurs à se rendre chez le distributeur Craig le plus proche et à s'inscrire à la tombola permettant de remporter cette voiture. Comme le précise David Fetherston, cette Chevrolet Bel Air modifiée a tellement plu à Ringo qu'il en a voulu une pour lui, puisque celle-ci avait été remportée par le gagnant de la tombola. Barris a alors produit une version cabriolet modifiée, avec moteur Corvette, "aussi rapide qu'elle en avait l'air!" Ringo a rendu visite à Barris pour le remercier et peu de temps après, alors qu'il avait parlé de sa Barris Custom aux membres du groupe, George a vu se pointer John Lennon et Yoko, venus voir l'officine d'où était sortie la voiture Ringo. "Un dimanche après-midi, j'arrive à l'atelier et une énorme limousine était garée devant. En passant devant, la vitre fumée se baisse et je devine John Lennon. Nous avons discuté de la voiture de Ringo", rappelle George, "et je les ai invité à visiter l'atelier où ils sont restés, au milieu des voitures de films et de projets en cours."

Bel Air Ringo Starr

The Craig Stereo Systems brand, a leader in hi- fi business in the United States, decided to develop a car with character, with a very high rating among the American love for a truly global rock star, Ringo Starr, the drummer of the Beatles! The 'Chevrolet Bel Air Ringo Starr' was entrusted to George Barris. Barris gave the car a much more dramatic and aggressive look by getting it painted in flames on the hood. He replaced the wheels with Cragar style rims and with side tailpipes, he let "free" the sound of the car to match the looks. He tacked on "Kustom Naughyde" yellow and black. Of course, the car was equipped with a Craig audio system with AM/FM/MPX radio-cassette player, amp Powerplay of 72 watts and Speakers Trans-Rib, to belt out the last of the Beatles songs.
Once completed, the car was photographed along with Ringo Starr for advertisements published in Hot Rod and Motor Trend, under the title "Win the Ringo Car", inviting readers to go to the closest Craig distributor and to register for the raffle to win this car. As mentioned by David Fetherston, this transformed Chevrolet Bel Air so pleased Ringo that he wanted one for himself, since the car was for the winner of the raffle. Barris then produced a convertible version modified with Corvette engine, "as fast as it looked!" Ringo visited Barris to thank him and shortly after, when he had spoken of his Barris Custom group members, John Lennon and Yoko came to the workshop to see the Ringo car. "One Sunday afternoon, I arrived at the workshop and a huge limo was parked outside. Dropping the smoked glass down I saw that it was John Lennon. We discussed the Ringo car Ringo," recalls George, "and I invited them to visit the workshop where they remained for some time, surrounded by the cars of films and projects."

See Ringo and his car on his first television special—April 26, at 9:00 p.m. (Eastern) on NBC.



IF YOU WANT RINGO'S CAR
YOU'LL HAVE TO WIN IT FAIR AND SQUARE.

Ringo Starr's immaculate '57 Chevy hardtop customized by George Barris is up for grabs.

HOW YOU CAN WIN.

Just walk into any participating Craig dealer and sign up. If you don't win the car, there are over 1,000 other prizes you may win.

But hurry, the sweepstakes closes May 10.

WHAT'S ON THE INSIDE.

It's everything you'd expect. It features Craig's newest In-Dash Cassette AM/FM/MPX Radio with a digital readout that doubles as a clock when the radio is off. Plus Craig's new 72 Watt Powerplay* amp, with less than 0.5% THD and graphic equalizer, and the revolutionary Trans-Rib* speakers.



Naturally your Craig dealer will be happy to show you the system without the car.

All you have to do is walk into the store. And who knows, you may be riding home.

CRAIG

SEE YOUR PARTICIPATING CRAIG DEALER FOR FULL DETAILS AND ENTRY FORM. NO PURCHASE REQUIRED. VOID IN MISSOURI AND WHEREVER PROHIBITED BY LAW.













Aujourd'hui, cette Chevrolet Bel Air unique est à vendre. Exceptionnelle car elle est liée à la fois à l'un des groupes de musique les plus célèbres du monde et à l'univers de Hollywood à travers George Barris, elle présente en plus une allure qui ne saurait passer inaperçue. Pièce de custom de qualité, elle est accompagnée d'un certificat d'authenticité de George Barris. Avec la cassette reliée à l'ampli 72 watts, le nouveau propriétaire pourra facilement s'imaginer dans la peau d'une star, se baladant sur Hollywood Boulevard et pourra remporter tous les concours de rassemblement de customs Rock'n Roll !

Today, this Chevrolet Bel Air is the one for sale. Exceptional because it is linked to both : one of the world's most famous bands and the world of Hollywood through George Barris, and in addition a car that cannot go unnoticed. Piece of custom quality, it is accompanied by a certificate of authenticity from George Barris. With the cassette connected to the amp 72 watts, the new owner can easily imagine themselves in the shoes of a star, strolling o, Hollywood Boulevard and will surly win all competitions of customs and Rock 'n' Roll !

384

Carte grise française
French title

Châssis n° 1002914

- Restauration de haut niveau
- Désirable cabriolet quatre places
- Emblématique des "belles américaines"

- *Restoration of a very high level*
- *Desirable four-seater cabriolet*
- *Emblematic of "Americana"*

90 000 – 120 000 €

Délivrée neuve en France, entièrement restaurée / *Delivered new in France, fully restored*

1955 BUICK ROADMASTER CABRIOLET

Tout amateur de matériel photo et cinéma a entendu parler des objectifs Angénieux, optiques de haute précision équipant à l'époque les meilleurs appareils-photos et caméras. Il est donc intéressant d'apprendre que la Buick que nous présentons a été vendue neuve à M. Angénieux, le 11 février 1955, par l'intermédiaire d'Autohall. Il s'agit d'un cabriolet Roadmaster, un nom qui en impose, équipé d'un V8 de plus de 200 ch et d'une boîte automatique deux rapports.
En 1976, M. Angénieux cédait cette voiture à son deuxième propriétaire, un particulier habitant à Saint-Etienne, qui l'a lui-même vendue en 2000 à son propriétaire actuel. Celui-ci a fait entièrement restaurer cette belle automobile dans ses propres ateliers. Elle a été complètement démontée et a bénéficié d'une remise en état dans les règles de l'art, concernant la carrosserie et la mécanique (segmentation remplacée, distribution révisée avec chaînes et poussoirs neufs). La boîte automatique a elle aussi été refaite, la restauration ayant pris fin en 2006. L'intérieur a reçu les mêmes soins : la sellerie en cuir rouge a été restaurée comme à l'origine et des moquettes rouges habillent le plancher. Luxueusement équipée, cette voiture dispose de vitres électriques, un système encore rare à l'époque. La capote - neuve - est elle aussi à commande électrique et la direction est assistée. Avec son V8 puissant, ses chromes abondants, son équipement opulent et sa carrosserie aux dimensions généreuses, cette Buick est parfaitement emblématique de "l'American way of life" des années 1950/1960, période insouciante de renouveau et de prospérité. Ce cabriolet quatre places est une promesse de balades décontractées, en profitant du beau temps et de la souplesse maîtrisée de son volumineux moteur. Il est rare de trouver des voitures américaines dans un tel état, dont l'attention du restaurateur s'est portée sur tous les détails. Nous aimons les américaines et si nous l'avons sélectionné pour cette vente, les raisons sont claires à la vue de son état impressionnant et impeccable.

Any lover of photography and cinematography equipment has heard of the Angénieux optical objectives, precision fitted at the time for the best of cameras. It is therefore interesting to learn that the Buick on offer was sold new to Mr. Angénieux on February 11, 1955, through Autohall. This car is a Roadmaster convertible, equipped with a V8 developing over 200bhp and an automatic two-speed transmission to drive it.
In 1976, Mr. Angénieux sold this car to its second owner, an individual living in Saint- Etienne, who in turn sold the car in 2000 to its current owner. It has been beautifully and completely restored in the last owner's workshop. It was completely disassembled and received an overhaul according to the rules of the art, for both bodywork and mechanicals. The automatic transmission was also rebuilt, with the restoration ending in 2006. The interior has received the same care: red leather upholstery has been restored as originally and red carpets are now on the floor. Luxuriously equipped, this car has electric windows, a rarity at that period. The hood, which is new, is also electrically controlled and the steering is assisted. With its powerful V8, its abundant chromes, its opulent equipment and its body with generous dimensions, this Buick is perfectly emblematic of the "American way of life" of the 1950s and 1960s, a carefree time of renewal and prosperity. This four-seater convertible is a promise of relaxed drives, enjoying the nice weather and controlled flexibility of its large engine. It is rare to find American cars in such a state, with attention focused on restoring details. We love the U.S. and if we have selected this car for sale, the reasons are clear when you see this magnificent machine in such an impressive and immaculate condition.







● 385

Documents de circulation US A dédouaner dans le pays de destination
US title To be customs cleared in country of destination

Châssis n° : 1073 - 237
Moteur n° : 906736

- Automobile présentée dans une superbe condition
- Ultime raffinement américain de l'entre-deux guerres
- Auto remarquable et remarquée

- *Automobile presented in superb condition*
- *Ultimate interwar American sophistication*
- *Remarkable and remarked upon car*

175 000 – 225 000 €
Sans réserve /
No reserve

● 1937 PACKARD TWELVE CONVERTIBLE SEDAN

Dès le début du vingtième siècle, la marque Packard, installée dans un premier temps dans l'Ohio, puis à Detroit, se positionna dans le marché de l'automobile de haut de gamme. Grâce à son expérience acquise dans le domaine des moteurs d'aviation, la firme fut la première à proposer (bien avant Ferrari...) un moteur de série équipé de 12 cylindres en V. Dès 1916, la « Twin Six » fait en effet son apparition, avant que l'appellation « Twelve » ne l'emporte en 1932. Le V12 de plus de 7 litres de cylindrée qui l'équipe, fournit pas moins de 175 ch, une valeur très respectable pour l'époque. Elle acquit ainsi rapidement ses lettres de noblesse en devenant la marque américaine de luxe de l'époque. Dès 1935, le style s'avère plus léger, la voiture plus confortable, tandis que les éléments mécaniques ne cessent de s'améliorer. Le modèle présenté en 1937 offre en outre de nouveaux raffinements propres à une voiture d'exception, tels que les roues avant indépendantes, mais également les freins à tambour à assistance hydraulique, ainsi que des roues au profil épuré. Relevant du millésime 1937, la voiture que nous proposons relève du type « 1508 Convertible Sedan », qui correspondait cette année-là à la version la plus prestigieuse de la gamme. Comme la plupart des Packard Twelve produites, cet exemplaire est doté d'une carrosserie usine dénommée « Convertible Sedan ». Ample, confortable et distinguée, cette carrosserie à quatre portes lui confère un standing digne de son rang : un espace « suffisant » et l'agrément de la capote s'ouvrant sur toute la surface de l'habitacle.
La voiture était une seconde main, lors de son achat (manifestement en 1961) par un amoureux de la marque, lequel l'a cédée à son précédent propriétaire qui a alors entrepris une restauration en profondeur.

At the start of the 20th century, the Packard marque, initially installed in Ohio and later in Detroit, positioned itself at the top end of the automobile market. Thanks to experience gained in the construction of aircraft engines, the firm was the first (well before Ferrari...) to offer a production V12 engine. In 1916, the « Twin Six » appeared, subsequently given the name « Twelve » in 1932. The Packard's V12 engine of more than 7-litres produced no less than 175 bhp, a respectable figure for the period. It soon won acclaim, as the American luxury marque of the day. From 1935 the style lightened, the car became more comfortable and the engineering continued to improve. The model presented in 1937 also offered new refinements expected of an exceptional car, such as independent front suspension, power-assisted hydraulic drum brakes and sleekly profiled wheels.
Dating from 1937, the car on offer is the type « 1508 Convertible Sedan », which was the most prestigious version of the model available that year. As with the majority of Packard Twelves, this example was fitted with a « Convertible Sedan » factory body. Roomy, comfortable and refined, this four-door body gave the car the status it deserved : plenty of room with the added attraction of a hood that opened up completely.
The previous owner carried out a thorough restoration of the body, upholstery and engine. He had acquired the car from a marque enthusiast who had bought it as a two-owner car in 1961.



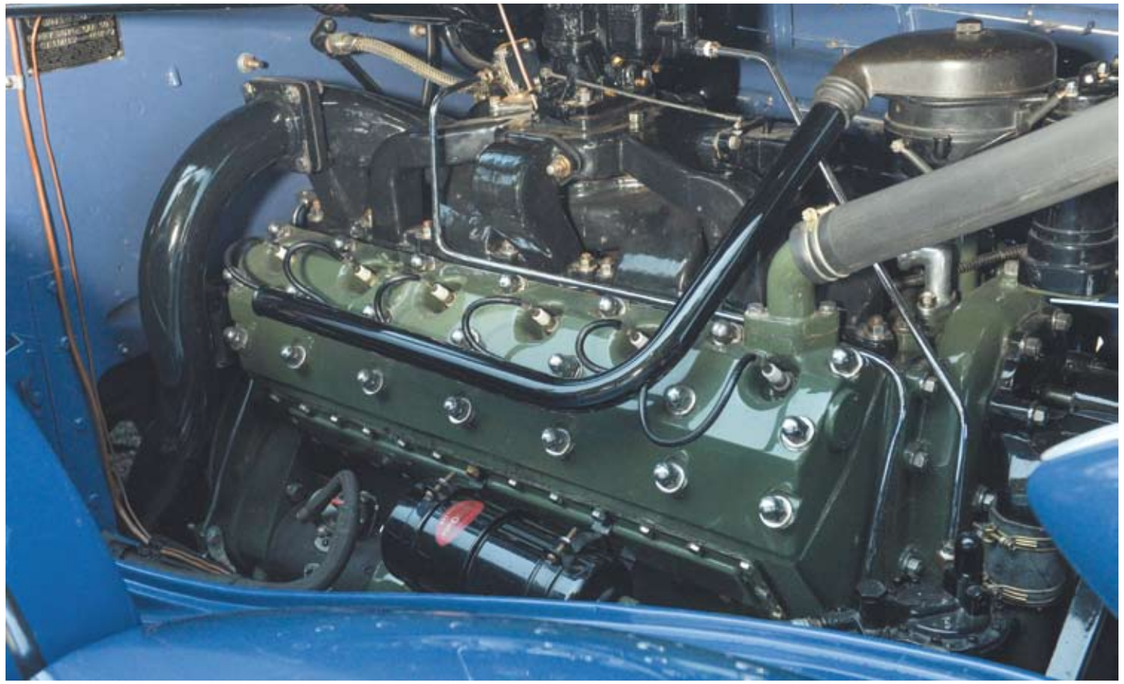






Carrosserie, sellerie, mécanique, deux ans de travaux sans réserve quant au budget, qui ont permis d'aboutir à l'état exceptionnel dans lequel elle est proposée aujourd'hui. La voiture se présente dans une délicate robe bleu de Chine, parfaitement accordée avec sa sellerie en cuir et tissu bleu et gris, agrémentée par le tableau de bord en bois, l'ensemble dans un parfait état. Conformément à ce que l'on est en droit d'attendre d'une telle automobile, et aux standards de qualité de la marque, l'ensemble des travaux se situe au meilleur niveau. Merci de noter que le numéro de moteur fait office de numéro de série sur le title US. Il ne faut alors pas s'étonner que cette voiture ait eu le rare privilège d'être retenue à trois reprises parmi les participantes au Concours d'Elégance de Pebble Beach en 2000, 2003 et 2004, preuve de son exclusivité. Elégance et raffinements multiples sont réunis dans cette auto à la condition parfaite, que sa rareté propulse au plus haut rang des grandes voitures d'avant-guerre.

It is presented in exceptional condition today following this two-year, no-expense spared restoration, painted in a delicate China blue. The blue and grey fabric and leather upholstery complements this perfectly, and is accentuated by the wooden dashboard. In keeping with the status of such an automobile and the high quality standards of the marque, the work carried out was of the highest order.
Thanks to note that the engine number is register as the serial number on the US title. It comes as no surprise therefore, that this car has had the rare privilege of being displayed three times at the Pebble Beach Concours d'Elégance in 2000, 2003 and 2004, a perfect demonstration of its exclusivity.
There is a wealth of elegance and refinement in this automobile that is offered in perfect condition and comes with a rarity that places it in the highest rank of great pre-war cars.







386

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° 1532070I

- Modèle américain emblématique de l'immédiat après-guerre
- Voiture en très bel état
- Moteur et transmission très confortables

- *An iconic American car from the immediate post – war period*
- *Car in very good condition*
- *Comfortable engine and transmission*

60 000 – 80 000 €

1949 BUICK ROADMASTER RIVIERA COUPÉ

L'exemplaire présenté est une Riviera Coupé, une nouveauté de ce même millésime 1949. Le châssis est raccourci, l'empattement étant désormais de 3,20 m. Une moulure court tout au long de la caisse, et l'on peut remarquer que les barrettes chromées qui ornent la calandre sont encore plus proéminentes; le pare-brise en deux parties est désormais incurvé tandis que la motorisation profite d'un accroissement de sa cylindrée et de sa puissance, qui affiche désormais 150 ch.
Ce coupé Roadmaster Riviera a fait partie de la collection Bronson. Il a dans le passé fait l'objet d'une importante restauration, et se présente encore aujourd'hui dans un très bel état, preuve de la qualité des travaux réalisés. La peinture en deux tons de couleurs crème et noir s'accorde avec la sellerie réalisée dans une combinaison de cuir vert et de tissu gris. Elle est équipée de sa radio d'origine, mais aussi de sièges et de vitres électriques. La souplesse de son moteur huit-cylindres de 320 ci (5,2 litres), associée à la boîte automatique Dynaflow rendent son usage particulièrement agréable, et l'état de cette voiture permet d'envisager de longs trajets en toute quiétude. Lorsque nous l'avons vu chez le même collectionneur qui vendait l'année dernière les deux customs américains (c'est dire à quel point cet amateur est pointu et connaisseur dans ses choix), nous en sommes tombés amoureux! Son état est superbe, sa ligne admirable, aussi belle qu'une Bentley des mêmes années et son intérieur tellement représentatif de l'époque des « Drive-in » et autres cinémas en plein air… Le Rock'n Roll est là pour rester et tant que le Rock'n Roll sera là, nous serons là! Notre métier est aussi de vous faire partager nos coups de cœur et de les proposer, vous passionnés.
Preuve de son capital sympathie, on retiendra que la Buick Roadmaster 1949 a été la star de plusieurs films notoires, comme Rain Man avec Dustin Hoffman et Tom Cruise, ou encore Mulholland Falls avec Nick Nolte et Melanie Griffith.

The car on offer is a Riviera Coupe, a novelty from 1949. The chassis was shortened, the wheelbase reduced to 3.20m. A short moulding throughout the body, we can see that the chrome strips adorning the grille was now more prominent, the windshield in two parts was now curved while the engine saw an increase in its displacement and power, which was now 150bhp.
This Roadmaster Riviera coupe was part of the Bronson Collection. It has in the past been the subject of a major restoration, and is still in very good condition, an evidence of the quality of work performed. The paint in two-tone cream and black goes well with the upholstery made from a combination of green leather and grey fabric. It is equipped with its original radio, but also has power seats and windows. The flexibility of its eight-cylinder 320cu inch engine (5.2-litres), mated to the Dynaflow automatic transmission, makes the car's use particularly pleasant, and the status of this car allows you to consider a drive for long distances in great comfort. When we saw the car at the same collector's place, who had sold last year both the U.S. customs (that is to say how this enthusiast is obviously sharp and knowledgeable in his choice), we fell in love! The condition of the car is superb, its admirable line, as beautiful as the Bentleys from the same period and so representative from the period of "Drive-ins" and other outdoor cinemas... Rock'n Roll is here to stay! Our job is to share with you our favorite.
Proof of the car's likeability is obvious when you consider that the 1949 Buick Roadmaster was the star of many notable films such as Rain Man with Dustin Hoffman and Tom Cruise, or Mulholland Falls with Nick Nolte and Melanie Griffith.









● 387

Documents de circulation US à dédouaner
US title to be customs cleared

Châssis n° 308675118819

- Moteur V8 327ci
- Un exemplaire très bien conservé
- Matching numbers

- *327ci V8 Engine*
- *A very well preserved car*
- *Matching numbers*

40 000 – 50 000 €
Sans réserve /
No reserve

● 1963 CHEVROLET CORVETTE CABRIOLET AVEC HARD TOP

La genèse de la Chevrolet Corvette est étonnante. Concept car dans un premier temps, elle a reçu un accueil si enthousiaste lors de sa présentation en 1953, que Chevrolet a rapidement décidé de franchir le cap de l'industrialisation. Pari risqué puisque, si la base mécanique était connue, la réalisation de la carrosserie faisait appel à un matériau innovant, la fibre de verre. Il n'est pas aisé de renouveler une auto qui s'est en quelques années déjà forgé une image légendaire. C'est pourtant la prouesse que vont réussir à réaliser ses concepteurs. En effet, en 1963, apparaît la seconde génération de Corvette, dite « C2 », dessinée par le designer Larry Shinoda, sous la direction de Bill Mitchell. En rupture totale par rapport au style des versions antérieures, la Corvette C2 se distingue par une ligne aux traits élancés qui souligne les performances prometteuses de l'engin. Nombre d'amateurs la considèrent comme la plus belle Corvette dans la longue histoire du modèle.
Cette voiture a été vendue neuve par le concessionnaire Chevrolet Les Vogel de San Francisco, en Californie. Elle a été livrée le 5 juillet 1963 et a connu ensuite quatre autres propriétaire, dont l'actuel qui la possède depuis 25 ans.

The genesis of the Chevrolet Corvette is amazing. A concept car at first, the car received an enthusiastic reception at its presentation in 1953, and Chevrolet quickly decided to put into production. A bit of a gamble though the mechanical base was known, the production of the body called for the use of an innovative new material then, fiberglass. But it was not easy to renew a car that had just in a few years already forged a legendary reputation. Yet this was the feat that th car's designers succeeded in. Indeed, in 1963, the second generation Corvette appeared, called the "C2", and designed by Larry Shinoda, under the direction of Bill Mitchell. A total break in style with the previous versions, the C2 Corvette was distinguished by its slim profile that highlighted the promising performance of this machine. A number of fans consider this the most beautiful Corvette in the long history of the model.
This car was sold new by the Chevrolet dealer Vogel in San Francisco, California. It was delivered on July 5, 1963 and then had four other owners, including the current one, who has had the car for 25 years.

A l'origine, sa carrosserie était peinte en « bleu Daytona », avec une sellerie de la même couleur. Cette dernière qui a été refaite, se présente dans un bel état et conserve la même teinte, mais la caisse a pour sa part été repeinte dans un beau bleu marine. La carrosserie, d'origine, se présente dans un bel état. Elle est équipée de son moteur d'origine, le fameux V8 327 ci (5,4 litres), accouplé à une transmission Muncie T-10, gavé par l'énorme carburateur Carter AFB 3461S, ce qui lui permet de délivrer l'honorable puissance de 300 ch. Nombre d'autres organes mécaniques sont également d'origine, collecteurs d'échappement, culasses, vase d'expansion... Conformément aux modèles de l'année modèle 1963, elle est dotée de phares escamotables et, parmi les options, elle possède une radio d'époque, et surtout l'appréciable hard top. La voiture s'avère très agréable à conduire.

Originally, the car was painted "Daytona Blue" with the interior in the same colour. The latter has been redone, and comes in a beautiful state and retains the same colour, the exterior has been repainted in a beautiful navy blue. The body is in a beautiful state. The car has its original engine, the famous 327 V8 (5.4-liters), mated to a transmission from Muncie, a T-10, and is fed by an enormous Carter AFB 3461S carburetor, which gives it a max power of 300bhp. Many other mechanical parts are original including the exhaust manifold, the cylinder heads, the expansion chamber...
In accordance with the model year of 1963, the car is equipped with retractable head lamps and among the options it has a vintage radio, and especially a valuable hard top. The car is real fun to drive.

388

Carte grise française
French title

Châssis n° 92222
Moteur d'origine
n° FG02405
Coque n° AV3229

- Version cabriolet, la plus désirable des Traction
- Restauration très soignée
- Mécanique améliorée, modifications réversibles

- *Convertible version, the most desirable Traction Avant*
- *Very neat restoration*
- *Improved mechanicals, reversible changes*

120 000 – 160 000 €

1936 CITROËN TRACTION 7C CABRIOLET

Selon les archives du Conservatoire Citroën, cette 7C cabriolet a été commercialisée le 11 décembre 1936. Lorsqu'il a acheté cette voiture en 2008 à Montauban, l'actuel propriétaire n'était selon lui que le troisième. Le propriétaire précédent détenait cette Traction depuis une quarantaine d'années. En 2008, elle était encore en état d'origine, parfaitement saine et complète comme en témoignent les photos incluses au dossier. Depuis, elle a été complètement restaurée et offre une présentation de grande qualité. De teinte bleu moyen, elle est équipée de roues Pilote bien chaussées de pneus Michelin et d'une sellerie en cuir gris clair qui se marie magnifiquement à l'ensemble. La capote refaite est doublée en alpaga, les boiseries de portes et de tableau de bord sont en bon état et la voiture comporte tous ses accessoires. La mécanique a fait l'objet de soins particuliers. Le moteur 9 CV d'origine (livré avec la voiture) a été remplacé par un 11D coiffé d'une culasse Perfo, doté d'un arbre à came spécial et complètement refait par Jean-Claude Tilly. La voiture est équipée en 12 volts, dotée d'un allumage électronique, d'un alternateur et d'un ventilateur débrayable. Un manomètre de pression d'huile et un thermomètre d'eau ont été montés sur une platine discrète, sous le tableau de bord. Un chauffage, disponible en option à l'époque, et une boîte quatre vitesses ont été installés. L'ensemble des modifications ont été effectuées dans le respect de la configuration d'origine de la voiture, et sont donc parfaitement réversibles. La voiture n'a parcouru que 3 000 km environ depuis sa restauration complète, et constitue donc une rare occasion d'acquérir une des plus désirables des Traction, présentant encore le charme esthétique des versions d'avant-guerre, mais dotée d'une mécanique lui permettant de s'insérer sans problème dans la circulation moderne et d'envisager sans appréhension les voyages les plus ambitieux. Et en plus, cheveux au vent.

According to the archives of the Conservatoire Citroën this 7C was sold on December 11, 1936. When he bought this car in 2008 in Montauban, the current owner, according to him, was the third. The previous owner had owned the car for 40 years. In 2008, the car was still in original condition, perfectly healthy and complete as evidenced by the photos included in the file. Since then, it has been completely restored and offers a high quality presentation. Medium blue in colour, it is equipped with wheels shod with Michelin tyres, with light gray leather upholstery inside that blends beautifully with the exterior. The hood is lined in redone alpaca, the door trim and dashboard are in good condition and the car has all its accessories. The mechanicals have been the subject of special care. The original 9hp engine (comes with car) has been replaced by an 11D using a Perfo head, with a special camshaft, completely renovated by Jean- Claude Tilly. It is equipped with 12 volt battery, with electronic ignition, alternator and a detachable fan. An oil pressure gauge and a water thermometer were mounted on a discrete plate under the dashboard. Heating, optional at the time, connected to the coolant circuit, and a four-speed gearbox have been installed. All changes have been made respecting the original car's configuration, and are perfectly reversible. The car has only covered about 3,000km since its comprehensive restoration, and is therefore a rare opportunity to acquire one of the most desirable of Traction Avants, with the aesthetic charm of the prewar versions, but with mechanicals allowing it to fit seamlessly into the modern traffic, without apprehension even for the most ambitious of journeys. Plus, wind in the hair fun !





● 389

Titre de circulation américain
A dédouaner dans le pays de destination
US title
Requires customs clearance in destination country

Châssis n° 0102-153-0136
Moteur n° 0102-017-013

- Modèle unique sur série II
- Mécanique exceptionnelle
- Signature d'un des plus grands carrossiers français
- État concours entièrement restauré

- *Unique series II model*
- *Exceptional engineering*
- *Designed by one of the greatest French coachbuilders*
- *Completely restored concours condition*

675 000 – 1 000 000 €

Modèle unique / *Unique model*

● 1954 PEGASO Z-102 SÉRIE II CABRIOLET PAR SAOUTCHIK

L'ingénieur Wilfredo Ricart était aussi brillant que sa personnalité était forte. Personnage raffiné, amateur de musique, fin pilote d'avion, il était passionné de mécanique et avait commencé à mettre au point des moteurs dès les années 1920. Né en Espagne, il avait suivi sa famille en Italie en 1936, fuyant la guerre civile. Ricart avait trouvé immédiatement une place chez Alfa Romeo, où il avait travaillé sur plusieurs projets de machines de compétition comme la très originale 512. De retour dans son pays natal au lendemain de la seconde Guerre Mondiale, il avait été engagé chez Pegaso pour mettre au point une voiture de sport. Ricart avait alors conçu un V8 très avant-gardiste, doté de quatre arbres à cames en tête, ce qui était alors l'apanage de voitures de compétition. D'abord en 2,5 litres, puis déclinée en 2,8 litres et en 3 litres, la Pegaso Z-102 était une des voitures les plus brillantes de son époque. A côté des carrosseries usine, elle pouvait être habillée par d'autres grandes signatures, dont principalement Touring et Saoutchik. Très complexe et fabriquée avec beaucoup de soin, la Z-102 se révéla ruineuse pour l'entreprise, qui dut mettre un terme à cet ambitieux projet.
Voitures de fabrication pratiquement artisanale, les Pegaso Z-102 ont été produites à moins de 90 exemplaires. Ils sont tous parfaitement répertoriés dans l'ouvrage de Carlos Mosquera & Enrique Coma-Cros, "Pegaso, los automoviles Pegaso y sus protagonistas". Ainsi, on y découvre qu'un total de 18 Pegaso Z-102 a été carrossé par Saoutchik, dont huit exemplaires de Série II. La voiture portant le n° de châssis 3-0136 est le seul cabriolet de cette série, sachant que Saoutchik a réalisé auparavant trois autres cabriolets, le premier étant considéré comme un prototype et les deux autres appartenant à la première série.

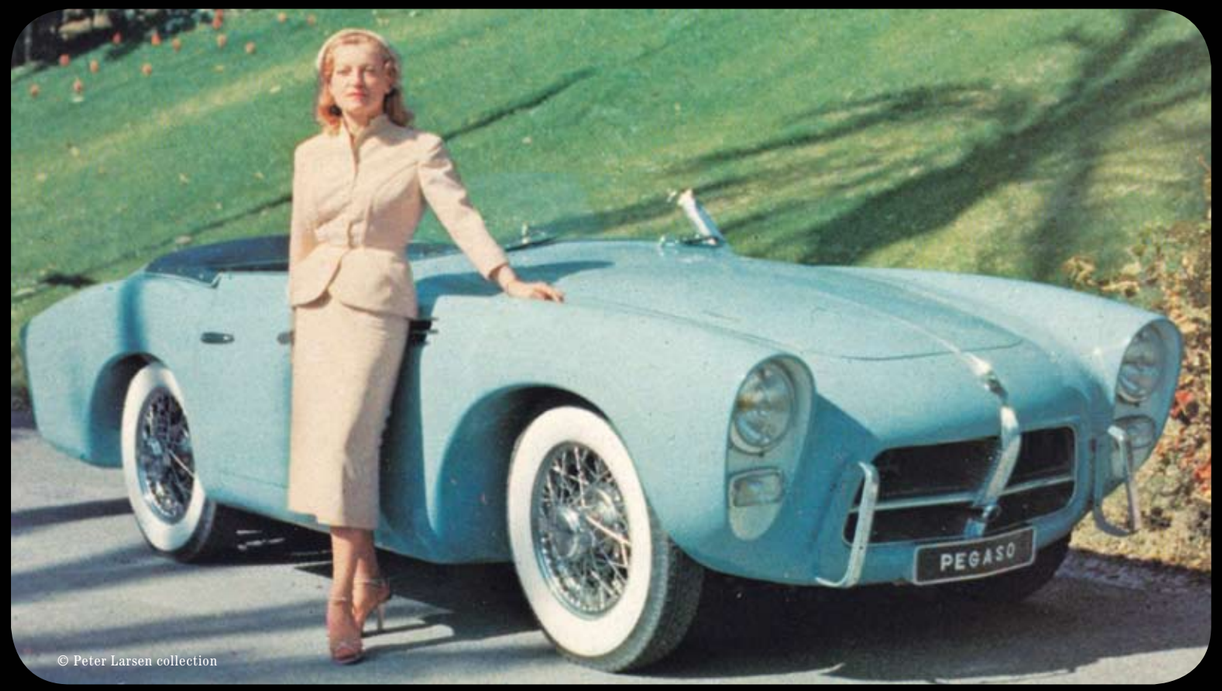
The engineer Wilfredo Ricart was a brilliant talent and a big personality. An accomplished man with an interest in music who was also a competent pilot, he was also passionate about engineering and first began building engines in the 1920s. Born in Spain, he followed his family to Italy in 1936, fleeing the civil war. Ricart immediately found a position at Alfa Romeo, where he worked on several competition car projects such as the very original 512. Returning to his native country after the Second World War, he was taken on by Pegaso to develop a sports car. He designed an innovative V8 engine with four overhead cams, normally only seen in competition cars then. Initially a 2.5-litre car, then built in 2.8-litre and 3-litre versions, the Pegaso Z-102 was one of the most outstanding cars of its day. In addition to the factory bodies, it was also given coachwork by renowned names such as Touring and Saoutchik. Very complex and requiring enormous care and attention to put together, the Z-102 proved costly for the company, which had to call a halt to the project.
Built pretty much by hand, less than 90 examples of the Pegaso Z-102 were built. They are all recorded in the book by Carlos Mosquera & Enrique Coma-Cros, "Pegaso, los automoviles Pegaso y sus protagonistas". Thus, we discover that a total of 18 Pegaso Z-102s were bodied by Saoutchik, including 8 examples of series II. The car bearing chassis number 3-0136 is the only cabriolet in this series, with Saoutchik having previously built three other cabriolets, the first considered a prototype and the other two from the first series. The car on offer took part in April 1954 in the San Remo Concours d'Elégance, driven by Pierre Saoutchik who was in the process of taking over the business from his father. The car was then sold to a private owner and has spent most of its life in Spain. In 1958, it was transformed into a berlinetta. It kept this coachwork until the start of the 1990s when its owner decided to return the car to its original configuration, restoring it to the cabriolet form that it had when new.







Pierre Saoutchik au volant de #0136, concours d'élégance de San Remo, 1954. DR



© Peter Larsen collection







La voiture que nous présentons prenait part en avril 1954 au Concours d'Elégance de San Remo, entre les mains de Pierre Saoutchik, qui était en train de prendre la succession de son père dans l'atelier de carrosserie. La voiture était ensuite vendue à un propriétaire privé et passait le plus clair de son existence en Espagne. En 1958, son utilisateur décidait de la transformer en berlinette. Elle conservait cette carrosserie jusqu'au début des années 1990 où son propriétaire de l'époque, souhaitant rendre à la voiture sa configuration d'origine, décidait de la faire restaurer en reprenant la forme de cabriolet qu'elle avait lors de sa sortie des ateliers du carrossier français.
C'est en 2004 que le précédent propriétaire, passionné de Pegaso depuis son plus jeune âge, a acheté cette splendide automobile. Au cours de sa carrière, elle a été exposée au musée Petersen de Los Angeles et a pris part à de nombreuses expositions. L'actuel propriétaire l'a faite complètement restaurer par Automotive Restorations Inc. à Stratford, dans le Connecticut. Elle se trouve aujourd'hui dans un état que nous pouvons qualifier de concours. Elle a retrouvé son exacte configuration d'origine avec sa teinte blanche dotée d'une légère nuance de bleu qui lui donne toute sa classe. Chaque détail a été refait en respectant l'origine, jusqu'à la nacelle des feux avant, dont le fond est peint en blanc.
D'ailleurs, la forme de cette voiture est extrêmement originale, presque digne d'un show car avec sa calandre typique de la marque insérée entre deux phares inclinés vers l'avant, ses ailes formant une vague élégante et son arrière se terminant sobrement sur deux feux en pointe. L'intérieur est impeccable, avec son beau volant bois, ses grands cadrans ronds dont un compteur de vitesses gradué jusqu'à 240 km/h, son levier de vitesses à pommeau ivoire, sa radio d'époque. La sellerie des sièges est en cuir marine et blanc avec passepoil blanc et le compartiment moteur offre une très belle présentation et ouvre sur le magnifique moteur 8 cylindres en V à quatre arbres. Compte tenu du faible nombre de cabriolets Pegaso, cette opportunité est quasiment unique. Cette automobile est plus une pièce d'art et représente tout ce qu'il y a de plus impressionnant dans l'œuvre d'art. Cette voiture est une des rares représentantes d'une marque trop vite disparue, condamnée par la sophistication mécanique voulue par l'ingénieur qui l'avait créée. Aujourd'hui, c'est cette même complexité qui fait tout l'intérêt de cette voiture exceptionnelle.

It was in 2004 that the previous owner, a life-long Pegaso enthusiast, bought this splendid automobile. It was subsequently exhibited in the Petersen museum in Los Angeles and took part in numerous displays. The current owner had the car completely restored by Automotive Restorations Inc. in Stratford, Connecticut. Today it is presented in a condition that we could call concours. It has been returned to its exact original configuration, presented in a white hue with a hint of blue. Every detail has been attended to, respecting the original, down to the surrounds for the front lights, painted white at the bottom.
The shape of this car is extremely original, making it practically a show car, with a radiator grille that is typical for the marque, inserted between two forward-sloping headlights, the wings forming an elegant wave and the back of the car finishing simply with two taillights. The interior is impeccable, with lovely wooden steering wheel, large round dials including a speedometer graduated to 240 km/h, gear stick with ivory knob and period radio. The seats are upholstered in marine and white leather with white piping. The engine compartment is superbly presented and proudly displays the magnificent four-cam 8-cylinder V-shaped engine.
Given how few Pegaso cabriolets were built, this car presents an opportunity that is almost unique. It is a rare example of a marque that disappeared too soon, condemned by the sophisticated engineering required by its creator. Today, it is the sophistication of this exceptional car's engineering that makes it so special.

Jacques Saoutchik – Maître Carrossier
Just before Saoutchik went bankrupt in 1954, Pierre Saoutchik finally rediscovered the beautiful equilibrium of line which had been eluding him with the earlier series I Pegasos. The series I metamorphosed into the series II - a truly exquisite automobile by any measure. Under Pierre Saoutchik's guidance, the sweeping lines were no longer at odds with the short wheelbase and enhanced it as they balanced delicately on the knife's edge which separates the elegance of a concours contender from the lusty brawn of a sports car. The series III Pegaso was simply an attractive and handsome car of great style which looked every bit as expensive as it was. The single series III convertible which was built on RHD chassis # 0136 shared its lower body style with the series III coupé. Most remarkable on the convertible was the ultra-low windshield design. It may not be particularly practical as it does not offer much wind protection, but it looks so cool and classy that any discomfort has to be forgiven. The side-glass is equally low, which gives the car a chopped almost "hot-rod" look. The end result feels lower than a Porsche 356 Speedster, and on the face of it, this ought never to have worked aesthetically with the voluptuous lower body of the Pegaso, but paradoxically it does, and the result is daring and simply stunning.
In addition to 0136 being shown by Pierre himself and his second wife Henriette at the concours in San Remo in the summer of 1954, it was also exhibited on the Saoutchik stand at the 1954 Paris Salon in October. It was removed during the show, possibly because it was sold.

Jacques Saoutchik – Maître Carrossier by Peter Larsen to be published in 2014.





Titre de circulation argentin
Dédouanée en Hollande
Argentine title
Customs cleared in Holland

Châssis n° 226-395
Moteur n° 226-580A

- Près de 80 ans dans la même famille !
- Restauration totale de qualité
- Superbe classique des années 1920
- Moteur huit-cylindres 6,3 litres

- *During 80 years in the same family ownership*
- *Extensive restoration*
- *Great classic of the 20's*
- *8 cylinders 6.3L engine*

80 000 – 120 000 €

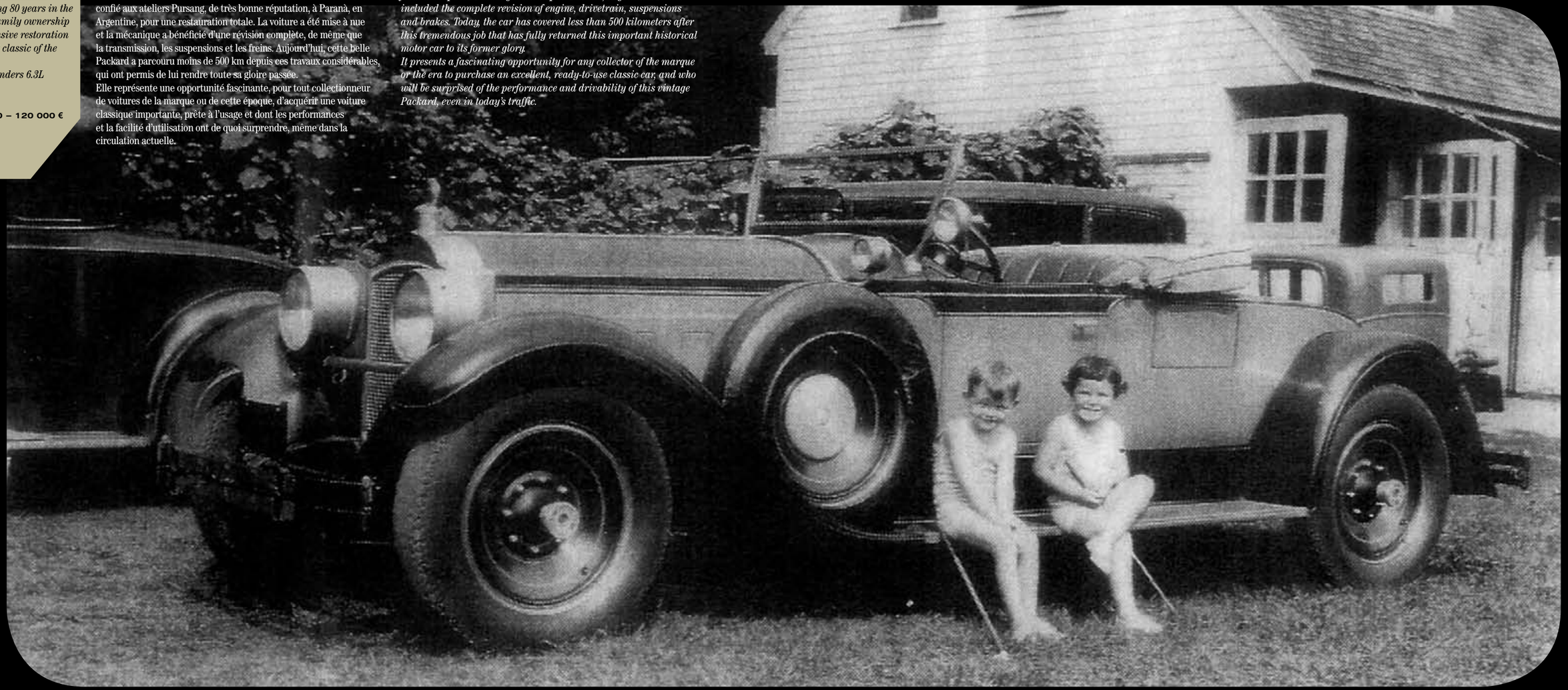
Dans la même famille pendant 80 ans / *In the same family ownership during 80 years*

1927 PACKARD 443 ROADSTER GOLF

La voiture que nous proposons est un modèle Standard Eight quatrième série de 1927, d'après son numéro de moteur 226-580A. La quatrième série était présentée le 1er juillet 1927, avec des numéros de moteur allant de 225-013 à 232-815 (le numéro de moteur était le code d'identification principal, pour les Packard d'avant-guerre). C'est en 1927 que la cylindrée du moteur huit-cylindres voyait son volume augmenter à 6 310 cm3. Compte tenu de son numéro 226-395, cette voiture était produite au cours du troisième trimestre de 1927, et il s'agissait d'un modèle 443 : le premier 4 de l'appellation correspond à la série, et le 43 à l'empattement de 143 in (3 632 mm).
Le modèle Roadster est un cabriolet deux places usine doté d'un spider et de deux petites "portes de golf", de chaque côté de la voiture, qui donnent accès à un compartiment à bagages. Au cours des années 1920 et 1930, Buenos Aires était surnommée "le Paris d'Amérique du Sud" et l'Argentine connaissait une économie florissante. Cette Packard 443 a été vendue neuve dans ce pays à la bien connue famille Blacquier, propriétaires terriens impliqués dans l'industrie du sucre. La voiture allait rester entre les mains de la famille pendant presque 80 ans (!), avant d'être cédée en 2006 à un collectionneur local. Celui-ci l'a ensuite confié aux ateliers Pursang, de très bonne réputation, à Paranà, en Argentine, pour une restauration totale. La voiture a été mise à nue et la mécanique a bénéficié d'une révision complète, de même que la transmission, les suspensions et les freins. Aujourd'hui, cette belle Packard a parcouru moins de 500 km depuis ces travaux considérables, qui ont permis de lui rendre toute sa gloire passée.
Elle représente une opportunité fascinante, pour tout collectionneur de voitures de la marque ou de cette époque, d'acquérir une voiture classique importante, prête à l'usage et dont les performances et la facilité d'utilisation ont de quoi surprendre, même dans la circulation actuelle.

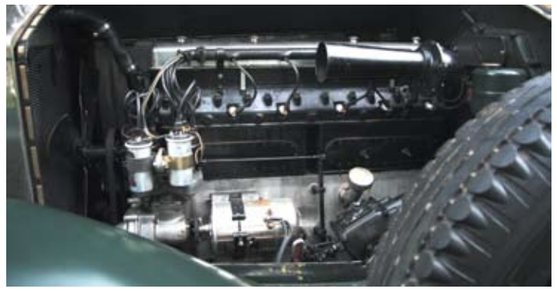
The car on offer is a 1927 4th series Standard Eight model, according to its engine nr. 226-580A. The 4th series was introduced on July 1st., 1927 and the engine numbers ran from 225-013 until 232-815 (the engine number being the main identification code for pre-war Packards). 1927 was the first year for the increased capacity of 385 cubic inch (6.310 cc) for the straight-eight engine. With serial number 226-395, the car was produced during the third quarter of 1927 as a 443 model : the first '4' indicates the series, and the '43' indicates the wheelbase of 143 inch (3.632 mm).
The Roadster model is a factory two-seater convertible with rumble seat and two extra small 'golf' doors left and right to enter a luggage compartment. During the 20's and 30's of the last century, Buenos Aires was called 'the Paris of South America' and Argentina was a fast growing economy. The car on sale was sold new to the well-known Blacquier family, important landlords and sugar mill owners in Argentina. The car would remain their property for almost 80 years (!), until it was sold to a local collector in 2006 who commissioned a total, ground-up and body-off restoration from the reputed Pursang workshop in Paranà, Argentina. It also included the complete revision of engine, drivetrain, suspensions and brakes. Today, the car has covered less than 500 kilometers after this tremendous job that has fully returned this important historical motor car to its former glory.
It presents a fascinating opportunity for any collector of the marque or the era to purchase an excellent, ready-to-use classic car, and who will be surprised of the performance and drivability of this vintage Packard, even in today's traffic.











391

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° S120PR
Moteur n° 22886

- Superbe carrosserie limousine Huntington
- Belle présentation
- Emblématique de la qualité Rolls Royce

- *Superb limousine body by Huntington*
- *In beautiful condition*
- *Iconic quality Rolls-Royce*

80 000 – 120 000 €

1930 ROLLS ROYCE PHANTOM I LIMOUSINE HUNTINGTON, CARROSSERIE BREWSTER

Sir Henry Royce était perfectionniste. La Silver Ghost de 1906 en témoignait, par son extraordinaire qualité de fabrication, son silence et sa douceur de fonctionnement. Celle qui lui succède en 1925, la New Phantom, rétrospectivement nommée Phantom I, est du même niveau, avec son six-cylindres de 7 688 cm3, le plus gros jamais produit par la marque.
Dotée de meilleures performances que sa devancière, dans un confort toujours exemplaire, elle va pouvoir s'habiller de carrosseries plus modernes. Aux États-Unis, cette tâche est notamment confiée à Brewster, qui équipe les châssis fabriqués par Rolls-Royce dans l'usine de Springfield. Le catalogue propose plusieurs versions, dont une belle limousine sept places dénommée Huntington. C'est une voiture de ce type que nous proposons ici.

Cette Phantom I a été livrée neuve le 30 septembre 1930 à son premier propriétaire, J. Tod. Elle est ensuite passée entre les mains de R. Pritchett avant de trouver place au sein de la fantastique collection de l'Imperial Palace, à Las Vegas. En 1999, elle était cédée à M. Tony Paalman et acheminée aux Pays-Bas. L'année suivante, elle entrait en possession de M. D. de Regt, avant de rejoindre la collection de M. Anton aan de Stegge. Collectionneur opulent et attentionné, celui-ci s'assure que ses voitures soient de présentation exemplaire. Celle-ci ne fait pas exception et son moteur a bénéficié récemment d'une restauration, avec remplacement de la culasse.
Superbe dans sa carrosserie limousine sept places, cette Phantom I Huntington a une allure folle dans une livrée « safari » des plus impressionnantes. Elle est équipée d'une malle arrière, d'une galerie de toit, de deux grillages de protection des vitres latérales arrière et des deux phares au niveau de l'habitacle. Les sièges avant sont tendus de cuir et le compteur kilométrique indique 28 050 miles qui semble-t-il sont d'origine. Le pare-brise est inclinable et le moyeu du volant comporte l'ensemble de leviers de commande habituels sur ce modèle (avance, starter, accélérateur à main). Cette Phantom I constitue un exemple splendide de ce que pouvait produire le constructeur de "la meilleure voiture du monde".

Sir Henry Royce was a perfectionist. The Silver Ghost from 1906 showed up extraordinary build quality, its silence and smoothness. The successor in 1925, the New Phantom, or Phantom I retrospectively named, was on a par with its six-cylinder 7688cc engine, the largest ever produced by the brand.
The New Phantom had better performance than its predecessor, in an ever exemplary comfort, and provided the basis for more modern bodies. In the United States, this task was specifically entrusted to Brewster, who equipped the chassis produced by the Rolls-Royce factory in Springfield. The catalogue offered several versions, including a beautiful seven-seater limousine called the Huntington. It is a car of this type that we are offering.
This Phantom I was delivered new on September 30, 1930 to its first owner, J. Tod. It then passed into the hands of R. Pritchett before finding place in the fantastic collection of the Imperial Palace in Las Vegas. In 1999 the car was sold to Tony Paalman and was sent to the Netherlands. The following year it came into possession of M. D. de Regt, before joining the collection of Mr. Anton aan de Stegge. An opulent collector and very attentive, he ensured that his cars were all in exemplary condition. This car is no exception and its engine has recently received a makeover, with replacement of the cylinder head.
Stunning in its seven-seater limousine body, this Phantom I Huntington was delivered in a "safari" form. It is equipped with a rear trunk, a roof rack, two fences for protecting the rear side windows and the two lighthouses at the cabin. The front seats are upholstered in leather and the odometer shows 28,050 miles which seems to be correct. The windshield tilts the steering wheel hub features all levers as usual on this model (forward, choke, throttle lever). This Phantom I is a splendid example of the period when the carmaker made the "the best car in the world."



392

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° AM300/3/1520
Moteur n° DBA1226

- Dernière Aston Martin vraiment sportive
- Moteur noble et performant
- Voiture préparée pour les rallyes historiques

- *Last truly sporting Aston Martin*
- *Noble and powerful engine*
- *Car prepared for historic rallies*

140 000 – 160 000 €

1957 ASTON MARTIN DB2/4 MKIII COUPÉ, PRÉPARATION RALLYE

La DB1 de 1948 est un premier brouillon des chefs-d'œuvre à venir et, pour aller plus loin, David Brown choisit chez Lagonda un splendide six cylindres 2,6 litres à double arbre à cames en tête, conçu sous l'autorité de WO Bentley. De Lagonda, David Brown hérite aussi d'un styliste talentueux, Frank Feeley. Les instruments sont là, il ne reste plus qu'à les mettre en musique : ce sera l'Aston Martin DB2. Bien que techniquement raffinée, elle manque de confort et d'espace intérieur, défauts éliminés sur la DB2/4, lancée en 1953. En 1955, avec la DB 2/4 MkII, la ligne s'affine encore. Elle plaît aux stars, aux amateurs d'automobiles sportives et... aux écrivains, telle Françoise Sagan qui connut une fâcheuse mésaventure au volant de son cabriolet, sur une route de Normandie. Très chère, à la fois sportive et raffinée, la DB 2/4 est en train faire naître une fabuleuse lignée ; celle des Aston "DB" qui, jusqu'à la DB6, vont reprendre les ingrédients des DB2 et DB 2/4, tout en les embourgeoisant. La DB 2/4 est en effet la dernière Aston Martin dont la personnalité forte dégage encore le parfum du monde sans compromis de la compétition. La voiture que nous présentons a été achetée il y a une dizaine d'années aux États-Unis par son propriétaire actuel, M. Anton aan de Stegge, propriétaire d'une des entreprises de construction les plus importantes des Pays-Bas. Le moteur d'origine (n°DBA1153) équipait alors la voiture mais, étant endommagé, il a été remplacé par un moteur complètement restauré. M. aan de Stegge a utilisé régulièrement cette voiture en rallyes historiques, si bien qu'elle a fait l'objet d'une préparation en ce sens. Elle comporte notamment un phare de recherche fixé au sommet du toit et orientable depuis l'intérieur de l'habitacle. Cette voiture sera une compagne idéale pour les amateurs d'épreuves historiques, voulant courir avec une voiture élégante et rapide.

The DB1 from 1948 was the first of a series of masterpieces to come, as David Brown chose from Lagonda a splendid six-cylinder 2.6-litre dual overhead camshaft engine, designed under the authority of W O Bentley. Also from Lagonda, David Brown inherited a talented designer in Frank Feeley. The instruments were there, they just needed make the music : and that became the Aston Martin DB2. Although technically refined, it lacked comfort and interior space, which was addressed on the DB2/4, launched in 1953. In 1955, with the DB 2/4 MkII, the design was refined further. It appealed to the stars, to motorsport enthusiasts and ... and writers, such as Françoise Sagan who encountered an unfortunate mishap whilst driving her convertible on a road in Normandy. Very expensive, sporty and refined, the DB 2/4 gave rise to a fabulous line of cars : the Aston "DBs", through to the DB6, all evolved from the DB2 and DB 2/4. The DB 2/4, however, was the last Aston Martin whose personality exudes the uncompromising purity of outright competition. The car that we are offering was bought ten years ago in the United States by its current owner, Mr. Anton Aan de Stegge, the owner of one of the largest Dutch construction companies. The original engine (No. DBA1153) being damaged was replaced by a completely restored engine. Mr. aan de Stegge regularly used the car for historic rallies, and it has been prepared for rallying. In particular, it has a search light attached to the top of the roof and adjustable from inside the cockpit. This car will be an ideal companion for enthusiasts of historic events, wanting to compete with an elegant and fast car.



393

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° 3DL42
Moteur n° R98M
Carrosserie n° 4337

- Présentation de haut niveau
- Le haut de gamme Rolls Royce, à l'époque
- Dernière "vraie" Rolls Royce à moteur V12

- *In very good condition*
- *The high-end Rolls-Royce of its time*
- *The last "real" Rolls-Royce V12*

80 000 – 120 000 €

1938 ROLLS ROYCE PHANTOM III BERLINE PARK WARD

Au début des années 1930, les constructeurs de voitures de luxe rivalisent de démesure : Hispano-Suiza a mis au point un 12 cylindres et Cadillac va plus loin encore avec son 16 cylindres. Rolls Royce ne peut être en reste, d'autant que le constructeur bénéficie d'une précieuse expérience aéronautique. Il va concevoir un moteur V12 en alliage léger de 7 338 cm3, à soupapes en tête culbutées, développant 165 ch et relié à une boîte à quatre rapports. Voiture de maître réalisée sans considération de coût, la Phantom III reçoit la carrosserie que choisit l'acheteur, réalisée chez Mulliner, Barker, Hooper, Park Ward ou Thrupp & Maberly. Il en sera produit à peine plus de 700 exemplaires entre 1936 et 1939, et il faudra attendre 1998 pour trouver à nouveau un V12 sous le capot d'une Rolls Royce. Sortie d'usine en juillet 1938, cette voiture a été livrée neuve à son premier propriétaire, H.H. Harjes, au mois d'août 1939. Elle est habillée d'une carrosserie Park Ward de toute beauté, qui parvient à exprimer une élégance et une fluidité peu commune pour une automobile de ce gabarit. Le dessin dans le plus pur style "razor edge" présente une ligne de toit très fine typique de Park Ward, et la voiture comporte un système de toit ouvrant. A l'intérieur, cette volumineuse berline présente tous les raffinement répondant à son statut, avec de confortables sièges en cuir beige, des boiseries généreuses et impeccables, et des garnitures de portes en velours rouge apportant leur touche d'intimité à cet ensemble richement équipé. Cette voiture apparaît dans l'ouvrage de Lawrence Dalton, "Rolls Royce, The Derby Phantoms" et apporte sa référence en matière de carrosserie Park Ward. En 2006, cette belle automobile entrait dans la collection d'Anton Aan de Stegge, en Hollande. Propriétaire d'une des entreprises de construction les plus importantes des Pays-Bas, M. Aan de Stegge dispose des moyens nécessaires pour donner à ses automobiles le meilleur traitement possible, si bien qu'elles sont toutes extrêmement soignées à tous points de vue, au point où chacune de ses automobiles devaient être prêtes à parcourir du jour au lendemain des milliers de kilomètres pour un départ immédiat vers un pays de son choix. C'est le cas de cette Phantom III. Dans le silence et l'onctuosité de son noble V12, elle est prête à emmener ses passagers pour un voyage bercé de luxe et d'opulence.

In the early 1930s, manufacturers of luxury cars competed in excesses: Hispano- Suiza developed a 12-cylinder car, Cadillac went even further with its 16-cylinders. Rolls-Royce couldn't be left out, especially since the manufacturer had had valuable experience in aviation. So Rolls-Royce designed a V12 engine in light alloy of 7338cc displacement, with OHV, developing 165bhp, mated to a four-speed gearbox. A car made regardless of cost, the Phantom III received the best bodies that the buyers could get, from the likes of Mulliner, Barker, Hooper, Park Ward, Thrupp & Maberly, etc. Just a little over 700 Phantom IIIs were made between 1936 and 1939, and it was not until 1998 that one would find a V12 under the hood of a Rolls-Royce again. Leaving the factory in July 1938, this car was delivered new to its first owner, H H Harjes, in August 1939. The car is clothed in a beautiful Park Ward body, which manages to express elegance and fluidity unusual for a car of this size. The design is in the purest "razor edge" style and has a very fine line for the roof typical of Park Ward, plus, the car has a sunroof. Inside, this large saloon has all the sophistication that matches its status, with comfortable beige leather seats, generous and impeccable woodwork and door trim, with red velvet bringing their touch of intimacy to this a richly equipped interior. This car appears in the book by Lawrence Dalton, "Rolls Royce, The Derby Phantoms " with its benchmark Park Ward body .
In 2006, this beautiful car entered the Dutch collection of Anton Aan de Stegge. Owner of one of the largest construction companies in the Netherlands, Mr Aan de Stegge had the means to give his car the best possible treatment, so they are all extremely meticulous in all points of view; to the point where each of the cars are all set to drive overnight thousands of kilometers, for immediate departure to a country of one's choice. This is the case too of this Phantom III. In the silence and smoothness of its noble V12, it is ready to take passengers for a trip steeped in luxury and opulence.





394

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° 99 RY
Moteur n° SU 15

- Carrosserie superbe et originale
- Modèle puissant et raffiné
- Présentation magnifique

- *Superb and original body*
- *Powerful and refined model*
- *In beautiful condition*

200 000 – 240 000 €

Délivrée neuve en France / *Delivered new in France*

1934 ROLLS ROYCE PHANTOM II CONTINENTAL CABRIOLET KELLNER

Avec son châssis plus court que celui de la Phantom II "normale", la version Continental était conçue pour les conducteurs plus sportifs souhaitant prendre eux-mêmes le volant de leur voiture, plutôt que le confier à un chauffeur. Équipée de l'imposant six-cylindres 7,7 litres, un peu plus puissant grâce notamment à un taux de compression plus élevé, la Continental était capable d'atteindre 170 km/h, un privilège réservé dans les années 1930 aux voiture sportives. La suspension bénéficiait elle aussi d'améliorations, comme des ressorts plus fermes et des amortisseurs Hartford réglables depuis la cabine de pilotage. Doté également d'une assistance de freinage, ce modèle n'usurpait en rien sa réputation de "meilleure voiture du monde".
Cette Phantom II est habillée d'une très élégante carrosserie Kellner particulièrement originale : cabriolet quatre portes, elle comporte au-dessus des places avant un petit toit amovible, ce qui permet de ne découvrir que les deux places avant. La capote peut ensuite, si les occupants le désirent, être repliée jusqu'à l'arrière.

Shorter than the Phantom II's "normal" chassis, the Continental was designed for sporty drivers wishing to drive their car themselves, rather than having a chauffeur. Equipped with the imposing six-cylinder 7.7-liter engine, a little more powerful thanks to a higher compression ratio, the Continental was able to reach a max speed of 170 km/h which was a privilege of the sports cars. The suspension also benefited from improvements such as firmer springs and Hartford dampers adjustable from the cockpit. Equipped with brake assist this model did not usurp its reputation of the "best car in the world."
This Phantom II features a very elegant Kellner body, which is particularly original : a four-door convertible, it has over the front seats a small removable roof, which makes it possible to discover the two front seats. The canopy can then, if the occupants wish, be folded at the rear.











Cette voiture splendide a été vendue neuve, en 1934, à un acheteur français, M. J. Violet. Il ne l'a toutefois pas conservée longtemps car la voiture a reçu dès 1935 une immatriculation anglaise. Plus récemment, elle a repris le chemin de l'Europe continentale et, depuis douze ans, elle est aux Pays-Bas entre les mains de M. Anton aan de Stegge. Propriétaire de ASVB, une des entreprises de construction les plus importantes des Pays-Bas, M. Aan de Stegge est un collectionneur attentionné de voitures anciennes. Toutes ses automobiles sont en excellent état de présentation et de fonctionnement, pour pouvoir être utilisées pour des sorties quotidiennes ou pour des rallyes, quelle que soit la distance parcourue. Ainsi, cette voiture a-t-elle été préparée pour le rallye Pékin-Paris, mais sans y participer : au lieu de cela, elle a été engagée au "Borneo Experience Tour", en 2005, une randonnée de 1 200 km à travers les États de Malaisie de Sarawak et Sabah, avec passage dans le Sultanat de Brunei. Combinant élégance, originalité, raffinement et performances, cette Rolls Royce Phantom II Continental trouvera sa place dans les concours et les rallyes les plus réputés, en apportant à ses occupants les joies du voyage dans des conditions exceptionnelles.

This beautiful car was sold new in 1934 to a French buyer, M J Violet. He, however, did not retain the car long as in 1935 the car received an English registration. More recently, it has gone back to continental Europe and, for twelve years, it has been in the Netherlands in the hands of Mr. Anton Aan de Stegge . The owner of ASVB, one of the largest construction companies in the Netherlands, Mr. Aan de Stegge is an attentive collector of classic cars. All his cars are in excellent condition and are such that they can be used for daily trips or rallies, regardless of the distance traveled. Thus, this car was prepared for the Peking to Paris Rally, but did not participate. Instead, it participated in the "Borneo Experience Tour" of 2005, a drive of 1,200km through the states of Malaysia's Sarawak and Sabah region, passing through to the Sultanate of Brunei.
Combining elegance, originality, refinement and performance, this Rolls-Royce Phantom II Continental finds its place in competition and the most famous of rallies, providing its occupants the joys of travel in exceptional circumstances.

● 395

Documents de circulation US à dédouaner dans le pays de destination
US title documents Customs clearance required in destination country

Châssis n° : 390XH
Moteur n°21-215

- Elégante exécution de la Silver Ghost
- Une des « happy few » sélectionnées pour Pebble Beach
- Auto se présentant dans un état remarquable

- *Elegant execution of the Silver Ghost*
- *One of the privileged few selected for Pebble Beach*
- *Auto presented in remarkable condition*

500 000 – 600 000 €

● 1929 ROLLS ROYCE SILVER GHOST SPECIAL RIVIERA TOWN BROUGHAM BY BREWSTER

Dès sa présentation, en 1906, la Rolls Royce Silver Ghost devient l'emblème de la firme, qui lui adjuge d'emblée le titre de « Best car in the world ». Cette appellation (le Fantôme d'Argent) - qui rend hommage à son silence de fonctionnement - ne sera d'ailleurs reconnue officiellement qu'en 1925, à l'occasion du lancement du modèle « Phantom ». La Rolls Royce Silver Ghost bénéficie d'un moteur à six cylindres en ligne accouplé à une boîte de vitesses à 4 rapports, et les derniers exemplaires sont équipés de freins à tambour montés sur les 4 roues, ainsi que d'un démarreur et d'un éclairage électriques.
Les voitures étaient fabriquées en Grande Bretagne, à Manchester dans un premier temps, puis dans la nouvelle usine de Derby. Mais en 1919, l'entreprise créa une filiale aux Etats-Unis, afin de fournir l'important marché américain. La nouvelle unité était installée à Springfield dans le Massachusetts. Les châssis y étaient construits, équipés de leur motorisation, puis étaient ensuite livrés au carrossier sélectionné par l'acheteur.

Following its introduction in 1906, the Rolls-Royce Silver Ghost went on to become an emblem for the firm who claimed it was the "Best car in the world". The name Silver Ghost, paying tribute to the car's silent running, was not officially recognised until 1925, when the « Phantom » model was launched. The Rolls-Royce Silver Ghost was given an in-line six-cylinder engine mated to a four-speed gearbox, and the last examples were fitted with drum brakes on all four wheels, as well as electric starter and lights.
The cars were built in Great Britain, initially in Manchester and later in a new factory in Derby. Then in 1919, the company created a subsidiary in the US to supply the significant American market. This new base was established in Springfield, Massachusetts. The chassis were built and the engines installed at the factory before being delivered to the client's choice of coachbuilder.











L'exemplaire que nous présentons porte le numéro de châssis 390 XH. La voiture a été construite en 1923 avec une carrosserie Pall Mall numérotée M-506 selon les registres et délivrée à W.H. Harley le 9 novembre 1923. Convoyée par la route, la voiture arrive à Long Island, où se trouvait le fameux carrossier Brewster, auteur de cette ligne particulièrement élégante. Elle est alors livrée avec cette splendide carrosserie « Special Riviera Town Brougham » le 7 décembre 1929 à A.L. Humes de New York City. L'ancienne carrosserie Pall Mall est vendue à W. Lee Helms au même moment en 1929. Indépendante au départ, l'entreprise Brewster est devenue la propriété de Rolls Royce en 1925. Il s'agit justement du millésime de cette « Silver Ghost Riviera Town Car », une des Rolls Royce les plus exclusives. Ce châssis a bénéficié d'une exécution particulièrement soignée. Prenant le nom de « Riviera body », cette élégante auto est en effet considérée comme une des œuvres majeures de l'atelier New-Yorkais. Elle s'inscrit dans la droite ligne des carrosseries « Coupé Chauffeur », qui se distinguent par la grâce de leurs volumes, mais également un habitacle confortable de deux places dans la partie arrière. Celui-ci propose un degré de raffinement extraordinaire : une sellerie noire et grise en tissu « Petit Point » agrémentée d'une marqueterie en acajou réalisée en Italie, à Venise, sur demande spéciale du premier propriétaire. A sa demande aussi, ultime précision, les accessoires sont tous réalisés en plaqué-or...

Dans les années 70, après qu'elle soit passée entre les mains de son deuxième propriétaire EE Greiner en 1965 puis de C. Burke en 1968, la voiture fait l'objet d'une importante restauration, menée alors qu'elle appartenait à l'importante collection du Docteur Earl Heath, fameux neuropsychiatre américain, qui la rachète en 1973. On dispose d'un historique complet pour cette automobile, et son actuel propriétaire, qui la possède depuis 22 ans, l'a maintenue dans un état remarquable.

Compte tenu du prestige et de la rareté de cette auto, il était alors légitime de participer au prestigieux Concours d'Elégance de Pebble Beach. Etant donné son intérêt, il n'est donc pas étonnant qu'elle ait été retenue par l'exigeant jury qui l'a sélectionnée, pour la dernière édition, en 2013.

Auparavant, cette voiture avait souvent été exposée lors de manifestations prestigieuses, et avait notamment remporté plusieurs premiers prix dans le Concours d'Elégance de Hershey, en 1971 et 1972, ainsi que lors du rassemblement Rolls Royce de Rhode Island. Une ligne élancée, la majestueuse calandre qui s'impose en avant du capot, une imposante malle en conclusion, what else ?

The example on offer bears the chassis number 390 XH. The car was built in 1923 with a Pall Mall body number M-506, and delivered to W.H. Harley on 9 November 1923. Transported by road, the car arrived at Long Island, at the famous coachbuilder Brewster, the author of this particularly elegant styling. It was delivered with this splendid « Special Riviera Town Brougham » body on 7 December 1929 to A.L. Humes from New York City. The old Pall Mall coachwork was sold to W.Lee Helms at the same time in 1929. Initially an independent company, Brewster was taken over by Rolls-Royce in 1925, and this Silver Ghost Riviera Town Car dating from around this time was one of the most exclusive Rolls-Royces to be built. This chassis was given particularly special treatment. With its « Riviera body » this elegant automobile is considered to be one of the New York coachbuilder's finest creations. It can be defined as a « Coupé Chauffeur », distinguished by its size and also by a comfortable two-seater rear passenger compartment. This example displays an extraordinary level of refinement: black and grey « Petit Point » fabric upholstery complemented by mahogany inlay handmade in Venice, Italy, a special order by the first owner. The ultimate detail, gold-pated accessories, were also commissioned by the first owner

During the 1970s, having passed through the hands of its second owner E.E. Greiner in 1965 followed by C. Burke in 1968, the car benefitted from a major restoration while part of the important collection of Dr Earl Heath, the renowned American neuro-psychiatrist, who bought the car in 1973. With complete history, this car has been in the hands of the current owner for 22 years and has been maintained in remarkable condition. This automobile's prestige and rarity has allowed it to take part in the prestigious Pebble Beach Concours d'Elégance, and given the interest it aroused, it is not surprising that it was re-selected by the jury for the most recent event in 2013.

The car has been exhibited over the years in many other prestigious displays, winning several first prizes including the 1971 and 1972 Hershey Concours d'Elégance in 1971 and the Rolls-Royce Rhode Island meeting. Gracefully styled with majestic grille leading the way and backed up by an impressive trunk, what more needs to be said?

396

Titre de circulation US
Dédouané UE
US title
EU customs cleared

Châssis n° 1205
Moteur n° 8163

- Superbe présentation
- Qualités routières exceptionnelles
- Modèle très rare (env. 1 000 ex produits)

- *In superb condition*
- *Exceptional on-road dynamics*
- *A very rare model (approximately 1000 made)*

70 000 – 90 000 €

1961 LOTUS ELITE SÉRIE 2 COUPÉ

Le coupé Elite est un pur produit Lotus et répond précisément aux préoccupations de Colin Chapman. Il s'agit d'une véritable compétition-client qui, sous une robe élégante et sobre, dissimule des qualités sportives de haut niveau. La conception minimaliste et astucieuse de cette monocoque utilisant largement la fibre de verre permet d'en limiter le poids à 640 kg, tout en offrant une excellente rigidité. Elle reçoit un moteur en aluminium Coventry-Climax à un ACT de 1 216 cm3, dont la puissance varie de 75 à 105 ch en fonction des versions. Dotée de quatre roues indépendantes, de quatre freins à disques et d'une boîte ZF pour la série 2, elle correspond à l'essence même de ce qui fait le caractère des Lotus : légèreté et efficacité. Elle est donc vive, précise et capable de donner du fil à retordre à bien des machines beaucoup plus puissantes. Elle compte à son palmarès une victoire à Silverstone en 1958, une huitième place au classement général des 24 Heures du Mans, six victoires de catégorie lors de cette même épreuve et deux victoires à l'indice énergétique. Sa production dépasse à peine le millier d'exemplaires. Parmi les Lotus Elite survivantes, rares sont celles qui se présentent en aussi bel état que celle que nous présentons. De teinte orange avec sellerie en cuir noir et moquettes grises, cette voiture est équipée de jantes à rayons et de pneus Pirelli. Elle est accompagnée de trois classeurs contenant des manuels d'ateliers, des catalogues de pièces et autres documents utiles pour une bonne connaissance et cette voiture, et pour son entretien. La Lotus Elite permet à n'importe quel conducteur moyen de se prendre pour le meilleur pilote de rallye, tant elle est équilibrée, vive et saine. Rare et désirable, c'est une cure de plaisir garanti, dans une ambiance sportive digne des GT les plus prestigieuses.

The coupe Lotus Elite is a pure Lotus product and specifically addresses the concerns of Colin Chapman. This is a real customer competition car, which, in an elegant and sober shape, conceals sporting qualities of the highest order. Minimalist and clever design of this monocoque using mainly fiberglass, allows the weight to be limited to just 640kg, while offering excellent rigidity. It features an aluminum engine, a Coventry Climax with a single overhead cam of 1216cc, with power ranging from 75 to 105bhp depending on the version. With four independently sprung wheels, disc brakes on all four corners and a ZF gearbox for the series 2, this car corresponds to the essence of what makes Lotus' lightness and efficiency a legend. The car is very lively, precise and capable of giving a headache to many more powerful machines. It has to his credit a victory at Silverstone in 1958, an eighth position overall in the 24 Hours of Le Mans, six class victories at the same event and two in the energy index. Its production exceeds hardly a thousand units.
Among the Lotus Elite survivors, few come in as good a condition as the one we are offering. Orange colour with black leather upholstery and gray carpeting, this car features spoked wheels and Pirelli tyres. The car comes accompanied by three binders containing workshop manuals, parts catalogues and other documents relevant to an understanding of this car and for its maintenance. A Lotus Elite makes an average driver the very best of rally drivers, as it is well balanced, lively and energetic. Rare and desirable, it is a guarantee for pure pleasure in a sporting atmosphere worthy of the most prestigious GTs.

397

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 18801200194
Moteur n°188920 00204

- Modèle rare et de grand prestige
- Provenance très intéressante
- Présentation attrayante
- Mécanique qui inspirera la 300 SL

- *Rare and highly prestigious model*
- *Very interesting provenance*
- *Attractive presentation*
- *Engineering that inspired the 300 SL*

380 000 – 480 000€

Ex collection Rosso Bianco / *Ex collection Rosso Bianco*

1953 MERCEDES-BENZ 300 S ROADSTER

Pour renouer avec son statut antérieur au conflit mondial, Mercedes dévoile en 1951 sa 300, vaste limousine équipée d'un brillant six cylindres 3 litres à arbre à cames en tête, qui servira de base à une future légende automobile, la 300 SL. Voiture d'apparat, elle sera surnommée "Adenauer" en hommage au chancelier allemand qui l'utilise régulièrement. Disponible en plusieurs carrosseries, elle va évoluer jusqu'à 1962, mais la version la plus prestigieuse et la plus chère est alors la 300 S, disponible en coupé, cabriolet et roadster proposée de 1952 à 1955. Elle coûte 34 500 DM (contre moins de 10 000 DM pour une berline 170) et son moteur développe 150 ch, avec le montage de trois carburateur Solex, permettant à cette automobile de grand luxe d'atteindre 175 km/h. La production reste extrêmement confidentielle et réservée à une élite, puisque le nombre de roadsters se limitera à 141 exemplaires. C'est à l'époque le modèle le plus luxueux et désirable du catalogue.
La Mercedes 300 S que nous proposons a été importée il y a 25 ans des États-Unis, à la suite de quoi elle est restée une vingtaine d'années au sein du fameux musée Rosso Bianco de Peter Kaus. Elle apparaît d'ailleurs dans l'ouvrage consacré à cette extraordinaire collection de voitures de sport et de course. À la fermeture du musée on la retrouve directement dans une collection allemande.

To revive its pre-war status, Mercedes unveiled the 300 in 1951, a vast limousine equipped with an outstanding 3-litre overhead cam six-cylinder engine, that would serve as the basis for a future legendary automobile, the 300 SL. A statesmanlike vehicle, the car became known as the «Adenauer» after the German chancellor who used the model regularly. Available in several bodies, its evolution continued until 1962. However, the most prestigious and expensive version was the 300S, available in coupé, cabriolet and roadster form between 1952 and 1955. It cost 34,500 DM (against under 10,000 DM for the 170 saloon), and had a 150 bhp engine with three Solex carburettors, that powered this luxury automobile to 175 km/h. Production remained limited and exclusive, with no more than 141 roadsters built. At the time, it was the most luxurious and desirable model in the catalogue.
The Mercedes 300 S on offer was imported from the US some 25 years ago, after which it spent around twenty years in the famous Rosso Bianco museum of Peter Kaus. It appeared in the book dedicated to this extraordinary collection of sports and racing cars. When the museum closed the car went directly into a German collection, and was given a mechanical overhaul by the renowned Kienle workshops, major 300 specialists based in Stuttgart.







La voiture sera alors confiée aux prestigieux ateliers Kienle, grands spécialistes de toute la gamme des 300, à Stuttgart, pour une révision mécanique. La voiture fonctionne correctement même si elle a été très peu utilisée dernièrement. De teinte rouge, elle présente bien avec une peinture ancienne et l'intérieur, avec sa jolie sellerie en cuir beige et ses garnitures en bois vernis, magnifique combinaison de couleur rare pour ce type de modèle. Le volant ivoire est doté d'un cerclo-avertisseur chromé, accessoire commode et typique de cette époque. Son compteur affiche aujourd'hui 37 047 miles. Cette prestigieuse automobile, d'un confort et d'un prestige sans égal, est prête à accueillir un nouveau propriétaire et à le transporter en bonne compagnie et confortablement dans le silence de son puissant six-cylindres.

Despite having been little used previously, the car was in correct working order. It is presented in good condition with old, red paintwork, and pretty beige leather upholstery with varnished wood trim, providing a wonderful and rare colour combination for this type of model. The ivory steering wheel has a chrome horn ring, a typical feature of this period. The odometer reads 37,047 miles today. This prestigious automobile, offering incomparable luxury and comfort, is ready to welcome and transport its new owner in the silence of its powerful six-cylinder engine.















398

Carte grise française
French title

Châssis n° 1276
Moteur n° 4608

- Modèle emblématique
- Restauration documentée chez des spécialistes
- Entre les mêmes mains pendant 34 ans
- Moteur d'origine

- *Iconic model*
- *Documented specialist restoration*
- *One owner for 34 years*
- *Original engine*

85 000 – 115 000 €

Dans la même famille depuis 1963 / *In same family ownership since 1963*

1957 LANCIA AURELIA B20 S 5E SÉRIE COUPÉ

Cette Lancia B20 se distingue par un historique peu ordinaire. Elle a en effet été achetée en 1997 par l'actuel propriétaire à son oncle, qui la détenait lui-même depuis 1963. D'une certaine façon, elle a donc passé 50 ans dans la même famille ! L'oncle était garagiste à Mennecy dans l'Essonne et aurait acheté la voiture au chanteur Sacha Distel.
De 1998 à 2003, époque à laquelle le propriétaire actuel prend sa retraite, la voiture bénéficie d'une restauration approfondie dans les ateliers Tisserand. La restauration sera parachevée par Bernard Cailler, le spécialiste suisse bien connu des Lancia B20. Un important dossier de restauration montre des photos de la voiture avec sa coque mise à nu et comporte de nombreuses factures : atelier Tisserand, Manu Sellerie (restauration de la sellerie), atelier Beauzon (rectification moteur, remplacement des guides de soupapes et des coussinets de bielles), Bernard Cailler (un total de plus de 25 000 francs suisses pour parfaire l'ensemble). En 2009, la boîte de vitesses est revue chez Bernard Cailler. Depuis cette remise en état, le propriétaire — un authentique passionné, amateur de longue date d'automobiles anciennes — a régulièrement utilisé cette voiture. Admiratif des performances et de la fiabilité de ce modèle emblématique, il couvre alors quelque 25 000 km sans problème particulier, n'hésitant pas à effectuer des trajets vers le sud de la France et prenant part plusieurs fois à la démonstration en côte de Colombiers.
Cette Aurelia B20 est une 5e série dont le V6 2,5 litres d'origine, puissant et onctueux, lui permet d'atteindre 180 km/h. Elle est dotée d'une conduite à gauche, ce dont bénéficient moins de 900 exemplaires de B20, et le levier de vitesses est au volant. Cette voiture offre aujourd'hui une belle présentation. D'une belle teinte bordeaux, elle affiche une sellerie cuir et tissu en parfait état et un superbe tableau de bord en tôle peinte, avec autoradio d'époque. Le beau volant bois à trois branches invite à prendre place à l'intérieur pour profiter des qualités routières dont ce modèle a fait les preuves en compétition, remportant notamment le rallye de Monte Carlo 1954. Avec sa ligne sobre et pure, sa mécanique brillante, son historique peu banal et son bel état, cette Lancia Aurelia B20 représente une opportunité unique.

The history of this Lancia B20 makes it very special. The current owner bought the car in 1997 from his uncle, who had owned it since 1963. It has been in the same family for 50 years ! The uncle ran a garage in Mennecy, Essonne, and is believed to have bought the car from the singer Sacha Distel.
Between 1998 and 2003, when the current owner retired, the car was treated to a thorough restoration by the Tisserand workshop. This restoration was completed by Bernad Cailler, renowned Lancia B20 specialist from Switzerland. A comprehensive file includes photos of the bare shell and numerous invoices from : atelier Tisserand, Manu Sellerie (restoration of the upholstery), atelier Beauzon (work to the engine, replacement of valve guides and con rod bearings) and Bernard Cailler (a total of more than 25 000 Swiss francs to complete the project).
In 2009 the gearbox was overhauled by Bernard Cailler. Since the restoration, the owner – a true and long-standing old car enthusiast - has used the car regularly. Rating the performance and reliability of this iconic model highly, he has covered some 25,000 km without any problems, travelling to the south of France without hesitation and taking part several times in demonstration runs on the Colombiers hill climb. This Aurelia B20 is a 5th series whose original powerful and smooth V6 2,5 liters engine allows it reach 180 km/h.
It is a left had drive, built at less than 900 examples, with the gearbox on the steering-wheel. The car is presented today in beautiful condition, in burgundy livery with superb leather and fabric upholstery and painted metal dashboard complete with period radio. The three-spoke wooden steering wheel adds to the temptation to climb in and experience the driving qualities that were tested so successfully in competition, with notable wins including the Monte Carlo Rally in 1954. With pure and elegant styling, brilliant engineering, a great history and in lovely condition, this Lancia Aurelia B20 represents a unique opportunity.

399

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 1134
Moteur n° 1064

- Version la plus emblématique de toutes les Aurelia
- Restauration superbe
- Modèle particulièrement rare

- *The most iconic version of all Aurelias*
- *Super restoration*
- *Particularly rare model*

800 000 – 900 000 €

1955 LANCIA AURELIA B24 S SPIDER AMERICA

Cette Lancia a de qui tenir : elle est la dernière conçue avec la collaboration de Vittorio Jano. Son moteur V6 2 litres est dérivé des V4 précédents et, dans le souci d'une bonne répartition des poids, la boîte est accolée au pont arrière. Le coupé Lancia Aurelia B20 GT qui en résulte est présenté au Salon de Turin 1951 et remporte un succès immédiat, grâce à sa ligne élégante et sobre. D'emblée, cette voiture présente d'évidentes qualités sportives et les succès ne tardent pas, à commencer par la deuxième place de Bracco aux Mille Miglia, en mai 1951.

This Lancia is famous for the fact that it is the last model designed in collaboration with the legendary Vittorio Jano. With a 2.0-liter V6 engine derived from the earlier generation V4, the new design's gearbox was located at the rear axle, in the interests of good weight distribution. The resulting Lancia Aurelia B20 GT Coupe was unveiled at the Turin show of 1951 and it was an instant hit, thanks to its elegant and clean lines. From the outset, this car had obvious sporting qualities and sporting successes were not long in coming, starting with a second place for Bracco at the Mille Miglia of May 1951.







L'Aurelia accroche ensuite à son tableau de chasse une victoire à la Targa Florio, au Liège-Rome-Liège et au Rallye de Monte-Carlo...
Mais le sport n'est pas tout et, de l'autre côté de l'Atlantique, on réclame une version plus décontractée, découvrable et dans l'air du temps. Lancia répond avec la B24 America : sur une plateforme de coupé raccourcie, il s'agit d'un très séduisant roadster à pare-brise panoramique, dessiné par Francesco Martinengo pour le compte de Pinin Farina. Élégant et racé, ce Spyder est présenté au Salon de Bruxelles 1955 en version B24 S (pour "sinistra", conduite à gauche). Mais son prix très élevé (le double d'une Jaguar XK 140) freine sa diffusion, qui reste très confidentielle et se limite à 240 exemplaires. La version Convertible lancée peu après, dotée de glaces remontantes et d'un pare-brise de forme plus conventionnelle, est un peu moins rare, avec 521 exemplaires produits.
La Lancia B24 S America que nous présentons a été vendue neuve à New York en 1955 par l'intermédiaire de l'importateur Lancia officiel, restant entre les mains du même propriétaire jusqu'à la fin des années 80. En 1989, date à laquelle elle est retrouvée au fond d'un garage dans un état de délabrement avancé, elle est rapatriée en Italie par KCA Restauro Auto d'Epoca, à Cassina de Pecchi, près de Milan, un spécialiste Aurelia.

The Aurelia then went on victory rampage in the Targa Florio, the Liège -Rome- Liège and the Rally of Monte Carlo...
But sport is not everything and at the other side of the Atlantic, a more casual version in convertible had greater appeal. So Lancia responded with the Lancia B24 America : on a shortened coupé platform, a very attractive roadster with panoramic windscreen was designed by Francesco Martinengo for Pinin Farina. Stylish and elegant, the Spyder was unveiled at 1955 motor show of Brussels, the version called B24 S (for "sinistra" or left-hand-drive). But its high price tag (twice that of a Jaguar XK 140) curtailed sales, which remained limited to just 240 units sold. The Cabriolet version launched shortly after, with side windows and a more conventional windshield, is a little less rare, what with 521 examples produced.
The Lancia B24 S America that we offer was sold new in New York in 1955 via the official importer of Lancia, remaining in the hands of the same owner until the late 1980s. In 1989, when the car was found at the bottom of a garage in a state of disrepair, the car was sent back to Italy to KCA Restauro Auto d'Epoca in Cassina de Pecchi, near Milan, a specialist Aurelia restoration shop.





La voiture est complètement restaurée dans les règles de l'art (les travaux totalisant environ 1 400 heures de travail), avant d'être livrée au Duc Enrico Battiato Paterno, de Castello di Catania, en Sicile, qui ne l'utilisera que très peu et surtout en prendra peu soin jusqu'au jour où une nouvelle restauration est réalisée par la même personne qui s'en était occupée en 1990 !
Les chromes ont été complètement refaits par Galvanica Spino D'Adda, pour un total de 5 000 €. Toute la partie mécanique a été restaurée par un spécialiste Lancia, qui a effectué sur le moteur une conversion Nardi à deux carburateurs et des arbres à cames plus sportifs. Grâce à ce traitement particulier, la puissance est maintenant estimée à 160 ch. A noter qu'il s'agit toujours de la mécanique d'origine, si bien que la voiture est, selon la formule consacrée, "matching numbers". Après plusieurs tests sur route, les travaux se sont poursuivis avec la révision et le réglage de l'embrayage (version renforcée), de la boîte de vitesses et des freins. Rien n'a été laissé au hasard. Par ailleurs, la voiture est équipée de jantes Borrani à rayons neuves, chaussées de pneus Michelin, et de phares antibrouillard Marchal.

The car was completely restored in the state of the art (works totaling approximately 1,400 hours) before being delivered to Duke Enrico Battiato Paterno Castello di Catania, in Sicily, who used the car very occasionally, and who took the car back for another restoration performed by the same person who took care of it in 1990 ! Chromes have been completely redone by Galvanica Spino D'Adda, for a total of € 5,000.
All the mechanical part was restored by a Lancia specialist, who performed on the engine a conversion to a Nardi twin carburetor set up with triple overhead sports cams. With this special treatment, the power is now estimated at 160bhp. Note that it still has its original mechanicals, so that the car has, as the saying goes, "matching numbers". After several road tests, the work continued with the revision and adjustment of the clutch (reinforced version), the gearbox and brakes. Nothing was left to chance. Moreover, the car is equipped with new Borrani spoked wheels, shod with Michelin tyres, and Marchal fog lamps.

Cette voiture offre une présentation sublime, dans sa robe 'Rubino rosso' impeccable avec son intérieur en cuir noir. Mettez-la sur un pont, ses soubassements sont en état concours, tout a été revu dans le moindre détail. Elle est prête à partir toutes distances et à apporter à son nouveau propriétaire la joie indicible de sa ligne d'une beauté sans faille, de son six-cylindres puissant et onctueux et, surtout, de l'ambiance "dolce vita" que seules les voitures italiennes de cette époque savent distiller avec autant de talent et de saveur. En version Spyder America, elle représente le summum de la production Lancia de cette époque, et le nombre d'exemplaires extrêmement limité rend les occasions d'acquisition, comme celle que nous proposons, particulièrement rares et intéressantes. La B24 America s'est placée parmi les plus beaux Roadster de l'histoire de l'automobile, la douceur de ses lignes la plaçant au niveau d'une sculpture de Brancusi, au niveau de l'œuvre d'Art.

This car offers a sublime presentation, in its Rubino Rosso colour, looking impeccable with its black leather interior. Put on a four-post lift, we notice that its underbody is in excellent condition, all small details have been taken care of. The car is ready to go all distances and provide its new owner the inexpressible joy of a car with a timeless beauty, what with its powerful and smooth six-cylinder all set for the "dolce vita" mood that only Italian cars of that era provide with so much talent and flavour. This version Spyder America represents the pinnacle of production Lancias of this period time, and the limited number of examples made makes it extremely difficult to acquire one easily. Without doubt, the B24 America is one of the most beautiful roadster in the history of the automobile, the soft lines seeming like a Brancusi sculpture, a true work of art.





400

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 11795
Moteur n° 23975

- Modèle très rare et original
- Restauration très soignée
- Signature d'un grand carrossier

- *A very rare and original model*
- *A very neat Restoration*
- *Signature of a great coachbuilder*

110 000 – 150 000 €

Sortant d'une restauration complète en Italie / *Just out of a comprehensive restoration in Italy*

1947 LANCIA APRILIA CABRIOLET PININ FARINA

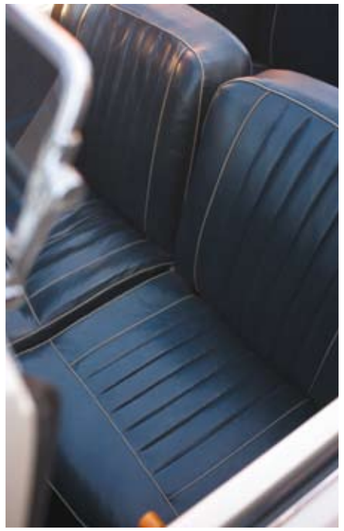
Pour les amateurs de bandes dessinées, la Lancia Aprilia est irrémédiablement liée à Tintin et Milou lancés à la poursuite du sulfureux Dr Muller, dans "Tintin au pays de l'or noir". Plus sérieusement, cette voiture brillante a été mise au point à la fin des années 1930 et disposait d'une carrosserie monocoque, de quatre roues indépendantes et d'un moteur V4 de 1,3 litre (puis 1,5 litre à partir de 1939).
La Lancia Aprilia a fait l'objet de carrosseries spéciales réalisées par différents ateliers, ce qui est le cas de la voiture que nous présentons. De Type 439 (réservé aux carrossiers), elle fait partie des rares cabriolets (production estimée à quatre exemplaires) réalisés par Pinin Farina sur cette base, selon une ligne élégante typique de cette époque. Découvert en 2012 à Rome en état "sortie de grange", ce cabriolet a bénéficié d'une restauration complète. La carrosserie a été mise à nue et ne présentait ni rouille ni traces d'accident. Elle a reçu une peinture neuve, de teinte blanche, et les chromes ont été refaits.
Dans l'habitacle, l'aménagement intérieur a pu être en grande partie conservé. Les sièges en simili bleu avec passepoils gris sont en bon état, de même que les garnitures de contreportes. Les tapis sont neufs, ainsi que la capote, fournis par Cassina, à Bergame. La voiture comporte un superbe volant ivoire et le tableau de bord présente une forme très originale.
La mécanique (d'origine) a fait aussi l'objet de soins méticuleux, avec remplacement des conduites, du système d'échappement, vérification du circuit de refroidissement, des suspensions, des freins, de la transmission et du faisceau électrique. Pour l'ensemble des travaux, les factures totalisent plus de 35 000 €, et la voiture fonctionne sans problème. Elle est accompagnée d'une valise utilisée par un propriétaire précédent, couverte d'écussons d'hôtels!
Modèle très rare, fille d'un grand carrossier, cette Aprilia magnifiquement restaurée mêle distinction, originalité et sportivité. Un cocktail à la gloire de l'automobile italienne.

For comic book fans, the Lancia Aprilia is irrevocably linked to Tintin and Snowy and the pursuing of the sour Dr Muller, in "Tintin in the Land of Black Gold". This car was a brilliant development from the late 1930s and featured a monocoque body, four wheel independent suspension and a 1.3-liter V4 engine (1.5-liter from 1939).
The Lancia Aprilia was the subject of special bodies built by various coachbuilders, which is the case of the car that we are offering. Type 439 (reserved for bodybuilders), it is one of the few convertibles (estimated at quadruplicate production) that Pinin Farina made on this base, and has the typical elegant lines of this era. Discovered in 2012 in Rome as a "barn find", this convertible has undergone a complete restoration. The body was removed and it exhibited no signs of rust or accident. The car received a new paint, white in colour, and the chrome has been redone.
Inside, the interior has been largely preserved. The seats in blue imitation leather with grey piping are in good condition, as well as the trim moldings. Carpets are new, and the hood provided by Cassina in Bergamo, is new too. The car has a beautiful ivory steering wheel and the dashboard is very original.
The mechanicals (also original) was the subject of meticulous care, with replacement of the exhaust system, checking of the cooling system, suspensions, brakes, transmission and wiring harness. For all work, invoices totaling more than € 35,000 are accounted for and the car is running smoothly. It is accompanied by a bag used by a previous owner, which is covered by the badges of various hotels!
A very rare model, the product of a great coachbuilder, this beautifully restored Aprilia combines distinction, originality and sportiness: a delectable cocktail in honour of the Italian automobile.















401

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 3084070

- Version la plus aboutie de la Nuova 500
- Restauration extensive
- Une des plus belles Fiat 500 disponibles sur le marché

- *The most complete version of the Nuova 500*
- *A comprehensive restoration*
- *One of the nicest Fiat 500 available in the market*

15 000 – 20 000 €
Sans réserve /
No reserve

1972 FIAT 500 L COACH

Comment ne pas tomber sous le charme de la Fiat 500? Un charme tel que d'habiles princes du marketing ont su lui offrir en 2007 une résurrection néo rétro, tant en vogue aujourd'hui, dont le style s'inspire largement du fameux « pot de yaourt », le modèle précédent. Il s'agit d'ailleurs de la troisième génération puisque la première à porter ce patronyme, surnommée « Topolino » (la souris, en référence à Mickey) était apparue en 1936. En 1957, la « Nuova 500 » - le modèle qui nous concerne - lui succède : elle sera produite à plus de quatre millions d'exemplaires jusqu'en 1975.
La 500 L présentée qui date d'août 1972 est restée dans les mêmes mains jusqu'en 2007. Elle a fait l'objet d'une restauration impressionnante : caisse entièrement mise à nu afin de traiter la carrosserie, entièrement repeinte, mécanique reconditionnée à partir de pièces neuves, chromes refaits, pour un coût près de 20.000 € ! De nombreuses photos ont été prises lors de cette réfection : elles démontrent la qualité du travail effectué. On réalise que le vilebrequin est neuf, à l'instar de l'échappement, et le bloc moteur semble directement sorti des chaînes de fabrication de Mirafiori. Toutes les factures qui font état du détail des travaux sont fournies. Cerise sur le gâteau, la voiture est équipée de roues à rayons Borrani, accessoire d'une grande élégance, rare sur ce type d'auto.

How can one not to fall under the spell of the Fiat 500? Clever marketing gave the car a revival in 2007, so that it resurrected in a neo retro form, very fashionable today. The design is largely inspired from the famous "yoghurt pot" of the previous model. It is the third generation since the first bearing this nomenclature, known as the "Topolino", appeared way back in 1936. In 1957, the "Nuova 500" - the model on offer - succeeded the Topollino and over four million would be produced till 1975.
This 500L from August 1972 remained in the same hands until 2007. It has seen an impressive restoration : with the body fully bared to treat it, repainted completely, mechanicals reconditioned from new parts, chrome redone, for a total cost of nearly € 20,000 ! Many photos were taken during the restoration and show the quality of work. We realize that the crankshaft is new, as is the exhaust, and the engine block seems straight out of manufacturing lines of Mirafiori. The car is coming with all invoices showing the details of the work. The icing on the cake is that the car is equipped with Borrani wheels of great elegance, really rare on this type of a car.



402

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° ST145

- Voiture extrêmement rare
- Restauration de qualité
- Typiques du raffinement des petites sportives italiennes des années 1950
- Produite par un des plus grands carrossiers italien

- *Extremely rare car*
- *Good quality*
- *Typically refined small Italian sports from the 1950s*
- *Produced by a leading Italian coachbuilder*

35 000 – 45 000 €
Sans réserve /
No reserve

1950 SIATA AMICA CABRIOLET BERTONE

Ce cabriolet Siata Amica est un des rares produits par la marque. Selon le vendeur, il a été livré neuf au patron de Siata, M. Ambrosini, avant d'être restauré dans les années 1990 par son dernier propriétaire. De couleur verte avec intérieur ivoire, il est en bel état de présentation. Basée sur un châssis tubulaire périmétrique, cette voiture mise au point par Siata ("Società Italiana Applicazioni Tecniche Auto-Aviatorie" puis, après la guerre, "Società Italiana Auto Trasformazioni Accessori") recevait un moteur de Fiat 500 Topolino amélioré, développant près de 22 ch. Sa jolie carrosserie avait été dessinée par le comte Revelli de Beaumont, et elle était fabriquée par Bertone. Cette voiture offrait un caractère sportif, comme en témoigne l'aménagement intérieur, digne d'une vraie petite GT avec ses sièges bas, ses élégantes contreportes avec poignées chromées et ses deux compteurs ronds posés sur la planche de bord en acier peint de la couleur de la caisse. A l'avant du capot, le badge de la marque mentionne " Siata Fiat Derivata" et, selon le vendeur, ce modèle n'aurait été produit qu'à quatorze exemplaires, entre 1948 et 1952. Avec un poids limité à 580 kg, cette voiture pouvait atteindre 100 km/h, vitesse qui était hors de portée de la Fiat de série. Certaines versions de l'Amica ont été modifiées pour la compétition, participant aux grandes courses italiennes comme les Mille Miglia. Ce cabriolet présente donc une occasion rare d'acquérir une petite sportive telles que les Italiens savaient les produire, avec compétence et panache.

This convertible Siata Amica is one of the few products in the brand. According to the seller, it was delivered new to Siata boss, Mr. Ambrosini, before being restored in the 1990s by its last owner. Green with ivory interior, it is in good condition. Based on a perimeter tubular chassis, the car was developed by Siata ("Società Italiana Applicazioni Tecniche Auto Aviatorie" then, after the war, "Società Italiana Auto Trasformazioni Accessori") and had as powerpack the engine of the Fiat 500 Topolino reworked, developing almost 22bhp. The car's pretty body was designed by Count Revelli de Beaumont, and was built by Bertone. This car offers a sporty character, as evidenced by the interior worthy of a true small GT with low seats, door panels with elegant chrome handles and two sub-dials placed on the painted steel dashboard. At the front of the hood, the badge of the brand mentions "Fiat Siata Derivata" and, according to the seller, this model was produced in just a short series of 14 units between 1948 and 1952. With the weight limited to just 580 kg, the car can reach a top speed of 100 km/h - a speed, which was way beyond the reach of the normal Fiat Topolino range. Some versions of the Amica has been changed for competition, participating in major Italian races like the Mille Miglia. This convertible is therefore a rare opportunity to acquire a small sports car, which the Italians knew how to produce with much skill and panache.

403

Titre de circulation britannique passeport FIVA
English title

Châssis n° CB-03-52
Moteur n° 100B2/4242

- Voiture ayant propulsé Mike Hawthorn dans la cour des grands
- Histoire en course impressionnant
- Palmarès brillant
- Éligible pour les plus belles épreuves historiques

- *Car that propelled Mike Hawthorn into the big league*
- *Impressive racing history*
- *Outstanding results*
- *Eligible for the best historic events*

460 000 – 620 000 €

Ex-Mike Hawthorn, with extensive race history in period including Goodwood, Spa, Silverstone, Zandwoort…

1952 COOPER-BRISTOL MONOPLACE F2, TRANSFORMÉE EN BIPLACE SPORT EN 1953

Cette voiture historique a connu les débuts de Mike Hawthorn, mettant en valeur les talents de pilote qui lui vaudront par la suite une carrière couronnée de succès. Mais n'allons pas trop vite : en 1951, convaincu des qualités de son fils derrière un volant, le père de Mike Hawthorn, Leslie, décide de tout faire pour l'aider dans à progresser dans le domaine de la course automobile. Mais comme le gabarit du pilote britannique lui barre la route des Formule Junior 500 sur lesquelles les pilotes anglais font généralement leurs premières armes, Leslie et Mike se tournent directement vers la F2. Après des essais peu concluants au volant d'une HWM puis d'une Connaught, les deux hommes apprennent les projets de Charles et John Cooper. Le fait que le Championnat du Monde 1952 et 1953 soit réservé aux F2 de 2 litres donne l'occasion au petit constructeur de machines de Formule Junior de s'y lancer. En utilisant le six-cylindres Bristol, dérivé du brillant moteur BMW d'avant-guerre et développant 120 ch en version compétition, ils décident de produire trois exemplaires d'une monoplace à moteur avant de leur crû. Constitué de caissons en tôle et de structures tubulaires, le châssis repose sur une suspension simple et efficace. C'est l'écurie de Jimmy Richmond qui doit faire courir les trois voitures.
Sur ces entrefaites, Bob Chase, excentrique ami de Leslie Hawthorn, décide d'acquérir une des Cooper-Bristol pour la confier à Mike. Cooper accepte de produire un quatrième exemplaire, si bien que le magazine Autosport annonce le 21 mars 1952, "Mike Hawthorn va disputer cette saison au volant d'une Cooper-Bristol." Pour bien préparer les choses, Leslie Hawthorn constitue une équipe de mécaniciens avec Hugh Sewell, Joe Bickell et Brit Pearce.

This historic car witnessed Mike Hawthorn's early days, and highlighted the talents of a driver who would go on to have an immensely successful career. But let's not race ahead: in 1951, convinced of his son's ability behind the wheel, Mike Hawthorn's father, Leslie, decided to do what he could to further his progress in motor racing. However, the British driver's size prevented him from taking part in Formula 500, the series that most English drivers cut their teeth on, so Leslie and Mike turned straight to F2. Following inconclusive testing in an HWM and then a Connaught, the two men became aware of the projects of Charles and John Cooper. The World Championship was restricted to 2-litre F2 cars in 1952 and 1953 and this gave small-scale constructors a chance to take part. Using the six-cylinder Bristol engine, derived from the brilliant pre-war BMW engine, developing 120 bhp in its competition version, the Coopers built three examples of their own front-engined single seater. A box construction with a tubular structure, the chassis rested on a basic and efficient suspension. It was Jimmy Richmond 's team which was running the three cars.
Meanwhile, Bob Chase, the eccentric friend of Leslie Hawthorn, decided to buy one of the Cooper-Bristols for Mike to drive. The Coopers agreed to build a fourth example and the magazine Autosport reported on 21 March 1952 that: "Mike Hawthorn will compete this season in a Cooper-Bristol." In preparation, Leslie Hawthorn assembled a team of mechanics with Hugh Sewell, Joe Bickell and Brit Pearce. The car was completed just before the Goodwood weekend that opened the 1952 season, without enough time for the team to even paint it. This didn't prevent Mike Hawthorn from causing a stir by recording the second quickest time in practice behind a formidable Ferrari Thinwall Special.

La voiture étant prête in extremis avant le week-end de Goodwood qui ouvre la saison 1952, l'équipe n'a même pas le temps de la peindre. Ce qui n'empêche pas Mike Hawthorn de créer la surprise en signant le deuxième temps aux essais derrière une redoutable Ferrari Thin Wall Special. Les trois courses auxquelles Mike prend ensuite part se soldent par deux victoires (dont une devant Fangio à bord d'une autre Cooper-Bristol) et une deuxième place derrière Gonzales au volant de la Ferrari.
Le week-end suivant, Mike confirme sa performance en remportant deux victoires et, au mois de mai à Silverstone, il termine son éliminatoire devant Jean Behra mais abandonne lors de la finale sur problèmes de boîte de vitesse. A Boreham, il gagne à nouveau et termine deuxième lors de l'Ulster Trophy, à Dunrod. Quinze jours plus tard, il fait sa première apparition sur le continent et termine quatrième pour le Grand Prix de Belgique, à Spa-Francorchamps. Il participe avec une Cooper-Bristol d'emprunt au Grand Prix de France, à Reims, qu'il termine septième et récupère sa voiture à Silverstone où il signe une belle troisième place derrière les très rapides Ferrari d'Ascari et Taruffi. A Zandvoort, lors du Grand Prix de Hollande, il se retrouve en première ligne à côté des Ferrari d'Ascari et Farina, ce qui impressionne l'équipe italienne. Ainsi, lors du Grand Prix de Monza, remporté par Ascari, Mike Hawthorn est convié chez Ferrari pour un essai officiel. Quelques temps plus tard, il reçoit une proposition d'engagement de la part de Nello Ugolini, directeur de la Scuderia Ferrari.
Ainsi, cette modeste monoplace Cooper-Bristol est celle qui a propulsé Mike Hawthorn au plus au niveau de la course automobile et lui a ouvert les portes des plus grandes écuries, jusqu'à son titre de Champion du Monde 1958.
Mais les tribulations de la fameuse Cooper ne sont pas terminées. Prêtée à Duncan Hamilton, elle connaît alors une grave casse moteur. N'apparaissant pas compétitive pour la saison suivante, son propriétaire décide de la transformer en biplace sport. A partir

The three races that Hawthorn subsequently took part in resulted in two victories (finishing one in front of Fangio driving another Cooper-Bristol) and a second place behind Gonzales driving a Ferrari.
The following weekend, Hawthorn repeated the performance, winning two races. At Silverstone in May he finished the heat ahead of Jean Behra but retired during the final race with gearbox problems. At Boreham, he won again and finished second in the Ulster Trophy at Dunrod. Two weeks later, he made his first appearance on the continent and finished fourth in the Belgium Grand Prix at Spa-Francorchamps. He took part in a borrowed Cooper-Bristol in the French Grand-Prix at Reims, finishing seventh and, back in his own car at Silverstone, he finished third behind the super-quick Ferrari of Ascari and Taruffi. At Zandvoort for the Dutch Grand Prix, he found himself on the front-line alongside the Ferrari of Ascari and Farina, which made a big impression on the Italian team. And at the Monza Grand Prix, won by Ascari, Mike Hawthorn was invited to test with Ferrari. Shortly afterwards he received an offer to join the team from Nello Ugolini, director of Scuderia Ferrari.
And so, this modest Cooper-Bristol single-seater was the car that propelled Mike Hawthorn into top-level motor-racing, opening the door for him to join the biggest teams, and from there to become World Champion in 1958.
However, the adventures of the famous Cooper were far from over. Lent to Duncan Hamilton, it suffered a serious engine failure. As it was not competitive for the following season, the owner decided to transform it into a two-seater sports car. Using the original chassis, it was given a body designed by Bernie Rogers and built by Wakefield & Son, placed on additional chassis parts. It was fitted with a Bristol engine, type 100B2, n°4242, identical to the earlier one, and producing almost 140 bhp, which allowed the light, streamlined car to reach speeds of up to 220 km/h. And so, Mike Hawthorn's



AUTOSPORT

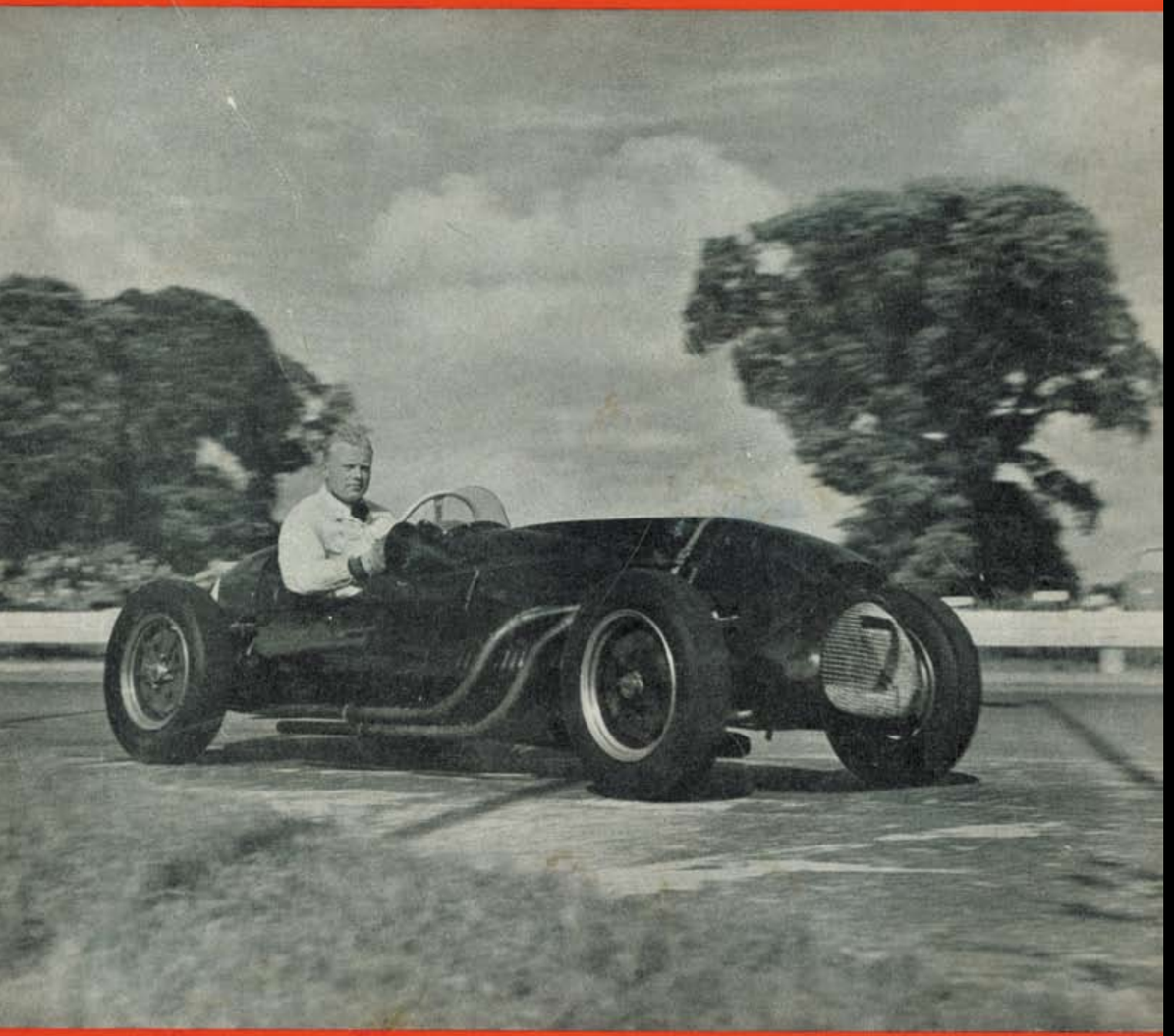
JULY 11, 1952

1/6

EVERY FRIDAY

Vol. 5 No. 2

BRITAIN'S MOTOR SPORTING WEEKLY



IN THIS ISSUE

FERRARI AND COOPER VICTORIES AT ROUEN : THE MORGAN PLUS-FOUR ROAD TESTED : REST-AND-BE-THANKFUL HILL-CLIMB : M.G.C.C. AT SILVERSTONE : B.A.R.C. EASTBOURNE RALLY

JOHN BOLSTER • GEOFFREY DEASON • BARCLAY INGLIS

AUTOSPORT

MARCH 6, 1953

1/6

EVERY FRIDAY

Vol. 6 No. 10

BRITAIN'S MOTOR SPORTING WEEKLY



IN THIS ISSUE

A NEW SPORTS COOPER : CASE HISTORY OF THE MERCEDES-BENZ, 1934-1939 – PART 2
THE PARIS - ST. RAPHAEL RALLYE FEMININ : AMATEUR RACING PHOTOGRAPHY

NORMAN SMITH • JOHN BOLSTER • BETTY HAIG • "AENEAS"



du châssis d'origine, elle reçoit une carrosserie dessinée par Bernie Rogers et construite par Wakefiled & Son, posée sur des traverses supplémentaires. L'ensemble est équipé d'un moteur Bristol type 100B2, n°4242, identique au précédent et développant près de 140 ch, ce qui permet à cette voiture légère et bien profilée d'atteindre 220 km/h.
Ainsi, l'ancienne Cooper de Mike Hawthorn démarre alors une deuxième carrière entre les mains d'Alan Brown et aux couleurs de "L'Equipe Anglaise". Immatriculée HPN 665, cette voiture bien née remporte un premier succès aux 9 Heures de Goodwood où elle signe la deuxième place. Elle se distingue à nouveau à Silverstone (victoire de catégorie) et, en 1954, au British Empire Trophy, à Oulton Park (victoire) et à Zandvoort (victoire de catégorie). Après Alan Brown, la voiture passe entre les mains de Tony Everard et reçoit un moteur Aston Martin 2,6 litres, dont elle porte encore les traces de montage. Elle participe alors à de nombreuses courses de côte, sprints et courses sur circuit avant de passer entre les mains d'Austin Nurse, puis M. Taylor et Betty Haig. A cette époque, la voiture comporte à nouveau un moteur Bristol et lorsque Betty confie cette Cooper historique à Charles et John Cooper, ils confirment qu'il s'agit bien du châssis de la voiture de Mike Hawthorn. Elle est ensuite cédée à Ken Yates, puis à John R. Brown en 1964/1965, avant qu'Alan Brown n'en fasse à nouveau l'acquisition. De 1987 à 1989, Jeremie Agace est son dixième propriétaire, suivi de D. R Jamieson qui l'a revend en 1989.
Pour cette Cooper-Bristol peu banale, c'est alors une troisième carrière qui s'ouvre, avec les meetings historiques. Entre les mains d'amateurs éclairés comme Jean-François Bentz, Francis Trichet, D. Jamieson et Gregor Fisken, elle prend part à de très nombreuses épreuves, tant sur circuit que sur route, comme les Mille Miglia. Éligible pour de très nombreuses courses, elle constitue à la fois une voiture compétitive en épreuves historiques, et l'inestimable témoin de la montée en puissance d'un des plus brillants champions des années 1950. Ses deux carrières montrent sa polyvalence et traduisent l'état d'esprit qui régnait dans les années 1950, où la passion permettait de relancer une automobile une fois la saison terminée.

former Cooper began a second career in the hands of Alan Brown, in the colours of his "Equipe Anglaise". Registered HPN 665, this well-bred car had its first success in the 9-Hour race at Goodwood where it finished second. It distinguished itself again at Silverstone (class win), and in 1954, in the British Empire Trophy at Oulton Park (win) and at Zandvoort (class win). According to Alan Brown, the car then passed into the hands of Tony Everard and was fitted with a 2.6-litre Aston Martin engine, and it still bears signs of the engine mounting. It took part in numerous hill-climbs, sprints and circuit races before passing into the hands of Austin Nurse, then Mr Taylor and Betty Haig. At this time, the car had a Bristol engine once again and when Betty Haig showed this historic Cooper to Charles and John Cooper, they confirmed that it was the Mike Hawthorn chassis. It was subsequently sold to Ken Yates, then John R. Brown in 1964/5 before Alan Brown bought it back. Between 1987 and 1989, Jeremy Agace became the car's tenth owner, followed by D.R. Jamieson who bought it in 1989.
A third career began for this extraordinary Cooper-Bristol, taking part in historic meetings. In the hands of well-known enthusiasts such as Jean-François Bentz, Francis Trichet, D. Jamieson and Gregor Fisken, it has taken part in a large number of events, on the road and the track, including the Mille Miglia. Eligible for numerous race series, this is the car, proven to be competitive in historic racing, that played an important part in the rise of one of the most outstanding champions of the 1950s. Two careers have proven the versatility of a car that reflects the spirit of the 1950s, when passion enabled a car to begin again, once the season had finished.

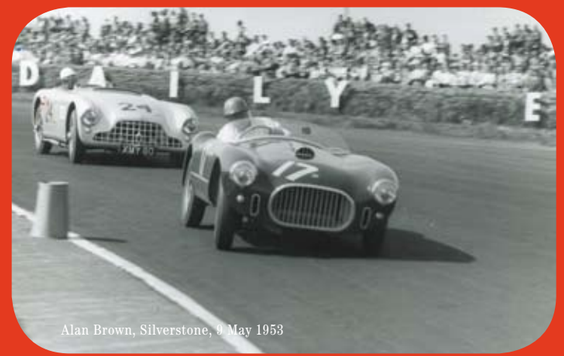

International Trophy Silverstone, 10 May 1952, Mike Hawthorn. DR



Mike Hawthorn racing in single seater form, SPA July 1952, finished 4th DR



Alan Brown, Goodwood, March 1953. DR



Alan Brown, Silverstone, 9 May 1953





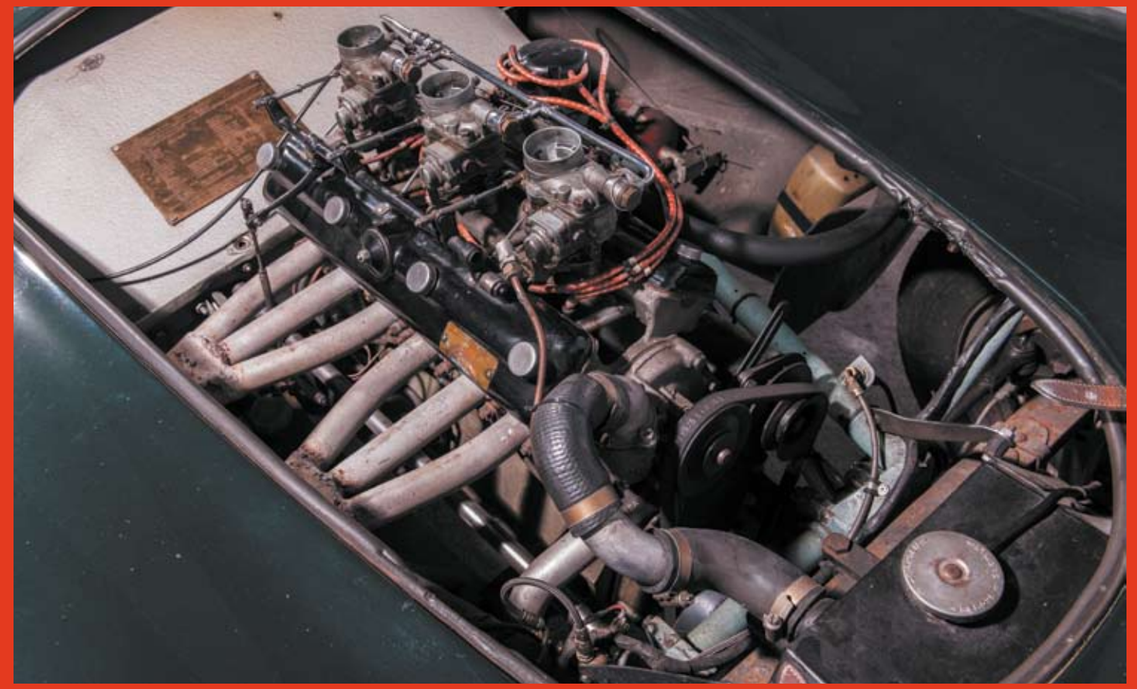














Palmarès Cooper-Bristol Mk1 - châssis CB-03-52 - monoplace

1952			
Goodwood	Easter meeting	Lavant Cup	victoire (Hawthorn)
Goodwood		Chichester Cup	victoire
Goodwood		Richmond trophy	deuxième
Ibsley		Formule 2	victoire
Ibsley		Formule libre	victoire
Boreham		Formule libre	victoire
Chaterhall	Witsun meeting	Formule libre	victoire
Goodwood		Sussex Trophy	victoire
Boreham		Daily Express Trophy	deuxième
Spa	GP de Belgique	(classement gl)	quatrième
Silverstone	GP d'Angleterre	(classement gl)	troisième
Boreham	F1 & F2	(catégorie)	victoire
Zandvoort	GP des Pays-Bas	(classement gl)	quatrième

Results Cooper-Bristol Mk1 - chassis CB-03-52 – single-seater

1952			
Goodwood	*Easter meeting*	*Lavant Cup*	*first (Hawthorn)*
Goodwood		*Chichester Cup*	*first*
Goodwood		*Richmond trophy*	*second*
Ibsley		*Formula 2*	*second*
Ibsley		*Formule libre*	*first*
Boreham		*Formule libre*	*first*
Chaterhall	*Whitsun meeting*	*Formule libre*	*first*
Goodwood		*Sussex Trophy*	*first*
Boreham		*Daily Express Trophy*	*second*
Spa	*Belgian GP*	*(overall)*	*fourth*
Silverstone	*British GP*	*(overall)*	*third*
Boreham	*F1 & F2*	*(class)*	*first*
Zandvoort	*Dutch GP*	*(overall)*	*fourth*

Palmarès Cooper-Bristol Mk1 - châssis CB-03-52 - biplace

1953			
Goodwood	Nine hours race	(catégorie)	deuxième
Silverstone	Meeting du GP d'Angleterre	(catégorie)	victoire
1954			
Oulton Park	British Empire GP	(classement gl)	victoire
Zandvoort	Meeting du GP de Hollande	(catégorie)	victoire
Spa	Meeting du GP de Belgique	(catégorie)	deuxième

Results Cooper-Bristol Mk1 - chassis CB-03-52 – two-seater

1953			
Goodwood	*Nine hours race*	*(class)*	*second*
Silverstone	*British GP Meeting*	*(class)*	*first*
1954			
Oulton Park	*British Empire GP*	*(overall)*	*first*
Zandvoort	*Dutch GP*	*(class)*	*first*
Spa	*Belgian GP*	*(class)*	*second*

● 404

Sans titre
de circulation
Voiture US
à dédouaner
Without registration
US car to be custom
cleared

Châssis n° HBR 789

• Authentique
et rare DB LM 53
de compétition
• Belle présentation
• Éligible Le Mans
Classic
• Conception brillante

• Authentic and rare
competition DB LM 53
• Superb presentation
• Eligible for Le Mans
Classic
• Brilliant design

120 000 – 150 000 €
Sans réserve /
No reserve

○ 1953 DEUTSCH-BONNET LM 53 BARQUETTE COMPÉTITION

Charles Deutsch et René Bonnet font partie des grands noms de la compétition automobile française, dans les années 1940 à 1960. Le premier, brillant ingénieur polytechnicien, s'est associé au second, qui détenait un garage à Champigny-sur-Marne où il avait obtenu une représentation Citroën. A eux deux, ils vont se lancer dans la conception de voitures de compétition, d'abord à moteur Citroën, puis Panhard dont le bicylindre à plat refroidi par air se prêtait aux préparations sportives. A partir de là, les DB-Panhard dans leurs différentes configurations vont se couvrir de lauriers dans leur catégorie, grâce à un travail particulièrement poussé sur le poids et l'aérodynamique.
Nous avons donc le plaisir de présenter une de ces brillantes machines de course. D'après l'excellent ouvrage d'Alain Gaillard, "DB 1932-1962 - Les automobiles de Charles Deutsch et René Bonnet", cette voiture portant le numéro de châssis 789 fait partie d'une série de neuf barquettes dites "Le Mans 53".

Charles Deutsch and René Bonnet are important names in French motor racing between 1940 and 1960. The former, a brilliant engineer and graduate of the Ecole Polytechnique, joined up with the latter who ran a garage in Champigny-sur-Marne as a Citroën representative. Together they embarked on designing competition cars, first with Citroën engines and later turning to Panhard whose flat twin-cylinder air-cooled engines lent themselves to race preparation. From these beginnings, the different configurations of the DB-Panhard achieved enormous success in class, due largely to the advanced thinking behind the weight and aerodynamics of the car.
We are delighted to present one of these outstanding racing machines. According to the excellent book by Alain Gaillard "DB 1932-1962 - Les automobiles de Charles Deutsch et René Bonnet", this car, chassis number 789, was one of a series of nine barchettes given the name « Le Mans 53 ».

C'est dans cette même série que se trouvent les n°784 et 785, qui se sont placées 17e et 19e au classement général des 24 Heures du Mans 1953 tout en signant un grand nombre d'autres succès au cours des saisons 1953 et 1954. La DB n°789 est précisément du type "Antem modifié 1954" et a été livrée neuve le 27 janvier 1954 à French Motors Inc, à Los Angeles. Elle a ensuite participé à plusieurs courses SCCA au courant de l'année et a notamment remporté sa catégorie à la course d'Austin, en mars 1954, entre les mains de François Crouzet. En septembre, ce même pilote terminait huitième au classement général à Torrey Pines.
Cette voiture porte la carrosserie extrêmement séduisante de cette rare version, avec ses phares profilés, ses ailes au dessin mêlant profilage et élégance, son bossage central de capot, ses ouïes rondes caractéristiques. Il est difficile de faire plus sobre et plus gracile, dans un style spécifique de DB où l'efficacité aérodynamique était une absolue priorité. Par ailleurs la LM 53 ne pesait que 400 kg, grâce à sa carrosserie en aluminium sur une structure avec poutre centrale.

Also part of the same series, chassis numbers 784 and 785 finished 17th and 19th overall in the 1953 Le Mans 24 Hour Race, as well as clocking up many other successes during the 1953 and 1954 seasons. Chassis number no.789 is specifically type "Antem modifié 1954" and was delivered new on 27 January 1954 to French Motors Inc. in Los Angeles. The car took part in several SCCA races throughout that year, winning its class in the race at Austin in March 1954, driven by François Crouzet. In September, the same driver finished eighth overall at Torrey Pines.
This car has the extremely attractive body of this rare version, with streamlined headlights, elegantly shaped wings, central raised bump on the bonnet and characteristic round vents. With aerodynamic efficiency an absolute priority in DB styling, it would be hard imagine anything more elegant or graceful. Moreover, the LM 53 weighed just 400 kg, thanks to an aluminium body built on a central beam structure.







Elle présentait une tenue de route hors du commun, grâce à sa traction avant et une suspension soigneusement étudiée, et atteignait 180 km/h en vitesse de pointe, une performance remarquable compte tenue de sa cylindrée modeste.
Dans les années 1990, cette voiture n°789 rejoignait la collection de Jacques Grelley, un des amateurs de DB les plus connus aux États-Unis, et il la cédait en décembre 1999 à Thomas Mitter, également connu pour sa passion de la marque. Celui-ci en confiait la restauration à Surrey Motorsports, dans le Michigan, spécialiste reconnu de la marque aux États-Unis. Pour un coût dépassant 100 000 $, la restauration soigneusement documentée durait trois ans et s'achevait en 2004. Aujourd'hui en superbe état, cette voiture est une des deux DB LM 53 à avoir eu une histoire de course aux États-Unis. Éligible dans les compétitions historiques les plus prestigieuses, dont Le Mans Classic, il s'agit d'une authentique machine de compétition dont les brillants concepteurs ont, pour compenser une cylindrée modeste, fait œuvre d'intelligence, d'astuce et d'avant-gardisme. Elle symbolise une page couronnée de succès de l'histoire de la course automobile française.

The car had unusually good road-holding capabilities, with front wheel drive and carefully designed suspension. With a top speed of 180 km/h, it had a remarkable performance for such a modest engine size.
During the 1990s, this car joined the collection of Jacques Grelley, one of the most well-known DB enthusiasts in the US. In December 1999, he sold it to Thomas Mitter, another eminent enthusiast. Mitter had the car restored by Surrey Motorsports in Michigan, renowned marque specialist in America. This meticulously documented restoration cost over $100,000 and took three years, finishing in 2004. In superb condition today, it is one of the two DB LM 53 cars that have US racing history. Eligible for all the best historic racing events, including Le Mans Classic, this is a genuine competition machine. It is the result of two brilliant engineers who, to compensate for a modest engine size, produced a design that was intelligent, astute and avant-garde. It symbolises a chapter in the history of French motor racing that is crowned in glory.

405

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° : HM 2865
Moteur n° : HM 2867

- Mythe des Bentley victorieuses du Mans
- Auto construite « à la carte » pour correspondre à cette configuration
- Trois propriétaires de 1960 à nos jours
- Modifiée en Tourer au plus tard au début des années 1960

- *Legend of the victorious Bentleys at Le Mans*
- *Built « à la carte » to match this configuration*
- *Three owners between 1960 and today*
- *Modified into a Tourer no later than the start of the 1960s*

800 000 – 1 000 000 €

1931 BENTLEY SPEED SIX

La Bentley Speed Six apparaît en 1928 : elle doit d'emblée assumer l'héritage des modèles 3 litres qui avaient fait le succès de la marque en compétition dans les années précédentes. On ne joue plus dans la même catégorie : la cylindrée est plus que doublée, la puissance également et Bentley compte bien redorer son blason aux 24 Heures du Mans, déjà remportées par la firme. Avec la Speed Six, deux nouvelles victoires dans la Sarthe s'ajoutent au palmarès. Ce prestige profite évidemment aux voitures de tourisme, proches cousines des voitures de course.
Le véhicule présenté, HM 2865 est un des derniers châssis Speed Six construits. Comme nombre de Bentley de cette période, cette voiture a connu plusieurs configurations durant sa longue vie. Le châssis HM 2865 fait à l'origine partie des 24 exemplaires à empattement long (12'8,5"), construit en 1930 et le constructeur l'a fait carrosser chez Gurney Nutting, où il a reçu une carrosserie de berline à quatre portes et quatre places. Il est équipé de la dernière version du moteur à six cylindres en ligne de 6,5 litre, à trois carburateurs, qui développe l'appréciable puissance de 180 ch.
La voiture a été achetée neuve par Sir Anthony Lindsay Hogg en 1931, puis a changé de mains dès l'année suivante. Son nouveau propriétaire, AH Sheppard la conservera ensuite pendant une vingtaine d'année, où elle aura le privilège de remporter un prix au Concours du Bentley Drivers Club de Kensington Gardens.
Bien que l'on sache qu'elle a appartenu ensuite au Major Gregson, la voiture se fait discrète dans les années cinquante, avant d'être acquise en 1962 par Guy Shoosmith, qui lui offrira une nouvelle vie, en vue de l'intégrer à la lignée des fabuleux « Tourer Bentleys », précédemment évoqués, porteurs de victoires au Mans, notamment.

The Bentley Speed Six was introduced in 1928, inheriting the legacy of the 3-litre models that had brought the marque success in competition in the previous years. This was in a different class, however, with an engine size that had more than doubled, as had the power output, signalling Bentley's intention to repeat its success in the Le Mans 24 Hour Race. With the Speed Six, Bentley clocked up two more victories at the Circuit de la Sarthe, adding to its impressive racing provenance. The tourers, being close cousins of the racing cars, benefitted from this prestige. The vehicle offered, HM 2865, was one of the last Speed Six chassis to be built. As with many Bentleys from this period, this car has known several different configurations during its long life. Chassis HM 2865 was originally one of 24 long wheelbase examples (12'8,5"), built in 1930, and sent by the constructor to Gurney Nutting to be given a four-door four-seater saloon body. It was equipped with the last version of the 6.5-litre straight six engine with three carburettors, developing an impressive 180 bhp.
The car was bought new by Sir Anthony Lindsay Hogg in 1931, then changed hands the following year. Its new owner, AH Sheppard, kept the car for some twenty years, during which time it won a prize at the Bentley Drivers Club Kensington Gardens Concours. Although it is known that the next owner was Major Gregson, little is known about the car during the 1950s.
It was acquired by Guy Shoomith in 1962, who gave the car a new life, re-styling it as one of the fabulous Le Mans winning Bentley Tourers. It is thought that Shoosmith had the original body removed, probably following an accident, and carried out major modifications to the chassis and coachwork.



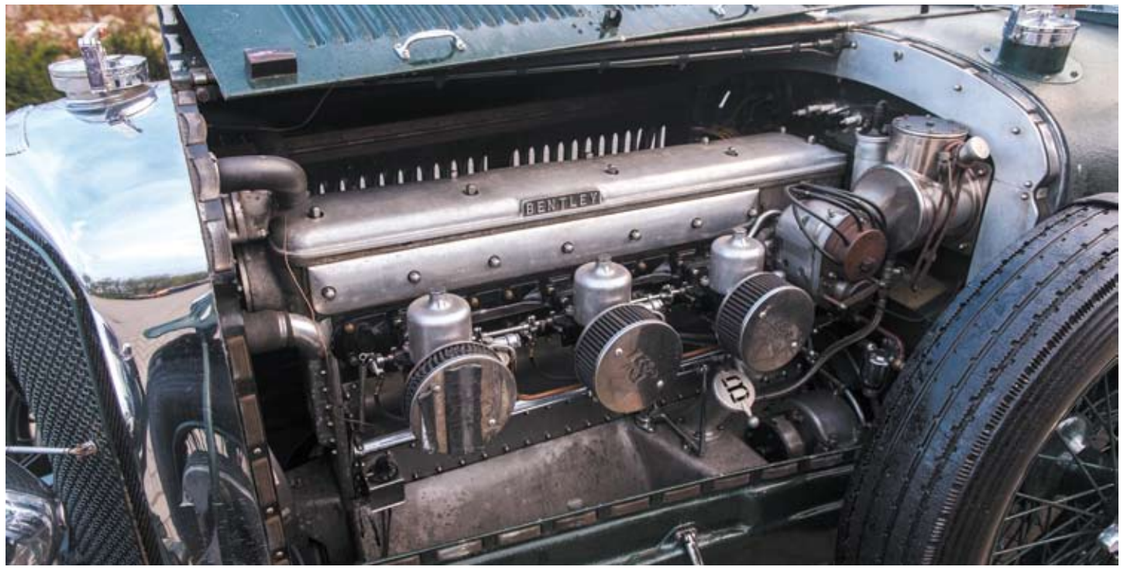






Il apparaît en effet que ce dernier a fait démonter la carrosserie d'origine – probablement à la suite d'un accident – et a entrepris des modifications importantes, portant sur le châssis et la carrosserie. Pour ce qui concerne le châssis : celui à empattement long d'origine a été remplacé par le châssis BR 2357 dont on n'avait plus trace depuis le début des années 50, dont l'empattement raccourci s'établit manifestement à 11'6" aujourd'hui. Ce numéro de châssis est encore visible, mais c'est bien le HM 2865 qui apparaît. La carrosserie que son nouveau propriétaire fait installer est du type « Tourer », découverte, disposant de quatre places, en hommage à l'épopée des « Bentley Boys » au Mans. Elle apparaît déjà dans cette forme lors d'une manifestation à Anvers en 1964. Guy Shoosmith la conservera jusqu'en 1999 et elle fera de nombreuses apparitions sur le circuit de Silverstone, lors d'importants événements. La voiture change ensuite de mains à deux reprises, ce qui établit une liste de six propriétaires depuis l'origine. Sur le plan mécanique, on notera que la boîte de vitesses du type « D » (n°7165) à rapports courts, provenant d'un modèle 4,5 litre, a été installée en lieu et place de la type « C » d'origine, qui tirait trop long. Diverses pièces portent encore les numéros d'origine, parmi lesquels on citera le différentiel, ou la colonne de direction. Le système de freinage est aujourd'hui hydraulique. Nombre d'éléments correspondent à la monte d'origine mais les instruments de bord sont plus récents.
En résumé, cette voiture se présente comme une très belle « Le Mans Replica », faite au début des années 1960, dont les spécifications ont été établies au plus près de la configuration des voitures victorieuses et qui est bien connu dans le monde des Bentley.

The original long wheelbase chassis was replaced with chassis BR 2357, of which there has been no further trace since the early 1950s, with a shorter wheelbase, which now measures 11'6". This chassis number is still visible, but it is HM 2865 that appears. The body it was given by its new owner was an open « Tourer » four-seater, a tribute to the victorious « Bentley Boys » at Le Mans. The car appeared in this form at a display in Anvers in 1964. Shoosmith kept the car until 1999 during which time it made many appearances at major events at Silverstone.The car subsequently changed hands twice more, making a list of just six owners from new. Mechanically, it is noted that the « D » type gearbox (n°7165), with short gearing, from a 4.5-litre model, was installed in place of the original « C » type version, with gearing that was too long. Many parts retain the original numbers, including the differential, and steering column. The car is fitted now with hydraulic brakes. Various elements correspond to the original, but the dashboard instruments are more recent.
In summary, this car is presented as a superb « Le Mans Replica », constructed at the start of the 1960s, to specifications that closely match those of the victorious cars, and is well known in the Bentley world.











406

Titre de circulation anglais
British title

Châssis n° BEX222
Moteur n° 100D2 1038

- Moteur complètement refait avec améliorations
- Superbe présentation
- Modèle très apprécié

- *Engine completely rebuilt and improved*
- *Superb presentation*
- *Sought after model*

190 000 – 210 000 €

1956 AC ACE BRISTOL ROADSTER

Un châssis tubulaire conçu par John Tojeiro, un moteur dérivé du six-cylindres BMW d'avant-guerre et une carrosserie inspirée de la Ferrari 166, voilà la recette pour une des sportives britanniques les plus authentiques de son époque, réalisée sous la houlette de Cliff Davis. Cette AC Ace à moteur Bristol était à l'origine à conduite à gauche. Exportée aux États-Unis, elle a appartenu à RB Hayward puis, à partir de juin 1994, à Keith Roach (de Roach Manufacturing & Engineering) et, le 9 juillet 2010, au précédent propriétaire. Alors qu'elle était entre les mains de son premier propriétaire, cette voiture avait reçu une version 100D2 plus puissante du moteur Bristol. Récemment, une réfection complète de ce moteur a été entreprise, avec pour but d'améliorer les performances et de permettre à cette voiture une utilisation mixte route/piste. Les travaux ont notamment porté sur la culasse, le vilebrequin, la pose de pistons Cosworth et de bielles spéciales, ce qui a permis de faire passer la puissance à 150 ch. La distribution a été revue, avec remplacement des soupapes et de leurs guides, et tous les joints et petites pièces ont été remplacés par des composants de qualité. On note aussi la réfection de la pompe à huile et du démarreur, de la boîte de vitesses avec overdrive (avec rapports rapprochés), et l'installation d'un radiateur en aluminium avec un ventilateur électrique Kenlowe. La voiture dispose d'une batterie gel et de cinq jantes à rayons neuves de 15 pouces. Des factures témoignent de ces opérations. Ainsi équipée, cette AC est parfaitement adaptée aux voyages longue distance et aux rallyes d'agrément. La présentation est bonne, tant extérieure qu'intérieure avec ses sièges baquet en cuir rouge et son tableau de bord superbe. Un très bel exemplaire d'un classique très appréciée, mêlant sobriété, belle sonorité, sportivité et performances.

A tubular chassis designed by John Tojeiro, an engine derived from the BMW pre-war six-cylinder engine and a body inspired by the Ferrari 166. This was the recipe used for one of the most authentic British sports cars of its day, built under the direction of Cliff Davis. This Bristol-engined AC Ace was originally left-hand drive. Exported to the US, it belonged to RB Hayward and then from June 1994 to Keith Roach (of Roach Manufacturing & Engineering). It was sold to the previous owner on 9 July 2010. While in the hands of its first owner, the car was fitted with a more powerful 100D2 version of the Bristol engine. Recently, this engine was completely rebuilt to improve its performance so that the car could be used on the road and the track. Work was carried out on the cylinder head, the crankshaft, and new Cosworth pistons and special rods were fitted, increasing the power output to 150 bhp. The valves and their guides as well as gaskets and other minor items were replaced with high quality parts. Notably, the oil pump and starter motor were renewed, the overdrive gearbox was rebuilt with close ratio gears, and an aluminium radiator and Kenlowe electric fan were installed. The car has a gel battery and five new 15-inch wire wheels. There are invoices documenting this work. Thus equipped, this AC is perfectly adapted to long distance trips and touring. The presentation is nice, inside and out, with red leather bucket seats and a superb dashboard. A beautiful example of a sought-after classic bringing together a wonderful sound and subtle styling with a truly sporting performance.





407

Carte grise française
French title

Châssis n° 1222390

- Un des deux premiers coupés commercialisés
- Voiture bien préservée
- Intérieur restauré
- Voiture rare

- *One of the first two coupes marketed*
- *A well maintained car*
- *Restored interior*
- *Rare car*

40 000 – 60 000 €

1952 PEUGEOT 203 A COUPÉ

Lors de sa présentation, au Salon de Paris 1948, la 203 répond à la réputation de Peugeot : elle est robuste, confortable et sure. Mais en plus, elle présente un dessin séduisant, inspiré des automobiles d'outre-Manche. D'abord présentée en berline, elle sera déclinée en cabriolet et en coupé.
Le coupé que nous présentons n'est pas banal : en 1952, première année de production de cette version, seuls deux coupés sont sortis d'usine. Or le numéro de série du présent coupé correspond à l'année 1952 chez Peugeot : il s'agit donc d'un de ces deux premiers coupés, peut-être le premier commercialisé, voire celui exposé sur le stand Peugeot du Salon de Paris d'octobre 1952 ! Aujourd'hui, la voiture présente une peinture ancienne de couleur lie de vin, bien conservée malgré quelques éclats. L'intérieur a été entièrement refait, avec une superbe sellerie en cuir gris clair et passepoils rouges, ainsi qu'une inscription « Peugeot » en piqûres sur les dossiers. La moquette est rouge et le tableau de bord en tôle peinte est assorti aux sièges, le compteur kilométrique affichant 27 574 km. A l'intérieur, l'ambiance est plus intime que dans une berline, dégageant un léger parfum sportif favorisé par l'intimité de l'habitacle.
A l'extérieur, la voiture offre une ligne élégante avec une harmonieuse découpe de pavillon. Elle est équipée d'enviables accessoires comme des jantes Robergel à rayons, des sabots d'ailes avant et arrière, un embout d'échappement Robri, des phares antibrouillard à l'avant...
La présentation du moteur est particulièrement flatteuse, grâce à la présence d'un cache-culbuteurs et d'un filtre à air chromés.
Au total, on compte moins de 1 000 exemplaires de coupés, ce qui en fait la version de 203 de tourisme de loin la plus rare. Si l'on prend en compte que cet exemplaire fait partie des deux premiers produits, on est en présence d'une opportunité qui devrait attirer l'attention de tous les amateurs de Peugeot.

During its presentation at the Paris show in 1948, the 203 reflected the reputation of Peugeot : it was robust, comfortable and safe. But in addition, it had an attractive design, inspired by cars from across the Channel . First presented as a saloon, the convertible and the coupe versions followed.
The coupe that we present is not any old car : in 1952, the first year of production of this version, only two factory coupes were made ! By the serial number of this coupe which shows that it is a Peugeot from 1952, this car is therefore one of the first two coupes, perhaps the first marketed or the one that was unveiled on the Peugeot stand at the Paris Show of October 1952 ! Today, the car has an old paint of wine-coloured, well preserved despite some splinters. The interior has been completely redone with beautiful light gray leather upholstery and red piping, and a "Peugeot" inscription on the seats. The carpet is red and the dashboard which is painted sheet metal is similar to the colour of the seats, the odometer reading 27,574km. Inside, the atmosphere is more intimate than a saloon, releasing a light sporty fragrance enhanced by the intimacy of the interior.
Outside, the car offers an elegant line with a smooth coupe greenhouse. It is equipped with enviable accessories like Robergel rims with wire spokes, protection for the front and rear fenders, exhaust tip from Robri, fog lamps at the front ... The presentation of the engine is particularly flattering , thanks to the presence of a rocker cover and an air filter in chrome.
In total, there were fewer than 1,000 units of the coupe made, making it the rarest version of 203 range. Taking into account that this example is part of the first two ever made, one is in the presence of an opportunity that should attract the attention of all fans of Peugeots.



408

Carte grise française
French title

Châssis n° 1746310

- Carrosserie séduisante
- Modèle rare
- Nombreux accessoires, belle présentation

- *An attractive design*
- *Rare model*
- *Many accessories, in beautiful condition*

50 000 – 70 000 €

1955 PEUGEOT 203 C CABRIOLET

C'est le rêve américain qui transparaît à travers la forme de la 203, cheval de bataille de Peugeot au lendemain de la guerre, avec son capot en pointe, sa large calandre et son habitacle effilé vers l'arrière. Sur le plan technique, la 203 est parfaitement dans l'air du temps avec un moteur 1300 à culasse en Alpax et soupapes en tête. Robuste, confortable et familiale, la 203 va rapidement s'enrichir de carrosseries plus attrayantes que la sobre berline. Outre une découvrable, c'est le coupé et surtout le cabriolet (à partir de 1952) qui séduira les amateurs. Avec sa ligne affriolante, sa sellerie cuir et sa finition plus luxueuse, il transforme la 203 en voiture respirant la joie de vivre et le plaisir de rouler. Avec moins de 2 600 exemplaires, c'est une version très nettement plus rare que la berline. Pour l'année-modèle 1955, qui nous intéresse ici, seules 286 unités auraient été produites.
C'est en 1998 que l'actuel propriétaire a fait l'acquisition de ce séduisant cabriolet 203, alors immatriculé dans l'Ain et que son propriétaire précédent détenait depuis 1993. De teinte blanche, il est équipé d'une sellerie en cuir rouge restaurée et d'accessoires venant rehausser son élégante apparence : jantes Robergel chromées à rayons, sabots d'ailes avant et arrière, embout d'échappement Robri, paire de phares additionnels Marchal. Par ailleurs, on découvre sous le capot un cache-culbuteurs et un filtre à air chromés. L'ensemble offre une belle présentation, la voiture étant prête à accueillir ses occupants qui pourront goûter le plaisir d'une balade à l'air libre, à bord d'une voiture confortable, sans souci et pour laquelle l'entretien est facile et les pièces disponibles dans leur ensemble. De plus, c'est une voiture appréciée du public, qui ne déclenche que sympathie sur son passage.

It's the American dream that is reflected in the form of the 203, the Peugeot warhorse after the war, with its pointed hood, wide grille and the rear tapered in. On the technical side, the 203 was perfectly in tune with the times with a 1300cc engine, with OHV Alpax cylinder heads. Sturdy, comfortable and for the family, the 203 was soon enriched by more attractive bodies than the sober saloon. Other than a rollback soft top version, the coupe and especially the convertible as (from 1952) will go on to appeal to enthusiasts. With its alluring line, its leather upholstery and more luxurious finish, the convertible transformed the 203 into a breathing joy of life with the added pleasure of a very driveable car. With less than 2600 units made, this is a very much rarer version than the saloon. For the model year 1955, which is what interests us here, only 286 units were produced.
The current owner acquired this attractive cabriolet 203 in 1998 then registered in the Ain area, with the previous owner having the car since 1993. White in colour, it has red restored leather upholstery and accessories enhancing the car's elegant appearance : the chrome Robergel rims with wire spokes, protection for front and rear fenders, an exhaust tip with Robri fins, additional pair of Marchal headlamps. Furthermore, rocker covers and an air filter in chrome can be seen under the hood. The car is really very handsome, and it is ready to welcome its occupants who will enjoy the pleasure of a drive in the open air, aboard a comfortable car, without much concern about maintenance, which is easy as parts are all available in their entirety. Moreover, it is a popular car with the public, which triggers empathy as one sees it on the road.

409

Carte grise française
French title

Châssis n° : 50714
Moteur n° : 50714

• Grande « classique » de l'entre-deux guerres
• Voiture dans un très bel état de présentation
• Elégance de la carrosserie signée Figoni & Falaschi

• *Great « classic » of the interwar years*
• *Car presented in superb condition*
• *Elegant coachwork by Figoni & Falaschi*

180 000 – 240 000 €

1936 DELAGE D6 70 CABRIOLET MYLORD PAR FIGONI & FALASCHI

Delage fait incontestablement partie des icônes de l'automobile française. Les succès, tant en course que dans les concours d'élégance, assurent à cette marque une solide réputation. Ainsi, la firme de Levallois-Perret propose à l'amateur éclairé de disposer d'une automobile de tourisme qui hérite du prestige de la marque, autant que des gênes de la compétition. C'est dans cette lignée qu'apparaît en 1932 la « D6-11 », équipée d'un moteur à 6 cylindres en ligne. Elle sera remplacée trois ans plus tard par la « D6-70 », à la cylindrée de près de 3 litres, qui connaîtra un large succès. Entre-temps, l'entreprise s'est rapprochée de Delahaye, dont elle partage désormais les moyens de production.
Delage reste fidèle à la tradition des châssis carrossés « à façon » : le client a le choix de déterminer son carrossier, affichant ainsi une personnalité qui lui est propre. Ainsi, le premier propriétaire de l'exemplaire ici présenté s'est donc adressé à Figoni et Falaschi, l'un des plus prestigieux carrossiers de l'époque. A l'inverse de certaines créations - parfois extravagantes - du fameux atelier de Levallois-Perret, celle-ci est une élégante exécution « Mylord », dotée d'une capote pouvant adopter deux positions.
On retrouve la finesse du coup de crayon du carrossier dans la voluptueuse rondeur des ailes, particulièrement élancées et dans l'équilibre général de cette ligne. La caisse est exécutée en blanc cassé, magnifiée par des ailes peintes dans une teinte rouge bordeaux. Les jantes en acier et leurs pneus à flancs blancs sont en parfait accord avec les teintes de la carrosserie. Les éléments chromés, disposés subtilement, sont en bonne condition.

Delage is undoubtedly an icon of the French automobile industry. Success, in both racing and concours d'élégance, gave the marque an excellent reputation. It was logical therefore that the company from Levallois-Perret should offer informed enthusiasts a touring car that inherited the marque's prestige and its successful racing genes. In 1932 the « D6-11 » arrived to fill this role, equipped with an inline six-cylinder engine. It was succeeded three years later by the « D6-70 », which also had an engine of around 3-litres, and was hugely successful. Meanwhile, the company grew closer to Delahaye, sharing the means of production.
Delage remained faithful to the tradition of « tailor-made » coachwork for the chassis: the client could choose his coachbuilder, thus adding his own personality to the design of the car. And so, the first owner of the example offered approached one of the most prestigious coachbuilders of the day, Figoni et Falaschi. Unlike some of the rather extravagant creations that came out of the Levallois-Perret workshop, this one had an elegant « Mylord » body, with a hood that could be set in two positions.
We can detect the delicate pencil lines of the sketched design in the voluptuous curves of the wings and the perfectly balanced profile. The off-white of the body is accentuated by the burgundy red of the wings. The alloy wheels and white wall tyres complement the coachwork perfectly. The discreetly arranged chrome elements are all in good condition.













A bord, la sellerie en cuir rouge affiche une légère patine du plus bel effet, magnifiée par le tableau de bord en bois et les accessoires qui y sont rassemblés. Immatriculée pour la première fois le 24 août 1936, cette voiture est équipée de l'intéressante boîte « Cotal », dont l'agrément est particulièrement appréciable. Gage de confort et de fiabilité, le moteur, qui a été refait, est équipé pour pouvoir accepter de l'essence sans plomb. Un rapport d'expertise datant de 2009 décrit cette auto dans un très bel état, mentionnant une carrosserie saine, sans trace de corrosion, une capote en très bon état, et ne tarit pas d'éloges sur l'habitacle : le tableau de bord et les garnitures en bois sont dans un très bel état de conservation, les moquettes de couleur rouge sont neuves, et la sellerie en cuir rouge s'avère être en rapport avec sa belle condition.
La voiture affichait alors 10363 kilomètres au compteur, et le moteur, ainsi que la boîte de vitesses étaient décrits comme étant en parfait état de présentation. L'expert note que le bruit du moteur atteste d'un bon réglage et remarque l'absence d'émission de fumée.
Outre ses nombreuses participations au sélectif Rallye Paris-Deauville organisé par le Club de l'Auto, cette superbe réalisation a participé à de nombreux Concours d'Elégance au sein desquels elle a été récompensée à plusieurs reprises ; ne citons que les 1ers prix à Hyères, Megève Simplon, Aix les Bains, Aix en Provence ou encore Alpes Rétro. Cerise sur le gâteau, on retiendra sa participation remarquée dans le film « Itinéraire d'un enfant gâté », sorti en 1988, où cette Delage apparaît aux côtés de Jean-Paul Belmondo.
Juste reconnaissance pour une « star » de la carrosserie française...

Inside, the red leather upholstery displays an attractive, light patina, enhanced by the wooden dashboard complete with accessories. Registered for the first time on 24 August 1936, the car has the special « Cotal » gearbox, which is particularly agreeable to use. To ensure comfort and reliability, the engine has been rebuilt to run on unleaded fuel. An expert's report from 2009 described the car as being in very good condition, with a sound body showing no signs of corrosion, and a hood in very good condition, and was full of praise for the interior : the dashboard and wood trim in excellently conserved condition, new red carpets, and similarly, the red leather upholstery in superb condition. At the time of the report, the odometer recorded 10,363 kilometres and the engine and gearbox were described as presented in perfect condition. The expert commented that the engine note demonstrated a correct set up and noted the absence of smoke.
In addition to numerous participations in the select Paris-Deauville Rally organised by the Club de l'Auto, this wonderful creation has also taken part in many Concours d'Elégance events, winning several awards. To name a few : 1st prize at Hyères, Megève Simplon, Aix les Bains, Aix en Provence and Alpes Rétro. And the icing on the cake must be the car's role in the 1988 film « Itinéraire d'un enfant gâté », appearing alongside Jean-Paul Belmondo.
Well deserved recognition for a « star » of French coachbuilding...









410

Carte grise française
French title

Châssis n° 47411

- Extrême élégance de la carrosserie Letourneur et Marchand
- Une Delage agréable à utiliser et puissante
- Voiture se présentant dans une très belle condition

- *A very elegant body by Letourneur et Marchand*
- *Very pleasant to use, a really powerful Delage*
- *Car on offer in very good condition*

100 000 – 150 000 €

1937 DELAGE D6 70 COACH PANORAMIQUE PAR LETOURNEUR ET MARCHAND

La firme Delage s'est inscrite dès les débuts du XXème siècle parmi les marques les plus prestigieuses de la construction automobile française. Créée en 1905, elle revendique deux ans plus tard une victoire au Grand Prix Automobile de France qui se tenait à Dieppe. Fort de ses succès en compétition, Louis Delage fait profiter à ses voitures de production de ce prestigieux héritage : en découleront nombre d'innovations techniques, telles que la boîte de vitesses à cinq rapports, le moteur à quatre soupapes par cylindre ou encore l'arbre à cames en tête. Féru de compétition, ce dernier n'a donc de cesse de construire des autos qui se situent à la pointe de la technologie moderne. Pari risqué ? La crise économique de 1929 plonge la marque Delage dans de graves difficultés financières et son sursaut viendra de Delahaye, qui la reprend en 1935. En parallèle aux exclusives huit cylindres, est apparue dès 1932 la D6-11, équipée d'un moteur à 6 cylindres en ligne, dont la motorisation évolue d'année en année, pour devenir la D6 70, présentée en 1935, qui connaîtra un grand succès. Dans cette dernière évolution, le moteur dispose d'une cylindrée de 2729 cm3.
Comme il se devait alors, l'acheteur d'une telle auto se tournait vers le carrossier de son choix. En l'occurrence, Letourneur et Marchand, sera chargé de réaliser ce coach « Panoramique ». L'histoire de cette entreprise se confond grandement avec celle de Delage. Créée la même année, elle en deviendra le carrossier attitré, au point même que leurs intérêts seront associés plus tard dans Autobineau, filiale commune.

The firm Delage, since its inception at beginning of the 20th century became established as one of the most prestigious brands within the French automotive industry. Founded in 1905, barely two years later it won at the French Grand Prix at Dieppe. With its success in motorsport, Louis Delage 's developed his production cars with the prestigious heritage of technology and a number of technical innovations such as a five-speed gearbox, the engine with four valves per cylinder and overhead camshafts. Keen on competition, Delage always believed in making cars that were always cutting edge technologically. A big gamble? Sure enough it was – the 1929 economic crisis plunged Delage into serious financial difficulties and so it came to pass that rival Delahaye took over Delage in 1935. Alongside the exclusive eight-cylinder-engine cars, there appeared in 1932 the D6 -11, featuring an in-line 6-cylinder, which progressed from year to year, to become the D6 70, unveiled in 1935, a model which enjoyed great success. In this latest form, the engine had a displacement of 2729cc. As it was then, a buyer of this car turned to a coachbuilder of choice. In this case, Letourneur et Marchand was responsible for making this striking "Panoramique." The history of this coachbuilder has always been greatly intertwined with that of Delage. Created the same year, they became the officially appointed body builder for Delage, even to the point that they would collaborate in jointly owning the Autobineau coachbuidling subsidiary .





Le coach Panoramique que nous présentons est une des très belles réalisations de l'atelier de Neuilly sur Seine : on ne peut qu'apprécier la grâce de ses lignes soulignée par l'absence de montant entre les vitres avant et arrière et les pneus à flanc blanc. La finesse des détails, le raffinement de l'habitacle se conjuguent à merveille avec la noble exécution de la mécanique, accouplée à une boîte de vitesses électromagnétique Cotal, un accessoire particulièrement apprécié sur les sportives et grandes routières de cette époque.
Cette voiture a fait l'objet d'une restauration complète et l'état dans lequel elle se présente en atteste. Les boiseries de carrosserie ont été refaites, celle-ci se parant d'un très beau blanc « Carare ». L'ébénisterie en bois précieux verni de l'habitacle, refaite également, a été confiée à un maître de l'art, à l'image de la sellerie réalisée dans une élégante teinte gris tourterelle, assortie aux moquettes qui sont neuves. Sympathique attention : les sièges portent chacun le logo de la marque gravé dans leur cuir. Les chromes sont également neufs, à l'image du pare-chocs arrière de marque Comos, un accessoire prisé à l'époque. Un splendide volant à quatre branches vient agrémenter l'intérieur.
Le rapport d'expertise réalisé en 2008 relève un kilométrage de 47411 km et définit une auto dans un état concours, il confirme également la bonne qualité de la complète réfection récente de la peinture, indique que la carrosserie est saine, et ne présente aucune corrosion. Le moteur qui atteste d'un bon réglage et la boîte de vitesses Cotal sont dans un bon état de marche. Notre collectionneur, âgé de 80 ans nous a confié rouler très régulièrement avec ce Coach qui lui procure un plaisir sans borne, avec un moteur robuste et puissant, très facile à manier. « Je suis amoureux de son dessin et rouler toutes vitres baissées sur les routes de ma région me procure un sentiment de liberté phénoménal » nous a indiqué le propriétaire, avec des étoiles dans son regard de grand enfant.
Une auto rare et exclusive dotée d'une élégante carrosserie, se présentant dans une très bonne condition, voilà de quoi rouler avec éclat dans le charme des années trente.

This coach Panoramique that we present is one of the very finest achievements from the Neuilly sur Seine workshop : one can appreciate the grace of its lines underlined by the absence of any frame between the front and rear windows, complemented by the whitewall tyres mounted on the side. Very fine details, the refinement of the interior combines perfectly with the noble execution of mechanicals, mated to an electromagnetic Cotal gearbox, a feature specially appreciated by fans of sports cars and grand tourers of that epoch.
This car has undergone a complete restoration and the state in which it is presented attests to that. The bodywork was redone and it is adorned in a beautiful white "Carare" shade. The cabin inside uses precious varnished wood, also redone, the work entrusted to a master of the art, as like the upholstery, which has been redone in an elegant dove grey colour, with matching new carpets. Great attention has been paid to the seats, which each carry the logo of the brand, engraved into the leather. The chrome bits have been redone like new, like the rear bumper of the brand Comos0, a popular accessory at the time. A splendid four spoke steering wheel is there to decorate the interior.
The expert's report in 2008 noted a mileage of 47,411km and defines the state of the car, confirming the good quality of the recent repainting, which indicates that the body is healthy, and has no corrosion. The engine demonstrates a good setting and the Cotal gearbox is in good condition too. Our collector, who is 80-years-old drives the car regularly, and he says that the car has been giving him boundless pleasure with its robust and powerful engine, a car that is very easy to handle : "I'm in love with the car's design and with the windows rolled down, out on the road, this car gives me a phenomenal sense of freedom."
This is a rare and exclusive car with a very stylish body that is in very good condition, and offers great driveability, along with the charm of the 1930s.











411

Carte grise française
French title

Châssis n° 800 990

- Une ligne à couper le souffle
- Sortant de restauration complète
- Modèle rarissime (deux produites)

- *Breathtaking design*
- *Just out of a comprehensive restoration*
- *Rare model (one of two only)*

120 000 – 140 000 €

Une des deux produites, exposée au Salon de Paris 1948 / *One of the two produced, exhibited at the Paris Show of 1948*

1948 DELAHAYE 135 M COACH PAR ANTEM

Apparu en 1935, le type 135 est certainement le modèle le plus fameux de la firme Delahaye. Les précédentes productions de la marque s'étaient illustrées par leur qualité de fabrication, mais c'est bien la 135, équipée d'un moteur à 6 cylindres en lignes qui va propulser l'entreprise au firmament de la production automobile de l'entre-deux (et de l'immédiate après) guerres. La Delahaye 135 M (pour Modifiée) profite des dernières améliorations apportées à l'auto. La cylindrée est désormais de 3557 cm3 et grâce à l'installation de trois carburateurs Solex, développe la confortable puissance de 120 ch, qui autorise une vitesse de plus de 150 km/h.
La version présentée correspond à ce modèle. C'est incontestablement une des plus désirables puisqu'il s'agit d'un des deux seuls coachs réalisé par le carrossier Antem, l'autre faisant partie de la prestigieuse collection de la Cité de l'Automobile – ex Musée Schlumpf - de Mulhouse. Antem faisait partie des grands carrossiers de l'âge d'or de la voiture de prestige française. La grâce de ce « coup de crayon » s'inscrit dans la tradition de l'entreprise, et les lignes s'avèrent particulièrement fluides. On observe une particularité intéressante dans cette exécution : les ailes avant se relèvent latéralement, découvrant ainsi la partie mécanique lorsque le capot moteur est ouvert.

Appearing in 1935, the type 135 is certainly the most famous of all the Delahaye models. Previous products of the brand were well known for their build quality, but it is the 135, with a 6-cylinder engine in-line that will propel the company into the top firmament of automobile production between two wars (and immediately after WWII, too).
The Delahaye 135 M (for Modified) took advantage of the latest improvements in the car. The engine went up to 3557cc and with the installation of three Solex carburetors, power comfortably topped 120bhp, which gave the car a top speed of over 150 km/h.
The version we are offering corresponds to this model. This is undoubtedly one of the most desirable because it is one of only two coaches made by the bodybuilder Antem, the other being a part of the prestigious collection of the National Automobile Museum-Schlumpf in Mulhouse. Antem was part of the great coachbuilders of the golden period of prestigious French cars. The grace of the "pencil stroke" is part of the tradition of this company, and the lines are particularly fluid. An interesting feature in this embodiment can be observed : the front wings are raised laterally, exposing the mechanical part when the bonnet is open.



La carrosserie est peinte dans un beau bleu. Le moteur et la désirable boîte de vitesses électromagnétique Cotal ont été refaits à neuf dans les établissements Salmeron. La carrosserie a également fait l'objet d'une restauration totale dans un atelier spécialisé de Nantes : la caisse a été mise à nu pour sa réfection, et les boiseries qui la structurent sont entièrement neuves. Le dossier de la restauration avec toutes les photos sera remis à son futur propriétaire et nous conseillons à toute personne intéressée de venir le consulter. Très peu de kilomètres ont été parcourus depuis cette restauration extensive. Voiture exceptionnelle, en 1948, cette Delahaye est sélectionnée pour illustrer la couverture du catalogue officiel du Salon de l'Auto. A cette occasion, la voiture apparaît également dans un article de presse portant le titre « Le triomphe de la carrosserie française »...

The body is painted in a beautiful blue. The engine and desirable Cotal electromagnetic gearbox have been redone by Salmeron. The body has also been the subject of a total restoration in a specialized workshop in Nantes: the body has been exposed for repairs, and the woodwork of the structure is completely new. The record of the restoration with all the pictures will be given to its future owner and it will be available for consultation. Very few miles have been covered since the extensive restoration. A great car in 1948, this Delahaye was selected to illustrate the cover of the official catalogue of the Auto Show. On this occasion, the car also appears in an article with the title "The Triumph of the French body".


LE TRIOMPHE de la CARROSSERIE FRANÇAISE

QUAND L'AUTOMOBILE IRA MIEUX









412

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 85339

- Belle restauration ancienne
- Modèle d'un prestige sans équivalent
- Rare conduite à droite
- Magnifique carrosserie Sportcabriolet

- *Superb older restoration*
- *Supremely prestigious model*
- *Rare right-hand drive*
- *Magnificent Sportcabriolet body*

380 000 – 580 000 €

1936 HORCH 853 SPORTCABRIOLET

Le destin de Horch est lié à deux ingénieurs talentueux : August Horch et Paul Daimler. C'est au premier que la marque doit son nom mais, à la suite de heurts avec son conseil d'administration, il claque la porte en 1909 pour créer Audi (traduction latine de son nom). Privée de son inspirateur, Horch piétine et il faut attendre Paul Daimler, en 1922, pour que la marque connaisse un nouvel élan créateur. Il modernise les modèles et attire vers Horch une clientèle fortunée, grâce à des automobiles toujours plus luxueuses et soignées. En 1930 est mis au point un nouveau huit-cylindres, en version 450 (4,5 litres) et 850 (5 litres), d'une puissance de 100 puis 120 ch. Habillés de carrosseries opulentes allant du cabriolet à la limousine fermée, ces châssis font les beaux jours de clients aisés. Dans les années 1930, Horch lance une nouvelle version V12, alors que parallèlement se poursuit la production des 850, 851 et 853, dotées du même moteur sur des châssis de longueurs différentes. Affichant une rare sophistication technique et concurrentes directes des Mercedes, les Horch 853 et 853A sont aujourd'hui considérées parmi les voitures les plus luxueuses et raffinées des années 1930.

Horch's destiny was shaped by two talented engineers: August Horch, to whom it owes its name, and Paul Daimler. However, following altercations with the board of directors, the first left the company in 1909 to create Audi (the Latin translation of his name). Deprived of its inspiration, Horch limped along until 1922 when a new creative force arrived: Paul Daimler. He modernised the models and attracted a wealthy clientele, with a range of automobiles that were sophisticated and luxurious. In 1930, a new eight-cylinder engine was developed, available in the 450 version (4.5-litres) and 850 (5-litres), with a power of 100 and then 120 bhp. With opulent bodies, including a cabriolet and a closed limousine, these chassis brightened the days of well-to-do clients. During the 1930s, Horch launched a new V12 version, while production of the 850, 851 and 853 followed on, using the same engine on different length chassis. Displaying great technical sophistication and providing direct competition for Mercedes, the Horch 853 and 853A models are today thought to be amongst the most luxurious and refined automobiles of the 1930s.















Immatriculée pour la première fois le 15 août 1936, la voiture que nous proposons est une Horch 853 dotée d'une carrosserie Sportcabriolet d'usine, sorte d'équivalent chez Horch du fameux Spezial Roadster de Mercedes. Elle était à l'origine de teinte "Fischsilber" (gris métallisé), une couleur qui était produite à base d'écailles de poisson, comme l'indique son appellation ! Il s'agit d'une de quatre Horch 853 à conduite à droite qui auraient été produites et exposées au Salon de Londres 1936. Elle est dotée des équipements habituels de ce modèle, dont un système de freinage à assistance hydraulique.

Achetée en Angleterre en 1990 à la suite d'une succession, cette voiture était en mauvais état, mais saine. Le propriétaire s'est donc lancé dans une restauration complète qui s'est étalée sur une dizaine d'années. La carrosserie a été restaurée à Trévise, en Italie, et la structure bois a été en grande partie refaite à neuf. Du côté mécanique, le moteur d'origine (qui présentait des traces de soudures) a été complètement revu par un professionnel basé à Passau, en Allemagne : il a été démonté, sablé, ressoudé avec cylindres et vilebrequin polis et arbre à cames revu. Il était ensuite équipé de son carburateur d'origine IFF35, et la mécanique était complété par un embrayage neuf, un échappement neuf, un réservoir neuf, une direction neuve et des freins refaits. A l'intérieur, la sellerie en cuir noir bénéficiait d'une réfection, de même que la capote, mais le tableau de bord est celui d'origine : nettoyé et laqué, il est encore superbe. Aujourd'hui de teinte jaune avec intérieur noir, la voiture a belle allure, avec tous les accessoires chromés qui viennent rehausser la présentation de l'ensemble.

L'actuel propriétaire possédait une autre 853, en conduite à gauche, qu'il a cédée il y a quelques années. Avec la présente automobile, il a pris part à de nombreux voyages en famille et en rallyes touristiques qui l'ont emmené en Autriche, Suisse, Italie et France. Depuis sa restauration, elle a parcouru 29 000 miles (46 700 km environ) et l'entretien dont elle a bénéficié lui permet de tourner encore comme une horloge. Faisant partie des 627 exemplaires produits de 1935 à 1937, elle représente une occasion rare d'acquérir le summum en matière de prestige automobile de la fin des années 1930.

First registered on 15 August 1936, the car on offer is a Horch 853 with a factory Sportcabriolet body, the Horch equivalent of the famous Mercedes Spezial Roadster. It was originally presented in « Fischsilber » (metallic grey), a pigment made using fish scales as its name suggests ! It is one of just four right-hand drive Horch 853 examples built that would have been displayed at the 1936 London Motor Show. It has all the equipment expected of this model, including a hydraulic braking system. Bought in London in 1990 from an estate, the car was at that time in poor condition, but sound. The owner set about completely restoring the car, which took some ten years. The coachwork was restored in Treviso, Italy, and a large part of the wooden structure was replaced. Mechanically, the original engine (which presented signs of welding) was completely rebuilt by a specialist based in Passau, in Germany : it was dismantled, sand-blasted and re-welded with polished cylinders and crankshaft and refurbished overhead camshafts. The car was fitted with its original IFF35 carburettor, the brakes were refurbished and it was given a new clutch, exhaust, fuel tank and steering. Inside, the black leather upholstery was restored, as was the hood, and the original dashboard, cleaned and varnished remains in excellent condition. Presented today in yellow with black interior, the car's stunning appearance is highlighted by chrome accessories.

The current owner used to own a second Horch 853, a left-hand drive version, that he sold a few years ago. The car in the sale has been used for many family trips, as well as touring rallies that have taken him as far as Austria, Switzerland, Italy and France. Since its restoration, the car has covered 29,000 miles and has been maintained so that it runs like clockwork. There were 627 examples of this model built between 1935 and 1937, making this a rare opportunity to acquire one of the most prestigious automobiles of the late 1930s.



413

Titre de circulation italien
Italian Title

Châssis n° 01FG9756

- Deuxième main
- Importants travaux de restauration
- Modèle mythique

- *Very good resale*
- *Major restoration done*
- *A mythical model*

35 000 – 45 000 €
Sans réserve/
No reserve

1974 CITROËN DS 23IE PALLAS BERLINE

Une dévoreuse de bitume, dans un confort hors du commun : c'est ainsi que l'on pourrait qualifier la DS, surtout dans sa version 23ie dont la puissance de 130 ch est enfin à la hauteur des qualités de cette voiture peu conformiste. En plus du système oléopneumatique parfaitement original qui commande la suspension et les assistances, la DS présente une forme profilée qui ne ressemble à aucune autre et qui en fait une voiture très appréciée des collectionneurs et des esthètes.
La DS 23ie Pallas que nous présentons n'est passée entre les mains que de deux propriétaires. Elle a bénéficié d'un entretien régulier et de travaux de restauration importants ayant totalisé plus de 33 000 €, les nombreuses factures étant consultables dans le dossier. De teinte vert métallisé et chaussée de pneus neufs, elle est équipée de la boîte semi-automatique qui rend la conduite extrêmement agréable et l'équipement intérieur comprend une climatisation (récemment remise en état) et un autoradio. Les sièges portent encore leur cuir d'origine, très bien préservé. Accompagnée de son manuel d'utilisation, elle est prête à prendre la route entre les mains de son nouvel acquéreur qui pourra profiter de ses qualités routières exceptionnelles.

A devourer of bitumen, and in exceptional comfort - this is how one could describe the DS, especially in its 23ie version that had the max power up to 130bhp, which really showed up the qualities of this unconventional car. In addition to the very innovative hydropneumatic system that controls the suspension, the DS has a contoured shape that is unlike any other and that makes it a very popular car with collectors and automotive enthusiasts.
The DS Pallas 23ie that we offer passed through the hands of only two owners. The car has received regular maintenance and for a recent restoration the amount totaled to more than € 33,000, as evidenced by the accompanying bills. In Green metallic and with new tires, it is equipped with semi-automatic making driving extremely pleasant. Interior equipment includes air conditioning (recently refitted) and a radio. The seats still have their original leather, very well preserved. Accompanied by its manual, the car is ready to hit the road in the hands of its new owner who will surely enjoy its outstanding driving qualities.



414

Carte grise française
French title

Châssis n° 1043
Moteur n° 117

- Un des plus anciens utilitaires
- Véhicule étonnant en état d'origine
- Originalité garantie !

- *One of the oldest commercial vehicles*
- *Vehicle in amazing original condition*
- *Originality guaranteed !*

12 000 – 18 000 €
Sans réserve/
No reserve

1929 CAMIONNETTE CGV P24

La Compagnie Générale des Voitures à Paris est issue de la Compagnie Impériale des Voitures de Paris, créée sur ordre de Napoléon III, dont l'objet était de fabriquer des taxis hippomobiles. Lorsqu'apparaît le moteur à explosion, l'entreprise persiste dans cette spécialisation de construction de taxis, ce qui constitue sa principale activité. Compte tenu du succès rencontré par ses taxis (plusieurs milliers d'exemplaires produits), CGV se diversifie en fabriquant en marge quelques utilitaires destinés au transport de marchandises.
C'est justement le cas du modèle proposé, un châssis de type P24 doté d'un vaste compartiment arrière dont la structure partiellement toilée est en bois, ainsi que le plancher. Détail sympathique, on peut y accéder directement depuis le poste de conduite par une petite porte installée sur le côté droit de la cabine ; il n'est donc pas forcément nécessaire de passer par l'extérieur. Le véhicule qui a été vendu neuf à un menuisier est resté dans la même famille depuis sa livraison avant d'être acheté par un collectionneur qui l'a soigneusement remis en route.
Il se présente dans un très bel état d'origine, et il est muni de l'ensemble de ses boiseries ainsi que de ses accessoires d'époque. La carrosserie est de couleur rouge, les ailes, le châssis ainsi que le toit étant peints en noir. La sellerie est quant à elle en moleskine noire.
Cette charmante camionnette est dotée d'un beau moteur à soupapes latérales qui affiche une cylindrée de 2640 cm3, équipé d'un carter inférieur en aluminium coulé. Il est à noter que cette cylindrée la rend particulièrement intéressante dans la mesure où CGV, après avoir utilisé des 4 cylindres Clément Bayard jusqu'en 1909, s'était ensuite rallié aux bicylindres Renault, d'une puissance largement inférieure à celle de la mécanique installée ici. Le véhicule est extrêmement sain, et se trouve dans un bon état de fonctionnement, le joint de culasse venant d'être refait. Un carnet sera remis à l'acquéreur : il fait état de l'ensemble des travaux qui ont été effectués ces dernières années.

« Compagnie Générale des Voitures », Paris, comes from « Compagnie Impériale des Voitures de Paris », created by Napoleon III, whose purpose was to manufacture horse-drawn taxis. When the time came for the internal combustion engine, the company persisted in this specialization and construction of taxis, which was its main activity. Given the success of its taxis (thousands of them were produced), CGV diversified into manufacturing commercial vehicles for the transport of goods too.
This is precisely the case of this proposed model, a frame-type P24 with a broad rear compartment which is partially draped in wood, as is the floor. Nice detail, it can be accessed directly from the cockpit through a small door located on the right side of the cabin, so you do not necessarily need to go outside. The vehicle was sold new to a carpenter and it remained in the same family since its delivery before being bought by a collector who carefully restarted the car.
It comes in a very good original condition and is equipped with all woodwork and its vintage accessories. The body is in red, the wings, the frame and the roof are painted black. The upholstery is in black moleskin. This charming van has a beautiful side-valve engine that has a displacement of 2640cc, and is equipped with a sump cast in aluminum. It should be noted that this engine makes it particularly interesting insofar as the CGV, after using a 4-cylinder Clement Bayard engine till 1909, switched to using Renault twins, a power that was much lower than that of the mechanicals installed in this vehicle. The vehicle is extremely healthy and is in good working condition, the head gasket has just been redone. A book will be delivered to the purchaser which details all the work that has been done in recent years.

415

Titre de circulation US dédouané en France
US title French customs cleared

Châssis n° CSX 6020

- Dernières AC Cobra construites
- Une Cobra adoubée par son créateur
- Voiture quasiment neuve
- Certificat du fabricant (MSO) signé par Carroll Shelby

- *The last AC Cobra built*
- *A Cobra anointed by its creator*
- *An almost new car*
- *Manufacturer Statement of Origin (MSO) signed by Carroll Shelby*

90 000 – 110 000 €

Seulement 150 Miles d'origine, Certificat du fabricant (MSO) signé par Carroll Shelby / *Barely 150 Miles old,*

1965 AC COBRA 427 «CONTINUATION»

Carroll Shelby, ancien vainqueur des 24 heures du Mans décide de raccrocher le casque au milieu des années 60. Il a alors en tête de créer une voiture de sport extrême, plus abordable que les GT italiennes. L'idée lui vient d'approcher la firme britannique AC, pour greffer à son roadster une mécanique américaine. C'est chose faite avec l'AC Cobra dès 1962, qui intègre un V8 d'origine Ford. Musclée, la Cobra 260 se transforme rapidement en Cobra 289, celle qui assurera le succès de la marque. Toujours plus : voilà la devise de Carroll Shelby, qui lance en 1965 la Cobra 427, encore plus virile et agressive avec sa mécanique de 7 litres qui développe la puissance impressionnante de 425 ch. Les années passant, compte tenu de l'engouement resté intact pour le modèle, la société Shelby Automobiles décide à la fin des années 80 de lancer la fabrication des modèles « continuation », d'abord la série des « CSX 4000 », puis les « CSX 6000 ».
La voiture proposée à la vente est la vingtième de cette série et se présente dans une couleur rouge, avec un intérieur en cuir noir. Comme il était de coutume sur les exemplaires « continuation », le maître Shelby en a signé le couvercle de boîte à gants et le modèle comporte quelques évolutions par rapport à la 427 d'origine, notamment les roues arrière indépendantes. Fait rarissime, cet exemplaire n'a parcouru que 150 miles et il se présente dans un état superbe. Il est intéressant de noter que les documents d'immatriculation portent l'année de fabrication 1965, correspondant à la sortie de la 427. Il faut noter que pour obtenir un titre d'immatriculation français, la voiture devra être réceptionnée à titre isolé par la DREAL. Après le décès de Carroll Shelby en 2012, cette auto représente une belle opportunité de rendre hommage à l'une de ses plus célèbres créations.

Carroll Shelby, a former winner of the 24 Hours of Le Mans decided to hang up his racing gloves in the mid-1960s. He then went on to create an extreme sports car, but which was more affordable than the expensive Italian GTs of the period. The idea came to him to approach the British firm of AC, to graft his American roadster mechanicals. This was done with the AC Cobra in 1962, which used an original Ford V8. Muscular, the Cobra 260 soon became the Cobra 289, which would go on to ensure the success of the brand. Yet more was to come: Carroll Shelby launched the Cobra 427 in 1965, even more virile and more aggressive with a 7.0-litres monster engine that developed an awesome 425bhp. As the years passed, and given the popularity that remained for the Cobra, Shelby Automobiles decided in the late 1980s to relaunch the a 'continuation' series of the Cobra with first the series CSX 4000 and then the CSX 6000.
The car on offer is the twentieth in this series and comes in a red color, with black leather interior. As was customary on the "continuation" series, Shelby's signature is on glove box lid and the model has a few detail changes from the original 427, including independently sprung rear wheels. Extremely rare, this example has covered barely 150 miles and it comes in a superb condition.
It is interesting to note that the registration documents are for the model year 1965, corresponding to the launch date of the 427. To have a franch registration, the car will have to pass the DREAL French administration control. With the demise of the legendary Carroll Shelby in 2012, this car represents a great opportunity to pay tribute to one of his most famous creations.













416

Titre de circulation monégasque
Monaco title

Châssis N° : BEX 211
Moteur N° : Type 100D #533

- Restauration de haute qualité et « matching numbers »
- Eligible dans toutes les épreuves historiques importantes
- Le roadster anglais idéal

- *High-quality restoration and "matching numbers"*
- *Eligible in all major historical events*
- *The perfect English roadster*

250 000 – 300 000 €

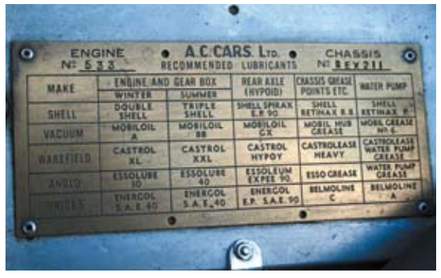
1956 AC BRISTOL ROADSTER

En 1904, naquit en Angleterre une petite firme : Autocars and Accessories LTD, installée à Thames Ditton depuis 1911. Elle prend le nom d'A.C. Cars, pour Auto Carriers, en 1927, et produit des autos sportives. C'est en 1953 que nait l'AC ACE roadster et le coupé ACECA à 4 roues indépendantes et équipés alors du moteur 6 cylindres maison de 1991cm3 à arbre à cames en tête datant de 1919…Le maître d'œuvre, John Tojeiro remplaça ce moteur vieillissant par le moteur six cylindres Bristol réplique du moteur BMW 328 d'avant-guerre, grâce à l'association depuis 1945 de Frazer Nash et de Bristol.
La voiture de la vente est un modèle export comme l'indique les deux dernières lettres de son numéro de série (EX), et une attestation datant de 1989 de l'usine AC nous confirme qu'elle fut commandée neuve à Foreign cars à Detroit USA par un diplomate américain vivant en Angleterre. Elle était peinte comme maintenant en Oxford Blue mais sa sellerie était noire. Elle fut certainement livrée sur le vieux continent et participa à quelques courses de club en Angleterre et fut importée aux USA où elle continua à courir sur la côte est. Son propriétaire remisa la voiture en Pennsylvanie afin de la confier à son fils en attendant son retour du Vietnam, celui-ci n'en revint jamais… Son second propriétaire, un certain Bertram.Y Welsh de Washington la conserva jusqu'en 1978. Revendue alors à Mr Reckers en vue de participer à des épreuves historiques, elle fut préparée à cet effet mais ne servit finalement qu'à un usage routier. La peinture était alors Old English white. Le vilebrequin

In 1904 a small firm by the name of Autocars and Accessories Ltd was born in the UK, settled down in 1911 in the town of Thames Ditton. The company then changed its name to A. C. Cars, for Auto Carriers, in 1927, and went into the production of sports cars. It was in 1953 that AC launched the Ace roadster and Aceca coupé featuring independent suspension on all four wheels, with the car powered by a six-cylinder engine of 1991cc, with overhead camshaft, an engine that dated back to 1919 actually. The boss then, John Tojeiro decided to replace this engine with the six-cylinder Bristol engine, which was a copy of the BMW 328 engine from the pre-war era, thanks to the association that Frazer Nash had with Bristol since 1945.
The car on sale is an export model as shown by the last two letters of the serial number (EX), and a certificate dated from 1989 from the AC factory confirms that it was ordered new by Foreign Cars in Detroit, USA, by an American diplomat living in England. It was painted in Oxford Blue then, as it is now, but the upholstery was black. It was certainly delivered on the old continent as the car later participated in some club races in England before being imported to the US, where it continued to be used on the East Coast. The car was in Pennsylvania kept away for his son, who was to return from Vietnam, but that never happened – the son never came back… The car's second owner, a certain Bertram Y. Welsh from Washington kept the car till 1978. The car was then sold to a Mr Reckers so that he could participate in historic events, and prepared for this purpose but ultimately saw only road use. The colour then was an Old













fut remplacé par un neuf et le Damper remplacé par un plus moderne « Fluidamp ». Toutes les pièces mobiles furent passées au Magnaflux et la voiture après une première restauration ne servit finalement qu'à un usage routier. Ensuite, elle resta sur cales pendant neuf ans et revendue en 2005 à un collectionneur européen, grand amateur de Bugatti, qui entreprit la restauration actuelle de haute qualité, dans les règles de l'art.
Elle est équipée d'un radiateur d'huile, d'un ventilateur Kenlowe et de pneus Michelin X. Trois filtres à air Guilford Yokes coiffent les carburateurs Solex. Le circuit électrique est neuf et elle est pourvue d'un coupe batteries. La sellerie est complète avec un couvre tonneau et des vitres latérales amovibles. Le moteur 6 cylindres de 1971 cm3, puissant et souple présente une excellente pression d'huile à chaud et au ralenti de 40 lb. Un dossier de factures accompagne cette automobile depuis 1977, ainsi que des photos de la restauration et des copies de ses titres de propriété américain et belge. Cette AC Bristol, magnifiquement restaurée, représente l'archétype du roadster britannique, léger, racé efficace et élégant rappelant la ligne de la mythique Ferrari Barchetta 166 MM.

English white. The crankshaft was replaced by a new one and the damper replaced by a more modern "Fluidamp." All moving parts had Magnaflux passed through and the car after a first restoration ultimately was put to use only for the road. Then the car stood on the blocks for nine long years and was sold in 2005 to an European collector, an avid Bugatti fan, who undertook the current high quality restoration according to the rules of art.
It is equipped with an oil cooler, and a Kenlowe fan, Michelin X tyres, three air filters, Guilford Yokes cap and Solex carburetors. The electrical circuit is new and it comes with a battery cut-off. The upholstery is complete with a tonneau cover and removable side windows. The powerful and versatile 6-cylinder engine of 1971cc has excellent oil temperature and idles at 40lb pressure. An invoice file since 1977 comes with the car, as well as pictures of the restoration and copies of its title for the Belgian and the American ownership period. This AC Bristol, beautifully restored, is the archetype of the efficient and elegant British roadster, light, elegant line recalling the legendary Ferrari 166 MM Barchetta.



417

Carte grise française
French title

Châssis n° GTZ39
Moteur n° J3F

- Séduisante carrosserie cabriolet
- Belle présentation
- Deux propriétaires seulement depuis 1968
- Le meilleur de la France et de l'Angleterre

- *Seductive cabriolet body style*
- *In beautiful condition*
- *Only two owners since 1968*
- *The best of France and England*

70 000 – 100 000 €

Ex-Prince Charles-Casimir Poniatowski / *Formerly owned by Prince Charles Casimir Poniatowski*

1933 ROLLS ROYCE 20/25 CABRIOLET KELLNER

Présentée en 1929, la 20/25 correspondait à la "petite" Rolls Royce, supposée être conduite par son propriétaire plutôt que par un chauffeur comme les modèles plus statutaires. Elle succédait à la 20 hp (connue aussi sous le nom de "Twenty") et offrait une mécanique plus étoffée, sous la forme d'un six-cylindres 3,7 litres. Ce modèle, qui n'était pas carrossé par Rolls-Royce, rencontra un certain succès, avec une production jusqu'en 1936.
Sortie des usines Rolls Royce vers le mois de juillet 1933, cette 20/25 a été dans un premier temps carrossée en limousine, et a appartenu au Prince Charles-Casimir Poniatowski. En 1938, d'après les informations communiquées par le club Rolls-Royce, elle a été habillée chez Kellner, à Paris, d'une carrosserie cabriolet qui est celle qui l'équipe encore actuellement. Pendant la seconde Guerre Mondiale, elle a fait l'objet d'une réquisition par l'État-major allemand puis, à la Libération, elle semble avoir séjourné sur la Côte d'Azur, entre les mains d'un aristocrate. Dans les années 1950, elle aurait été utilisée par un pianiste de jazz et, en 1968 elle est arrivée dans la collection du regretté Dominique Geffré, bien connu parmi les amateurs d'automobiles anciennes du sud-ouest, créateur de l'ACSO Classic dont il était un animateur actif. En 1997, le moteur de cette voiture a bénéficié d'une restauration complète, avant qu'elle ne passe entre les mains de l'actuel propriétaire, lui aussi passionné de longue date, actif dans le sud-ouest et délégué régional de la Fédération Française de Véhicules d'Époque. Il a entrepris une remise en état de la capote et des sièges avant, tout en prenant part à de nombreux rallyes et randonnées dont voici quelques-uns : Circuit de Catalogne, Tour de Corse, Circuit en Andorre, Rallye à Valencia, 50e Rallye Costa Brava, Rallye Rolls Royce, soit environ 4 500 km parcourus en dix ans.
Aujourd'hui, cette voiture offre une belle présentation. Très agréable à utiliser grâce à sa carrosserie ouverte et son six-cylindres d'une grande souplesse, elle constitue une ancienne idéale pour les balades décontractées.

Introduced in 1929, the 20/25 corresponded to the title of a "little" Rolls-Royce, supposedly driven by its owner rather than a chauffeur as was the case with most of the "full-sized" Rolls-Royces. It succeeded the 20hp (also known as the "Twenty") and offered better mechanicals, in the form of a six-cylinder 3.7-liter engine. This model, which was not bodied by Rolls-Royce themselves ever, met with some success, with production until 1936.
Rolling out of the Rolls-Royce factory in July 1933, this 20/25 was initially bodied as a limousine, and belonged to Prince Charles Casimir Poniatowski. In 1938, according to information provided by the Rolls-Royce club, the car received a new cabriolet body by Kellner, in Paris, a body style that the car still fits. During World War II, the car was requisitioned by the German General Staff and then after the liberation of France, the car stayed on the Côte d' Azur, in the hands of an aristocrat. In the 1950s, it was used by a jazz pianist, and in 1968 it came into the collection of the late Dominique Geffré, well known among older auto enthusiasts from southwest of France, the founder of the OSV Classic which he was an active leader of. In 1997, the engine of this car underwent a complete restoration before it passed into the hands of the current owner, also a long time enthusiast, active in the French southwest region and a Regional Delegate of the "Fédération Française de Véhicules d'Époque" (FFVE). He undertook a restoration of the hood and front seats, while taking part in numerous rallies: the Circuit de Catalunya, Tour de Corse, Circuit Andorra Rally in Valencia, the 50th Rallye Costa Brava Rally Rolls-Royce, covering some 4,500km in ten years.
Today, this car offers a great look. Very pleasant to use thanks to its open body and six-cylinder flexibility, it is a great car for casual drives in the countryside.



418

Carte grise française
French title

Châssis 355 214
Moteur P 606193

- Ligne la plus pure
- Prix encore réaliste
- Vous avez une chance de garder votre permis

- *The purest lines*
- *Price still realistic*
- *You have a chance to keep your licence*

20 000 – 30 000 €
Sans réserve /
No reserve

1967 PORSCHE 912

Jusqu'en 1965, avec une grille tarifaire très large, la Porsche 356 avec ses nombreux moteurs et carrosseries disponibles pouvait séduire un grand nombre de clients. Avec l'apparition de la 911, de nombreux amateurs n'avaient plus les moyens de s'offrir une Porsche. La décision fut vite prise, afin de ne pas se couper d'un certain nombre de clients, de développer une 911 plus accessible et moins coûteuse à entretenir en piochant dans la banque de pièces déjà existantes. On conserve ainsi la ligne novatrice de la 911, tout en utilisant le moteur éprouvé et fiable de l'ancienne 356. On obtient ainsi une voiture à l'aspect moderne, agréable à conduire, fiable et nettement moins coûteuse que la 911.
Ne dépassant pas la tonne avec son moteur 1582cm3 de 90 CV c'est aujourd'hui, dans les conditions actuelles d'utilisation, une alternative pertinente aux 911 classiques dont le prix a flambé.
La pimpante 912 que nous présentons fut produite sur les chaines de Stuttgart-Zuffenhausen en 1967, et comme beaucoup de voitures de sport à cette époque fut vendue neuve en Californie. Comme l'atteste sa plaque de carrosserie, elle est peinte dans sa couleur ivoire d'origine code 6604, Hell Elfenbein, et son intérieur noir a récemment été reconditionné. Elle est équipée de cinq compteurs ainsi que de la boite 5 vitesses qui porte le numéro 237610.
Après avoir passée la majeure partie de sa vie en Californie, la voiture a été achetée par un amateur anglais au début des années 2000, puis par le précédent propriétaire, un collectionneur de Porsche parisien. Appartenant à un collectionneur de Ferrari depuis février 2011, de nombreux travaux ont été effectués sur l'auto et nous vous conseillons de consulter le dossier de factures qui l'accompagne. Equipée d'un Autoradio Clarion d'époque, c'est la monture idéale aussi bien pour se rendre au Nürburgring que pour se balader dans Paris.

Until 1965, thanks to a very wide price range, the Porsche 356 attracted a large number of buyers with its numerous available engines and types of bodywork. With the arrival of the 911, many enthusiasts could no longer afford a Porsche. To avoid losing a number of customers, a decision was quickly made to develop a more accessible 911 that would be less expensive to maintain, by dipping into the bank of existing parts. The innovative line of the 911 was thus retained, whilst using the tried and tested, reliable engine of the former 356. A car was created that had a modern appearance and was pleasant to drive, reliable and considerably less expensive than the 911. Not exceeding a tonne with its 1,582 cm3, 90 hp engine, this is now a real alternative, under the current conditions of use, to the classic 911s, for which prices have rocketed.
The spruce 912 that we are presenting was produced on the assembly lines of Stuttgart-Zuffenhausen in 1967 and, like many sports cars at that time, was sold new in California. As its bodywork plate attests, it is painted in its original ivory colour, code 6604, Hell Elfenbein, and its black interior has recently been restored. It is equipped with five instruments and a 5-speed gearbox with the number 237610.
Having spent most of its life in California, the car was purchased by a British enthusiast in the early 2000s, then by the previous owner, a Parisian Porsche collector. Belonging to a Ferrari collector since February 2011, much work has been carried out on the car recently and we advise you to look at the file of invoices that comes with the car. It is equipped with a period Clarion radio and provides the perfect way either to drive to the Nürburgring or simply to meander around Paris.

419

Carte grise française
French title

Chassis n° 911.360.1115
Engine n° AT 663 0900

- Authentique Carrera 2.7 RS
- Dans la même famille de 1975 à 2007
- Entretien chez Michel Baumet depuis 1975
- Éligible pour de nombreuses épreuves historiques

- *Genuine Carrera 2.7 RS*
- *In the same family between 1975 and 2007*
- *Maintained by Michel Baumet since 1975*
- *Eligible for numerous historic racing events*

290 000 – 330 000 €

Une des Porsche privées avec le plus beau palmarès / *Private Porsche with excellent racing provenance*

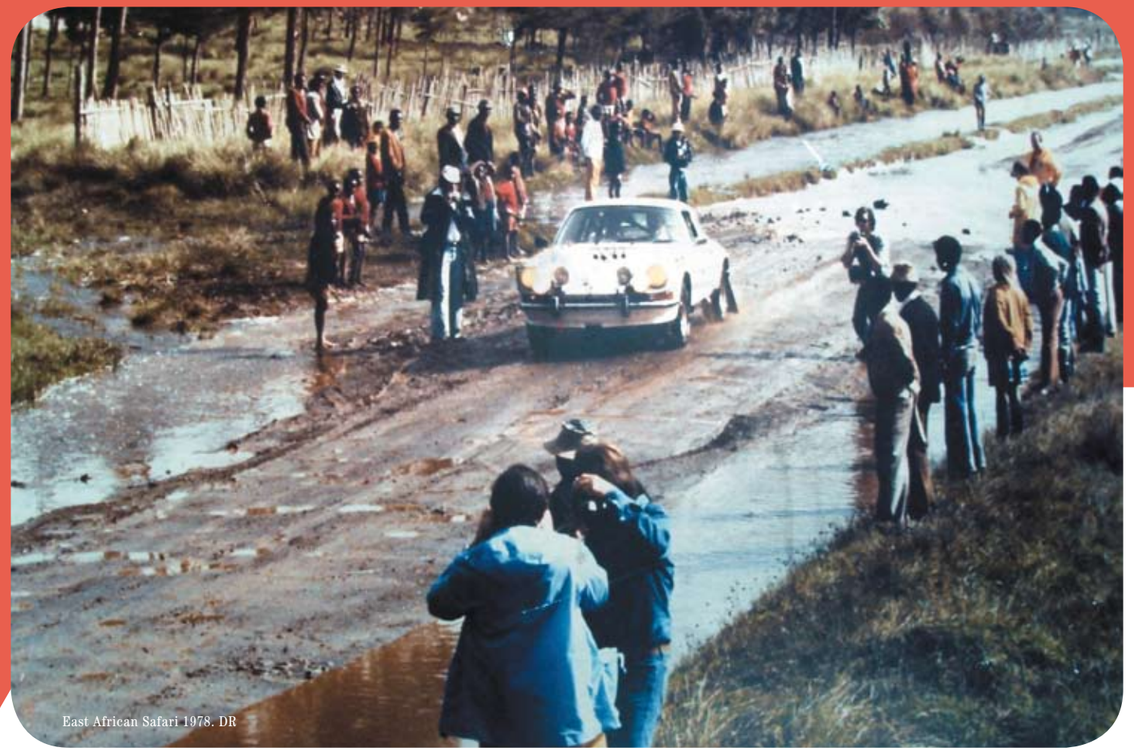
1973 PORSCHE 2.7 CARRERA RS COUPÉ

Cette Porsche 2.7 Carrera RS est sans doute une des plus titrées des exemplaires vendus à des pilotes privés. Il s'agit d'une version Touring, dotée à l'origine de l'aménagement intérieur de la 911. De teinte ivoire, elle est vendue neuve à l'époque à Bernard Dulcy, pilote amateur qui a accumulé une belle expérience à bord de différents modèles Renault : Dauphine 1093 pour commencer, puis berlinette Alpine notamment. C'est donc un habitué du moteur arrière et l'on peut comprendre son attirance pour la Carrera RS. De 1975 à 1979, il va participer avec son coéquipier Jean-François Bagarry à de nombreux rallyes internationaux, signant des résultats de haut niveau pour un pilote ne bénéficiant pas d'une assistance usine. L'équipage participe à quatre rallyes de l'Acropole, deux rallyes de Monte Carlo, deux rallyes de Pologne, le Safari d'Afrique de l'Est 1978, un rallye du Portugal, le rallye de Roumanie et le Tour de Méditerranée 1978, le rallye de Côte d'Ivoire 1979. Mais une des performances les plus brillantes de l'équipage va intervenir au rallye de Monte Carlo 1975. Sur la spéciale de St-Barthélémy - St-Michel-les-Portes, Dulcy signe le cinquième temps, juste derrière des pointures comme Sandro Munari (Lancia), Jean-Pierre Nicolas (Alpine), Markku Alen (Fiat) et Hannu Mikkola (Fiat). Le dossier qui accompagne la voiture comporte de nombreux articles évoquant cette période active et brillante.

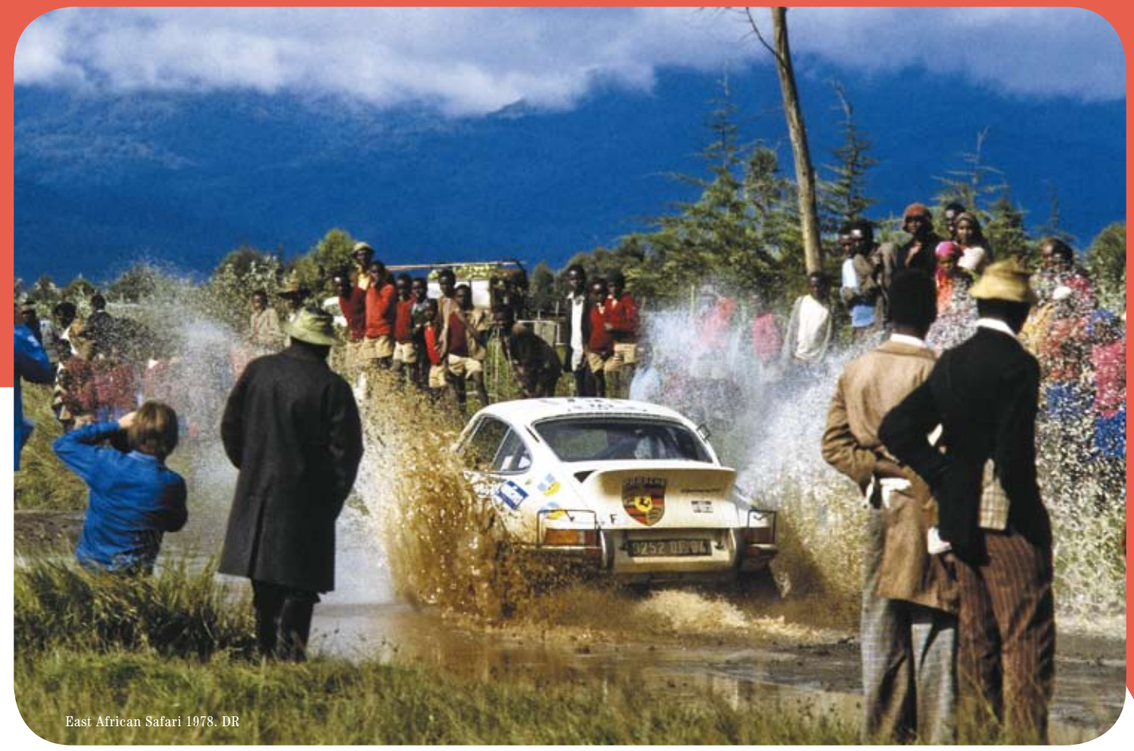
This Porsche 2.7 Carrera RS is undoubtedly one of the most successful examples to have been campaigned privately. It is a Touring version, originally fitted with a 911 interior. Presented in ivory, it was sold new to Bernard Dulcy, an amateur racing driver, who had gained experience driving different Renault models : primarily a Dauphine 1093 and later an Alpine berlinetta. He was therefore accustomed to rear-engined cars and it is easy to understand the appeal of the Carrera RS. Between 1975 and 1979 he competed in numerous international rallies with co-driver Jean-François Bagarry, achieving excellent results for a driver without factory support. The team participated four times in the Acropolis Rally, twice in the Monte Carlo Rally, twice in Rally Poland, the East African Safari Rally in 1978, Rally Portugal, Rally Roumania, the 1978 Mediterranean Tour rally, and the 1979 Ivory Coast Rally. One of the most outstanding team performances was in the 1975 Monte Carlo Rally. During the St-Barthélémy - St-Michel-les-Portes special stage, Dulcy came fifth, just behind important pilots like of Sandro Munari (Lancia), Jean-Pierre Nicolas (Alpine), Marrku Alen (Fiat) and Hannu Mikkola (Fiat). The accompanying file includes many articles on this active and outstanding period.

Après la saison 1979, cette valeureuse Porsche va rester entreposée à l'abri chez Bernard Dulcy, à Avignon. Depuis 1975, l'entretien régulier est assuré par Michel Baumet Automobiles, spécialiste de la marque, d'excellente réputation et basé à Morières-lès-Avignon. Mais en 1992, Bernard Dulcy décide de remettre la voiture en état et la confie à l'atelier de carrosserie de Franck Alesi, le père de Jean Alesi. La restauration alors entreprise conserve de nombreux éléments de carrosserie d'origine. Parmi les travaux, on note la réfection du capot et une peinture des butoirs arrière, la présentation extérieure étant conforme à la version d'origine, avec sa teinte Blanc Grand Prix et le lettrage rouge sur les flancs, le capot moteur et le fameux aileron arrière. Les jantes en alliage poli à rayons rouges sont du bon modèle et présentent une largeur de 7 pouces à l'avant et 8 pouces à l'arrière. A l'intérieur, l'habitacle est aménagé dans le style de la version "Lighweight", avec une moquette correcte, des sièges baquet en tissu noir et un volant compétition.
Le moteur qui équipe la voiture porte le numéro AT 663 0900. Fourni par Stuttgart, il s'agirait d'un échange standard effectué dans les années 1976/1977, le moteur d'origine (n°663 1092) étant en principe refait parallèlement. D'après le précédent propriétaire, la transmission (n°7831060) présente des réglages compétition et le pont arrière est doté d'un différentiel autobloquant.

Following the 1979 season, the intrepid Porsche was stored away by Bernard Dulcy in Avignon. It has been regularly maintained, since 1975, by Michel Baumet Automobiles, a marque specialist with an excellent reputation based in Morières-lès-Avignon. In 1992, Dulcy decided to restore the car, entrusting it to the workshop of Franck Alesi, father of Jean Alesi. Numerous elements of the original body were conserved during the restoration. Work carried out included a repair to the bonnet and repainted rear bumper guards, with the exterior conforming to the original version, in Grand Prix White with red lettering on the sides, boot-lid and famous duck tail spoiler. The polished alloy rims with red spokes were the correct model, being 7 inches at the front and 8 inches at the rear. The interior was fitted out in the style of the lightweight version, with correct carpet, black fabric bucket seats and racing steering wheel.
The engine in the car bears the number AT 663 0900. Supplied by Stuttgart, this would have been a standard exchange carried out sometime between 1976/1977, in principal with the original engine (n°663 1092) rebuilt at the same time. According to the previous owner, the transmission (n°7831060) is set up for racing and the rear axle has limited-slip differential.



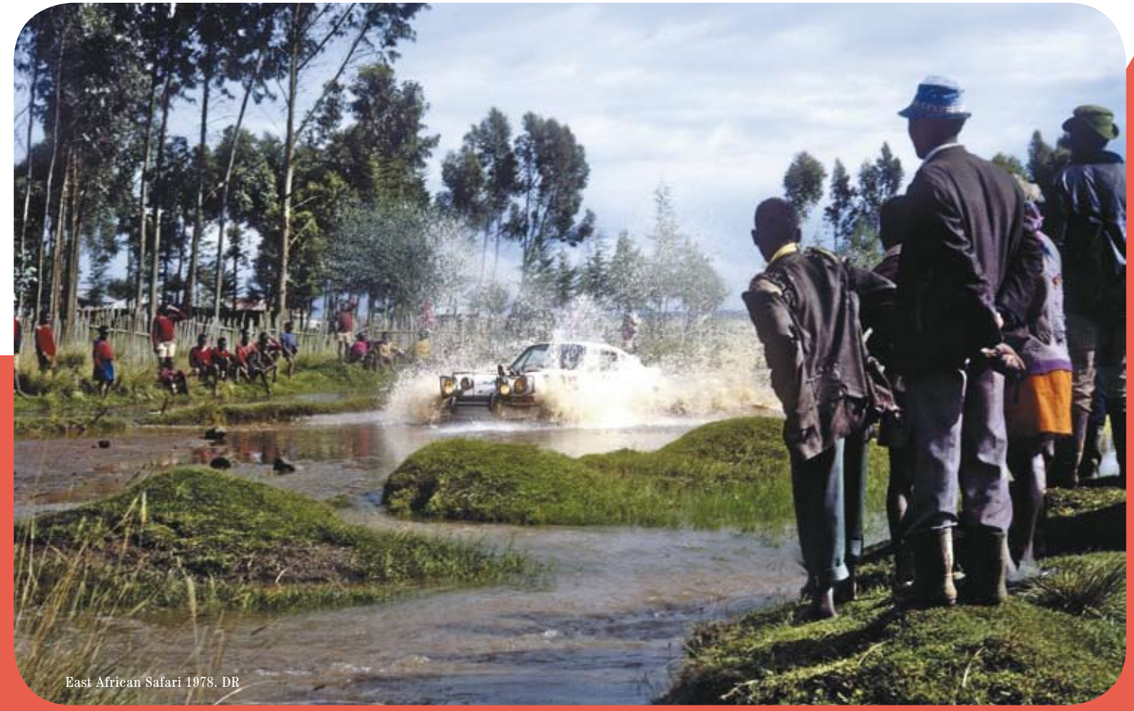
East African Safari 1978. DR



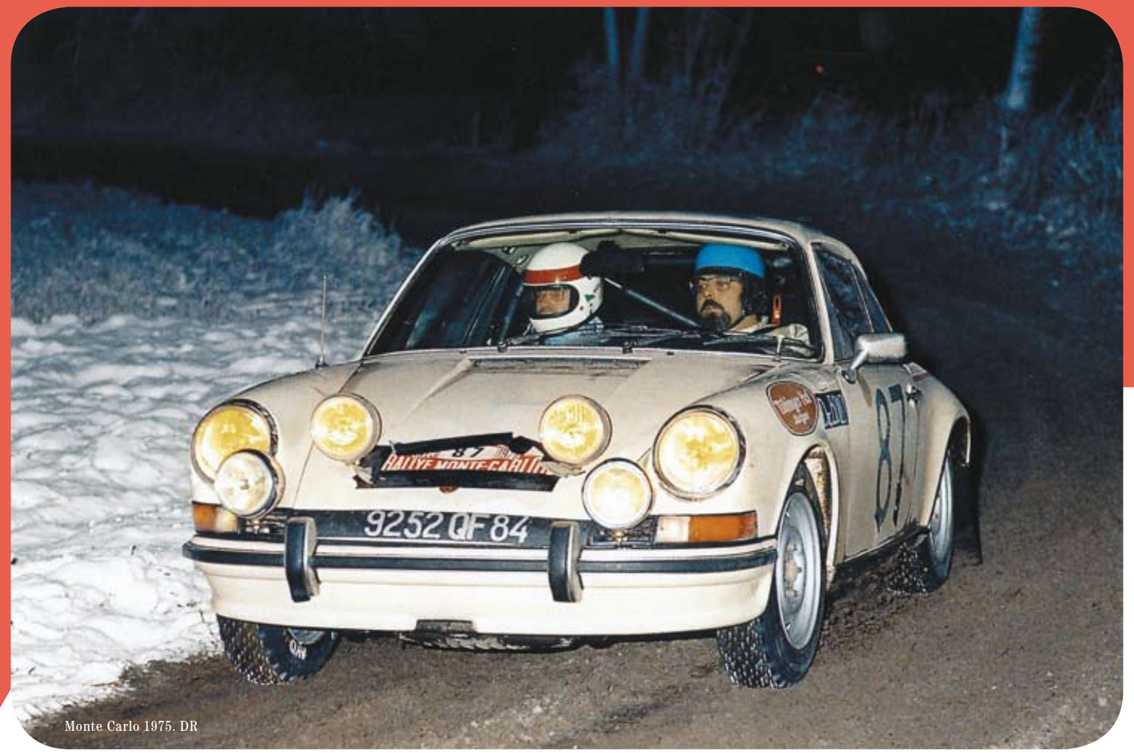
East African Safari 1978. DR



East African Safari 1978. DR



East African Safari 1978. DR



Monte Carlo 1975. DR



25e Rallye de L'Acropole 1978. DR



Rallye de l'Acropole 1975. DR



Bernard Dulcy étant décédé, c'est son fils Sébastien Dulcy qui a hérité de la voiture. Il s'en est séparé en 2007, auprès d'un amateur qui l'a proposée aux enchères en 2008, date à laquelle elle est passée entre les mains de notre collectionneur, ancien pilote de rallye sensible aux voitures ayant un vrai palmarès. Ce dernier a fait remplacer l'échappement en acier, pour la qualité de la sonorité, et l'a régulièrement confiée à Michal Baumet pour entretien, comme en attestent les factures. On peut y constater une réfection complète du freinage, un réglage des trains roulants et divers petits détails. En 2011, le propriétaire a pris part au Tour Auto et, arrivé à Biarritz, il est remonté par la route à Paris, comme les "privés" le pratiquaient à l'époque !
Un ensemble de pièces est fourni avec la voiture : quatre jantes en alliage de 6 et 7 pouces de largeur, un siège conducteur, des ceintures de sécurité, un volant et plusieurs anciennes lampes Cibié. Par ailleurs, elle est accompagnée d'un dossier de factures, articles, plaques de rallyes et photos témoignant de sa vie bien remplie.
Éligible pour un grand nombre d'épreuves historiques, cette voiture est une des Porsche Carrera RS 2.7 "privées" dotée d'un des meilleurs palmarès possibles. A la qualité du modèle, elle ajoute un historique qui en fait une des meilleures 911 du marché, ce qui ne saurait laisser insensible les amateurs de voitures de rallyes.

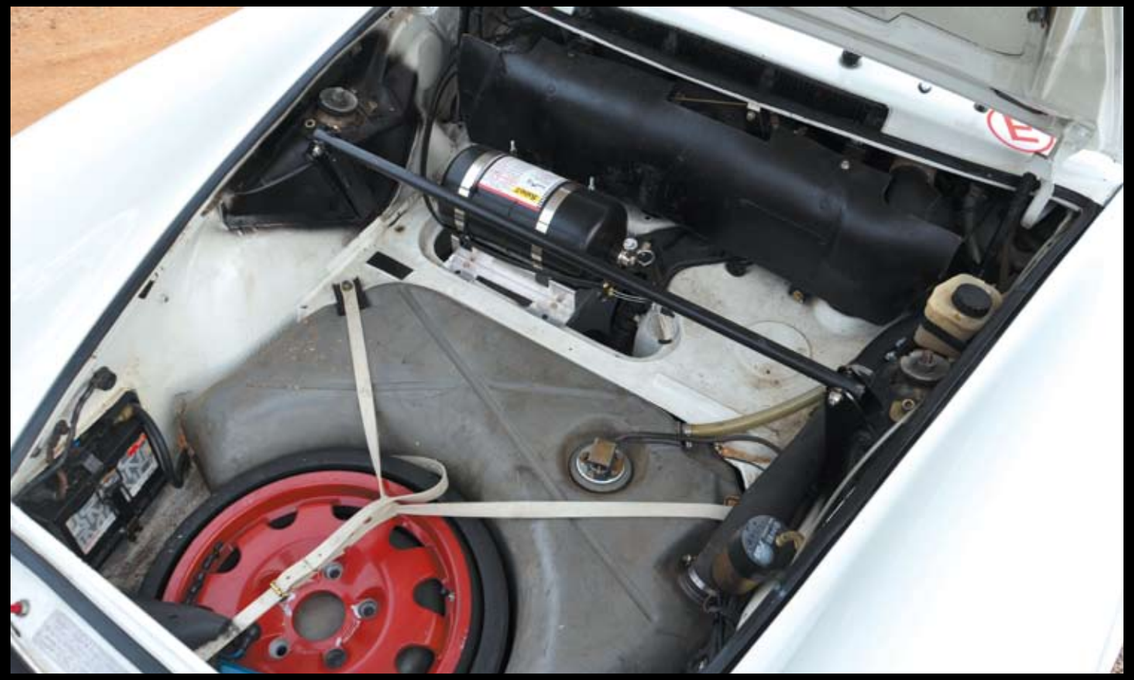
When Bernard Dulcy died, his son inherited the car. He sold it in 2007 to an enthusiast who offered the car at auction in 2008, the date it passed into the hands of our collector, a former rally driver who valued cars with good racing history. He fitted a stainless steel exhaust to improve the quality of the sound, and has had the car regularly maintained by Michal Baumet, confirmed by invoices that accompany the car. These bills show that the brakes have been completely refurbished, the running gear adjusted and other minor work carried out. In 2011, the owner took part in Tour Auto and arriving at the finish in Biarritz, he returned by road to Paris, in the best traditions of 'privateers' in period !
A collection of spares comes with the car : four alloy wheels (6 inch and 7 inch), a driver's seat, harnesses, a steering wheel and several old Cibié lights. It also comes with a file containing invoices, articles, rally signs and photos documenting its full life.
Eligible for many historic events, this is a « private » Porsche Carrera RS 2.7 that has one of the best track records. An important model, it also has a history that makes it one of the best 911s on the market, which is bound to attract the attenton of rally car enthusiasts.

Palmarès avec l'équipage Dulcy / Bagarry

• 1975
Rallye de Monte Carlo : 3e en Groupe 3 - 38e au classement général
Rallye de Pologne : victoire en Groupe 3 - 14e au classement général
• 1976
Rallye de l'Acropole : victoire en Groupe 3 - 12e au classement général
Rallye de Pologne : victoire en Groupe 3 - 31e au classement général
• 1977
Rallye de Monte Carlo : 68e au classement général
• 1978
Rallye de Roumanie : victoire en Groupe 3 - 12e au classement général
Tour de Méditerranée : victoire en Groupe 3 - 3e au classement général

Dulcy / Bagarry team results

• *1975*
Rally Monte Carlo : 3rd in Groupe 3 – 38th overall
Rally Poland : 1st in Groupe 3 – 14th overall
• *1976*
Rally Acropolis : 1st in Groupe 3 – 12th overalll
Rally Poland : 1st in Groupe 3 – 31st overall
• *1977*
Rally Monte Carlo : 68th overall
• *1978*
Rally Roumania : 1st in Groupe 3 – 12th overall
Tour de Méditerranée : 1st in Groupe 3 – 3rd overall













420

Carte grise française
French title

Châssis n° 9803228

- Le dernier modèle du sorcier Gordini
- Moteur entièrement refait en 2012
- Important dossier de factures

- *The Sorcerer Gordini's last model*
- *Engine completely rebuilt in 2012*
- *Significant file of invoices*

20 000 – 25 000 €
Sans réserve /
No reserve

1972 RENAULT 12 GORDINI

Alors que la mythique R8 Gordini arrive en " fin de carrière ", Renault jette son dévolu sur la nouvelle Renault 12 pour relever le flambeau en compétition. Tout naturellement, on se tourne donc vers le préparateur Gordini qui a déjà fait les beaux jours de la marque au losange, tant sur circuit qu'en rallye. Telle la chrysalide transformée en papillon, la paisible berline va se muer en une redoutable sportive, présentée en 1971. Plus que doublée, la puissance affiche désormais 113 ch, la boîte de vitesses comporte 5 rapports, et le châssis connaît également de nombreuses modifications : suspensions, barre anti-roulis, ou encore freins à disques (ventilés à l'avant). L'aspect extérieur n'est pas en reste : des teintes spécifiques sont retenues, tel le fameux bleu Gordini, et les pare-chocs ont disparu, tandis que l'intérieur bénéficie d'un traitement très sportif.
La voiture présentée a été achetée en 2008 par notre pilote alors qu'elle appartenait à un collectionneur de Loire-Atlantique depuis 1994. Il cherchait depuis longtemps un exemplaire en état correct d'origine. Comme le montre des factures des années 90, la voiture était à l'époque régulièrement entretenue. Afin d'avoir un exemplaire irréprochable le propriétaire actuel fit entièrement reprendre la voiture.
Une facture de 13 400 € datant de 2012 dans le dossier témoigne des importants travaux effectués afin que le comportement de la voiture soit conforme à ce qu'il était à l'époque et qui avait tant impressionné notre collectionneur. Le moteur a été entièrement refait, culasse surfacé, vilebrequin neuf. La boite a été révisée, de même que les trains roulants. Les pneus sont neufs. Les panneaux de portes ainsi que les moquette de l'habitacle et du coffre ont été refaits (facture de 2400 €). Elle est équipée d'un arceau, de jantes Gotti, et semble prête à participer dans la bonne humeur à un rallye avec des performances qui permettront de s'illustrer.

As the legendary R8 Gordini approached the end of its career, the new Renault 12 was expected to be the marque's new torchbearer in competition. Naturally, the company turned to the preparer Gordini, who had already brought them success on the track and in rallying. As a chrysalis becomes a butterfly, the gentle saloon shed its skin, turning into a formidable sports car, presented in 1971. The power was more than doubled to 113 bhp, it had a five-speed gearbox, and various modifications were made to the chassis: upgraded suspension, anti-roll bar, and disc brakes (front-ventilated). The external appearance of the car was not forgotten: it retained specific colours such as the famous Gordini blue, and the bumpers were removed, while the interior was given a very sporty makeover.
The car on offer was bought in 2008 by our driver, who had long been looking for a correct, original version. He acquired it from a collector from the Loire-Atlantique region, who had owned the car since 1994. Bills from the 1990s confirm that the car was regularly maintained during this period. Wanting to have a perfect example, the current owner then set about completely overhauling the car.
A 2012 invoice in the file for €13,400 details major work carried out to ensure that the car handled exactly as it did in period, when this model had made such a strong impression on our collector. The engine was completely rebuilt, the cylinder head skimmed, and a new crankshaft fitted. The gearbox and running gear were refurbished. The tyres are new. The door panels and carpets to both the passenger compartment and boot were replaced (€2,400 invoice). The car is equipped with a roll-cage and Gotti wheels, and is ready and willing to take part in some rallying with a performance that is bound to impress.



421

Carte grise française
French title

Châssis n° BA74FS59260

- Voiture préparée professionnellement
- Eligible pour de nombreux événements
- Efficace et fiable
- Travaux récents

- *Car professionally prepared*
- *Eligible for many events*
- *Efficient and reliable*
- *Some recent work done*

55 000 – 65 000 €

1965 FORD CORTINA LOTUS MK I

Au début des années 60, la « Ford Motor Company » décida de s'investir dans le sport automobile pour améliorer l'image de ses modèles après l'échec de l'Edsel. Colin Chapman fut approché par Ford Dearborn dans le but de construire une monoplace pour Indianapolis et par Ford Angleterre pour améliorer une des berlines de la marque. Chapman choisit la coque de la Cortina pour sa légèreté. Il l'équipa d'une culasse double arbre Lotus et d'une boite courte, de portes et de capots en aluminium et obtint un contrat pour en construire 1000 exemplaires, afin qu'elles puissent courir en production, ce qu'elles firent avec succès. Aujourd'hui, c'est une voiture très compétitive dans les courses historiques. La voiture que nous présentons à conduite à gauche est française à l'origine. Elle fut ensuite vendue en Italie et participa à des courses sous les couleurs de l'écurie Vezzosi. Elle fut entièrement restaurée en Italie afin d'être un candidate sérieuse pour les courses historiques. Le moteur a été refait par Facetti et le set up finalisé par Giraldi, spécialiste italien bien connu pour ce type de véhicule. L'embrayage, le pont autobloquant, les suspensions, les amortisseurs à gaz ont été révisés en 2009 date à laquelle notre collectionneur se porte acquéreur de l'automobile. Aprés une révision en 2009 chez le spécialiste Equipe Europe (facture de 2400 € dans le dossier), notre collectionneur n'a que très peu utilisé la voiture. En 2013 il fait verifier le freinage et les trains roulants chez Paris Londres Automobiles (factures de 3900 €).
C'est donc une Cortina trés bien préparée et extremement suivie que nous proposons. Elle est équipée d'un arceau, de baquets sparco, d'un pédalier course spécifique. Les détails de préparation montrent à quel point la mise au point fut poussée et soignée trés loin du bricolage qu'on peut voir sur certaines de ces autos. Cette Cortina Lotus constitue la monture idéale pour qui veut courir en historique avec une machine authentique efficace et fiable.

In the early 1960s, Ford Motor Company decided to invest in motorsport to improve the image of its products after the failure of the Edsel. Colin Chapman was approached by Ford Dearborn in order to build a single seater for Indianapolis and by Ford England to improve the image of the brand for saloons. Chapman chose the shell of the Ford Cortina for its lightness. He fitted out a DOHC Lotus engine and close-ratio gearbox, the doors and bonnet were redone in aluminium and he received a contract to build 1,000 units, so that they can race, which they did with success. Today these cars are very competitive in historic races.
The car that we are offering is a LHD car and is of French origin. It was then sold in Italy and participated in races under the colours of the team Vezzosi. It was fully restored in Italy to be a serious candidate for historic racing. The engine was rebuilt by Facetti and the final set-up was by Giraldi, a well known specialist in Italy for this type of vehicles. The clutch, the rear differential, suspension and gas shocks were revised in 2009 when our collector acquired the car. After a service in 2009 by the specialist Team Europe (€2,400 in invoices), our collector hardly used the car. In 2013 he had the brakes and the running gears checked by Paris Londres Automobiles (invoices of €3900).
This is a very well prepared and extremely well serviced Cortina that we are offering. It is equipped with a roll cage, Sparco bucket seats, and specific pedal box. Preparation details show how the development was pushed very far and is much neater than the usual DIY that you see in some of these cars. This Lotus Cortina is an ideal car for those who want to run in historic racing with an authentic, efficient and reliable machine.

422

Carte grise française
French title

Châssis n°17266
Carrosserie n° 4524

- 1ère de l'ultime édition de la Coupe des Alpes 1971
- Ex Tour de France Automobile 1971
- Voiture usine à l'historique limpide
- Travaux récents, idéal pour bien figurer en historique

- *1st of the ultimate version of the Coupe des Alpes 1971*
- *Ex-Tour de France Automobile 1971*
- *Factory car with known history*
- *Recent work, ideal for taking part in historic events*

140 000 – 160 000 €

Victorieuse de la coupe des Alpes 1971 (Darniche/Mahé)

1961 ALPINE A110 1600 GROUPE IV USINE / EX WORKS

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

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

Cette évolution a permis à la marque de remporter brillamment le championnat international des marques en 1971, grâce à des victoires au Monte Carlo, San Remo, Acropole, rallye d'Autriche, du Portugal et enfin la Coupe des Alpes.
Les plus grands pilotes français se sont succédés sur l'A110 : Nicolas, Thérier, Andruet, Darniche, Larousse, Vinatier, Piot auxquels s'est joint le suédois Andersson. Pendant l'année 1971, le service compétition Alpine a produit environ une quarantaine de berlinettes 1600S groupe 4, soit pour les engager en course, comme mulet ou comme compétition client. L'Alpine A110 présentée lors de la vente fait partie de la première catégorie, la plus recherchée.
La berlinette groupe 4 châssis 17266 a été montée par le service course d'Alpine, et immatriculée 1494 GX 76 le 10 juin 1971 en même temps que 4 autres voitures d'usine. Elle est nomenclaturée " spéciale piste " dans les archives de Gilbert Harivel, le bras droit de Jacques Cheinisse. C'est donc une caisse légère destinée à la coupe des Alpes, en opposition aux caisses " terre " plus lourdes. Cette épreuve mythique allait connaitre en 1971 sa dernière édition, tuée par l'opposition des autorités préfectorales, sa longueur et la fréquentation touristique. Créée en 1932 et parcourant l'ensemble des alpes françaises, la Coupe des Alpes 1971 est la 8 eme épreuve du championnat international qui en compte 9 - et la seule française- 17266 est attribuée à Bernard Darniche qui va gagner l'épreuve devant le vétéran Vinatier, aussi sur Alpine. Cette berlinette est donc la dernière voiture à avoir remporté cette glorieuse course !
Jean Luc Thérier, l'enfant du pays et l'un des plus brillants pilotes Français, pilotera 17266 sur deux courses de côte : Tancarville en Normandie et Pouillé les Coteaux, près d'Ancenis dans la Loire Atlantique. Dans cette épreuve, le Normand va gagner le groupe et signer le 7eme temps au scratch, malgré un châssis " brisé " selon la presse de l'époque !

The top French drivers succeeded one another behind the wheel of the A110: Nicolas, Thérier, Andruet, Darniche, Larousse, Vinatier and Piot, along with Andersson of Sweden. In 1971 Alpine's racing department produced around forty 1600S Group 4 berlinettes, either for racing or as spare cars. The Alpine A110 offered for sale here belonged to the former (more sought-after) category. The Group 4 berlinette (chassis 17266) was assembled by Alpine's racing department, and registered (with number 1494 GX 76) on 10 June 1971 along with four other factory cars. It was referred to as 'spéciale piste' (rally special) in the archives kept by Gilbert Harivel, Jacques Cheinisse's right-hand man. It had a light chassis, intended for the mythical Coupe des Alpes, in contrast to the heavier 'ground-level' chassis. The Coupe des Alpes took place for the last time in 1971, before being killed off due to its length and opposition from regional authorities. It had taken place since 1932, and covered the whole of the French Alps. The 1971 Coupe des Alpes was the 8th event (from nine) in the international championship calendar - and the only one staged in France. Our 17266 was attributed to Bernard Darniche, who won ahead of the veteran Vinatier (also in an Alpine). This berlinette, then, was the last car ever to win the legendary race!
Jean-Luc Thérier, one of France's most brilliant drivers, drove 17266 on two hill-climbs: at Tancarville in his native Normandy, and at Pouillé-les-Coteaux near Ancenis, in western France, when he was group-winner and 7th overall, despite what the press called his 'broken' chassis! Another Normandy driver well-known to Alpine connoisseurs, Maurice Nusbaumer, drove 1494 GX 76 on the 1971 Tour de France Automobile, in the international class.



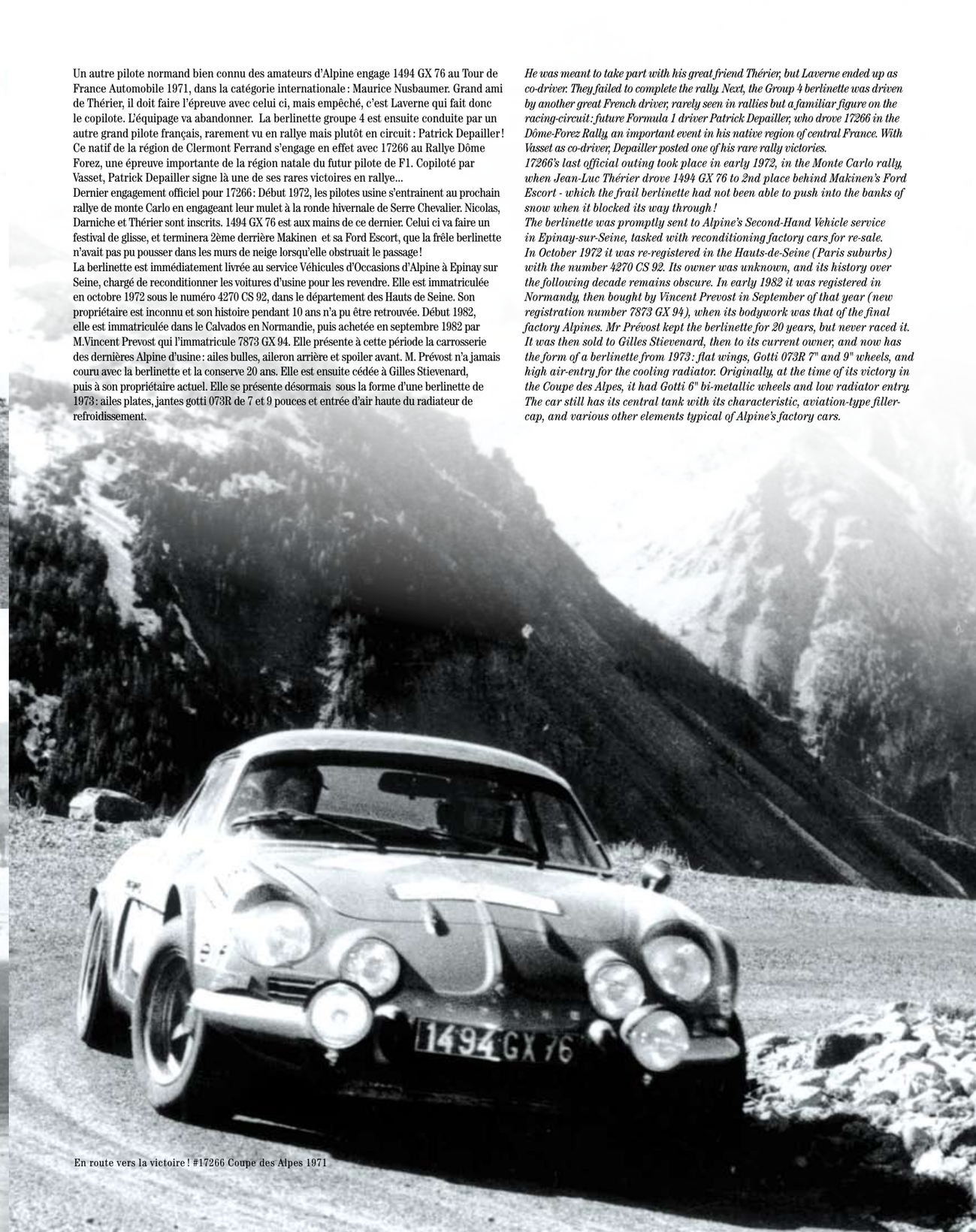
#17266 Coupe des Alpes 1971



#17266 Tour de France Automobile 1971

Un autre pilote normand bien connu des amateurs d'Alpine engage 1494 GX 76 au Tour de France Automobile 1971, dans la catégorie internationale : Maurice Nusbaumer. Grand ami de Thérier, il doit faire l'épreuve avec celui ci, mais empêché, c'est Laverne qui fait donc le copilote. L'équipage va abandonner. La berlinette groupe 4 est ensuite conduite par un autre grand pilote français, rarement vu en rallye mais plutôt en circuit : Patrick Depailler ! Ce natif de la région de Clermont Ferrand s'engage en effet avec 17266 au Rallye Dôme Forez, une épreuve importante de la région natale du futur pilote de F1. Copiloté par Vasset, Patrick Depailler signe là une de ses rares victoires en rallye...
Dernier engagement officiel pour 17266 : Début 1972, les pilotes usine s'entrainent au prochain rallye de monte Carlo en engageant leur mulet à la ronde hivernale de Serre Chevalier. Nicolas, Darniche et Thérier sont inscrits. 1494 GX 76 est aux mains de ce dernier. Celui ci va faire un festival de glisse, et terminera 2ème derrière Makinen et sa Ford Escort, que la frêle berlinette n'avait pas pu pousser dans les murs de neige lorsqu'elle obstruait le passage !
La berlinette est immédiatement livrée au service Véhicules d'Occasions d'Alpine à Epinay sur Seine, chargé de reconditionner les voitures d'usine pour les revendre. Elle est immatriculée en octobre 1972 sous le numéro 4270 CS 92, dans le département des Hauts de Seine. Son propriétaire est inconnu et son histoire pendant 10 ans n'a pu être retrouvée. Début 1982, elle est immatriculée dans le Calvados en Normandie, puis achetée en septembre 1982 par M.Vincent Prevost qui l'immatricule 7873 GX 94. Elle présente à cette période la carrosserie des dernières Alpine d'usine : ailes bulles, aileron arrière et spoiler avant. M. Prévost n'a jamais couru avec la berlinette et la conserve 20 ans. Elle est ensuite cédée à Gilles Stievenard, puis à son propriétaire actuel. Elle se présente désormais sous la forme d'une berlinette de 1973 : ailes plates, jantes gotti 073R de 7 et 9 pouces et entrée d'air haute du radiateur de refroidissement.

He was meant to take part with his great friend Thérier, but Laverne ended up as co-driver. They failed to complete the rally. Next, the Group 4 berlinette was driven by another great French driver, rarely seen in rallies but a familiar figure on the racing-circuit : future Formula 1 driver Patrick Depailler, who drove 17266 in the Dôme-Forez Rally, an important event in his native region of central France. With Vasset as co-driver, Depailler posted one of his rare rally victories.
17266's last official outing took place in early 1972, in the Monte Carlo rally, when Jean-Luc Thérier drove 1494 GX 76 to 2nd place behind Makinen's Ford Escort - which the frail berlinette had not been able to push into the banks of snow when it blocked its way through !
The berlinette was promptly sent to Alpine's Second-Hand Vehicle service in Epinay-sur-Seine, tasked with reconditioning factory cars for re-sale.
In October 1972 it was re-registered in the Hauts-de-Seine (Paris suburbs) with the number 4270 CS 92. Its owner was unknown, and its history over the following decade remains obscure. In early 1982 it was registered in Normandy, then bought by Vincent Prevost in September of that year (new registration number 7873 GX 94), when its bodywork was that of the final factory Alpines. Mr Prévost kept the berlinette for 20 years, but never raced it.
It was then sold to Gilles Stievenard, then to its current owner, and now has the form of a berlinette from 1973 : flat wings, Gotti 073R 7" and 9" wheels, and high air-entry for the cooling radiator. Originally, at the time of its victory in the Coupe des Alpes, it had Gotti 6" bi-metallic wheels and low radiator entry.
The car still has its central tank with its characteristic, aviation-type filler-cap, and various other elements typical of Alpine's factory cars.



En route vers la victoire ! #17266 Coupe des Alpes 1971



D'origine, lors de sa victoire à la Coupe des Alpes, elle avait des ailes étroites, des jantes bimétal gotti de 6 pouces, et une entrée de radiateur basse. Elle est toujours dotée de son réservoir central avec le caractéristique bouchon de remplissage de type aviation, et de nombreuses spécificités de ces voitures usine : supports de lève rapide, filtre à huile déporté, gicleur central de lave glace, tripmaster, blocage de marche arrière ... Son moteur, à l'origine un Mignotet 1596 cc, serait un 1860cc refait par M. Prevost avec des pièces achetées à C.Carcreff. Si elle est munie de ses sièges spécifiques usine, son habitacle n'est pas tout à fait conforme à un modèle de compétition : il manque notamment le compte tours Smiths mécanique gradué à 12000 tours, provenant des monoplaces de la marque ! Point important, son numéro de carrosserie 4524 correspond bien d'après les archives du service compétition à l'auto qui a gagné la coupe des alpes : cela signifie que sa caisse est d'origine et que l'on est bien en présence de la berlinette qui a franchi victorieusement la ligne d'arrivée de la dernière édition de cette mythique compétition ! Il s'agit ici d'une opportunité rare d'acquérir une berlinette de course au riche palmarès.
Notre collectionneur, sensible à son palmarès et son historique limpide a acheté cette belle lors de la vente aux enchères d'Artcurial Motorcars du Mans Classic 2010. Depuis, il a participé avec précaution, compte tenu de l'originalité de l'auto, à quelques rallyes.

Its engine, originally a Mignotet 1596cc, appears to be a 1860cc adapted by Mr Prevost with parts bought from C. Carcreff. The car is fitted with its factory seats, but the interior does not entirely conform to that of a racing model, and lacks the Smiths 12,000rpm rev-counter (which originally came from Alpine's single-seaters !). More importantly, its 4524 chassis number does indeed, according to race archives, match that of the car which won the Coupe des Alpes : this means the chassis is original, and that we are definitely in the presence of the berlinette which emerged victorious the last time the famous race took place ! This, then, is a very rare opportunity to acquire a racing berlinette with a most impressive competitive record.
Our collector, aware of the car's successful racing history, bought it at the Artcurial Motorcars sale at Le Mans Classic in 2010. Since that time, he has participated, carefully – given the originality of the car, in a few rallies.

État des participations, Chassis 17266

21 – 26/6/1971	Coupes des Alpes, 24 Darniche/Mahé – 1er
13 – 14/7/1971	Course de Côte de Tancarville, Thérier – 9e
1971	Course de Côte de Pouillé les coteaux, 59, Thérier – 7e
17 – 25/9/1971	Tour de France, 118, Nusbaumer/Laverne – Ab
1971	Rallye Dôme Forez, 4 Depailler/Vasset –1er
1/1972	Ronde de Serre Chevalier, 27 Thérier – 2e

Chassis 17266 - Record in competition

21 – 26/6/1971	*Coupes des Alpes, 24 Darniche/Mahé – 1st*
13 – 14/7/1971	*Course de Côte de Tancarville, Thérier – 9th*
1971	*Course de Côte de Pouillé les coteaux, 59, Thérier – 7th*
17 – 25/9/1971	*Tour de France, 118, Nusbaumer/Laverne – Ab*
17/10/1971	*Rallye Mont Dôme, 4 Depailler/Vasset – 1st*
1/1972	*Ronde de Serre Chevalier, 27 Thérier – 2nd*

Texte rédigé par Gilles Vallerian
Photos d'archives © Archives Maurice Louche

Text written by Gilles Vallerian









423

Carte grise française
French title

Châssis n° 400210

- Carrosserie profilée d'une grande élégance
- 40 ans entre les mains du même propriétaire
- Authenticité indiscutable
- Entretien suivi, belle présentation
- Éligible au Mans Classic

- *40 years in the hands of the same owner*
- *Very elegant design*
- *Indisputable authenticity*
- *Proper maintenance, in beautiful condition*
- *Eligible for Le Mans Classic*

270 000 – 310 000 €

1938 PEUGEOT 402 DARL'MAT ROADSTER

La rencontre d'Émile Darl'Mat et de Georges Paulin va donner naissance à l'une des voitures de sport françaises les plus élégantes de son époque. Darl'Mat tient un garage à Paris, spécialisé Peugeot et où l'on propose aux clients diverses améliorations. En 1930, l'entreprise emploie 160 personnes, à l'époque où Peugeot lance la 301. De son côté, Georges Paulin, prothésiste dentaire, se passionne pour l'automobile et son esprit original le dirige vers des aménagements qui le sont aussi. Ainsi, il met au point pour la 301 un système de toit escamotable, qui débouchera sur la version "Éclipse". Mais c'est la 302, petite sœur de la 402 lancée en 1935, qui fournit à Darl'Mat l'occasion de s'exprimer. Il monte sur le châssis 302 une mécanique de 402 et l'équipe d'une carrosserie magistralement dessinée par Georges Paulin, aussi élégante qu'aérodynamique. Entre les mains de Charles de Cortanze, Marcel Contet et Jean Pujol, cette voiture tournera 25 heures à Montlhéry à 139,282 km/h de moyenne. Devant ce succès, Peugeot donne son accord pour une petite série présentée d'abord comme 302 Spéciale Sport, puis comme 402 Spéciale Sport en 1938. Les châssis de 302 et les moteurs de 402 quittent Sochaux pour Darl'Mat puis le carrossier Marcel Pourtout qui habille les voitures en trois versions : coupé, cabriolet et roadster. En 1937, Émile Darl'Mat engage trois voitures aux 24 Heures du Mans. Les moteurs sont préparés chez Peugeot et, avec la boîte Cotal quatre rapports, elles atteignent 170 km/h et terminent aux septième, huitième et dixième places, pilotées par de Pujol/Contet, Cortanze/Serre et Porthault/Rigal. En 1938, aux 24 Heures du Mans, les Darl'Mat sont encore mieux préparées. Deux voitures abandonnent mais celle de Cortanze/Contet enlève la cinquième place au classement général et la victoire en catégorie 2 litres.
La voiture que nous présentons est une 402 DS Darl'Mat, mise en circulation en 1938. D'après les archives tenues par Philippe Boulay, président de l'association "Les Amis de Darl'Mat", cette voiture a été livrée neuve au maire de Montbéliard, Jean-Pierre Tuefferd. On perd ensuite la voiture de vue mais, en 1967, elle est immatriculée dans le Pas-de-Calais, 9499 FU 62.

The meeting between Emile Darl'Mat and Georges Paulin gave birth to one of the most elegant of all French sports cars of its time. Darl'Mat had a garage in Paris, specializing Peugeot and where he offered his customers various improvements and modifications. In 1930, the company employed 160 people at a time when Peugeot launched the 301. Georges Paulin , a dental technician, had a passion for automobiles, with special talent for design, form and ingenious engineering. Thus, he developed a system for a retractable roof design for the 301, which lead to the release of the model known as the "Eclipse". But it was the 302, the little sister to the 402, launched in 1935, which provided Darl'Mat the opportunity to express himself. Mounting on the frame of the 302 the mechanicals of the 402, Georges Paulin designed a stunningly elegant and aerodynamic body. In the hands of Charles de Cortanze, Marcel Contet and Jean Pujol , one such car raced at the 25 hours of Montlhery at an average of 139.282 km/h. Given this success, Peugeot agreed to making a small series, launched first as the 302 Special Sport, then as the 402 Special Sport in 1938. 302 chassis and 402 engines left Peugeot's Sochaux factory for Darl'Mart and then for the coachbuilder Marcel Pourtout, who bodied the cars in three versions: coupe, convertible and roadster. In 1937, Émile Darl'Mat entered three cars at the 24 Hours of Le Mans. With engines prepared by Peugeot and mated to four-speed Cotal pre-selector gearboxes, the cars managed 170 km/h, quick enough to complete the 24 Hours of Le Mans at the seventh, eighth and tenth places, driven by Pujol/Contet, Cortanze/Greenhouse and Porthault/Rigal . In 1938 edition of the 24 Hours of Le Mans, the Darl'Mats were even better prepared. Though two cars had to abandon the race, the car raced by Cortanze/Contet ended at fifth place overall, with victory in the 2.0-liter category.

Elle passe en janvier 1970 entre les mains de M. Artigues, de Biarritz, qui l'immatricule 400 PF 64 et, au début des années 1970, la cède à Michel Carey, dont le père se porte discrètement caution auprès des banques pour que son fils puisse concrétiser son rêve. Il ramène la voiture en Suisse par la route et, depuis, ne l'a plus quittée jusqu'en 2011 date à laquelle la succession Michel Carey a été vendue sous le marteau de maître Poulain. Selon Philippe Boulay, Michel Carey a été le premier adhérent de son association, en 1988. Il apparaissait comme un utilisateur particulièrement soigneux et n'avait effectué qu'une seule modification par rapport à l'origine, avec un tableau de bord différent, plus pratique. La voiture est accompagnée d'un volumineux dossier de factures qui, de 1982 à 2008, témoignent d'un entretien méticuleux. On peut par exemple y constater que la boîte électromagnétique Cotal a fait l'objet d'une réfection complète dans les ateliers Salmeron, à Montesson, en 1990. La carrosserie a été restaurée en 1977 et le moteur complètement refait en 1982. Le pont a bénéficié d'une révision en 1983, et les freins en 1987. La culasse et la distribution ont fait l'objet d'une remise en état en 2004, avec notamment remplacement des soupapes et rectification des paliers d'arbre à cames. A l'époque, Philippe Boulay nous a confirmé que, mis à part la présence de clignotants (nécessaires pour l'homologation Suisse) et le tableau de bord, la voiture était originale. Depuis, l'actuel propriétaire a rendu à la voiture son aspect intérieur d'origine en lui rendant un tableau de bord conforme. Cette voiture est accompagnée de copies de documents d'époque concernant les boîtes Cotal et leur entretien, ainsi que d'un dossier de factures. Il comporte aussi une émouvante photo de la rencontre du premier propriétaire, M. Tuefferd, et de Michel Carey, en 1988 lors du Rallye des Vieux Volants de Montbéliard. Étant donné le passé du modèle en compétition, cette voiture est éligible à diverses épreuves historiques dont Le Mans Classic. De teinte "bleu de France", elle allie l'élégance et les qualités aérodynamiques du dessin de Paulin à la fiabilité d'une mécanique Peugeot. Restée entre les mains du même passionné pendant 40 ans, cette voiture rare est aussi originale qu'elle est facile à utiliser.

The car that we are offering is a 402 Darl'Mat DS, sold in 1938. According to records held by Philippe Boulay, president of the association "Les Amis de Darl'Mat", this car was delivered new to the mayor of Montbeliard, Jean -Pierre Tuefferd. Next bit of information is that in 1967, this car was registered in Pas -de- Calais as 9499 FU 62. In January 1970 the car came into the ownership of Mr. Artigues, from Biarritz, and the car was re-registered 400 PF 64. In the early 1970s, the car was sold to Michel Carey, whose father discreetly stood as surety for his son, to realize his dream. He took the car to Switzerland by road, and owned it till 2011, when the estate of Michel Carey was sold under the hammer of Maître Hervé Poulain. According to Philippe Boulay, Michel Carey was the first member of his association way back in 1988. He apparently was a particularly careful user and made only one change from the original, to a different dashboard that was more practical. The car comes accompanied with a voluminous record of invoices from 1982 to 2008 showing meticulous maintenance. For example going through the records you will see that the electromagnetic Cotal box was completely rebuilt in the workshops of Salmeron, Montesson in 1990. The body was restored in 1977 and the engine completely rebuilt in 1982. The axle received a revision in 1983 and brakes in 1987. The cylinder head and the distributor have been restored in 2004, and that included the replacement of the valves and rectification of the camshaft bearings.
At the time, Philippe Boulay has confirmed that, apart from the presence of indicators (necessary for the road worthiness approval in Switzerland) and the dashboard, the car was original. Since then, the current owner has changed the dashboard back to the original design. This car is coming with copies of historical documents for the maintenance of the Cotal gearbox, as well as a record of bills. It also includes a moving picture of the meeting of the first owner, Mr. Tuefferd and Michel Carey at the 1988 edition of the Rallye des Vieux Volants at Montbéliard. Given that the Darl'Mat has a history of serious competition, this car is eligible for various historical events including Le Mans Classic. In the tint of "Bleu de France", this car combines elegance and aerodynamic qualities of that amazing Paulin dsign, along with the reliability of Peugeot mechanicals. Having remained in the hands of the same enthusiastic for 40 years, this rare car is as original as it is easy to use.

424

Carte grise française
French title

Châssis B000036

- La seule Renault 5 Groupe 4 Calberson existante
- Une voiture d'usine officielle
- Etat d'origine fantastique

- *The only existing Calberson Renault 5 Group 4*
- *Official factory car*
- *Fantastic original condition*

280 000 – 320 000 €

Ex Tour Auto – Ex Rallye Monte Carlo / *Ex Tour Auto – Ex Rallye Monte Carlo*

1980 RENAULT 5 TURBO GROUPE 4 CALBERSON USINE

Histoire de la R5 Turbo

La Renault 5 Turbo est née de la volonté de Jean Terramorsi, sous directeur à la direction du produit chez Renault, chargé des petites séries, qui en 1977 a imaginé un développement sportif de la star de la régie, la petite Renault R5 : pour cela, il ne suffisait pas d'améliorer la tenue de route ou la puissance du moteur comme sur la R5 Alpine : Terramorsi a jugé nécessaire d'en faire une vraie voiture de rallye, bénéficiant de la technologie phare chez le constructeur au losange, le Turbocompresseur.
Déjà en 1972, Bernard Dudot, ingénieur chez Alpine à Dieppe, avait installé cet accessoire sur un moteur 1600 pour doper la puissance d'une berlinette groupe 5 ultralégère. Le résultat était une voiture presque inconduisible, mais dans les mains d'un champion comme Thérier, elle allait remporter le critérium des Cévennes ouvrant la voie à celle qui devait lui succéder dans le cœur des amateurs.
Moteur central turbocompressé, châssis renforcés, trains spéciaux, caisse alliant acier, polyester et aluminium, voie arrière extravagante par rapport à l'avant : la R5 Turbo, présentée en 1978 à la presse, allait déchainer les passions, à l'instar des spectateurs du Tour d'Italie 79, où Fréquelin se permettait de mettre une avoinée aux Stratos et aux Porsche avant d'abandonner.
La suite de l'histoire de la R5Turbo sera glorieuse, avec des victoires aux épreuves phares du Monte Carlo (1981) et du Tour de Corse (1982 et 1985), du tour de France auto (1984 et 1985) et le développement de la groupe B jusqu'à la Maxi 5 turbo. Les plus grands pilotes français seront passés à son volant : Jean Ragnotti, Jean Luc Thérier, Guy Fréquelin, Bruno Saby, Didier Auriol, Francois Chatriot… et même Alain Prost ! La petite bombe de la régie est rentrée définitivement dans le Panthéon des voitures de rallyes, comme sa glorieuse devancière, la berlinette alpine.

History of the R5 Turbo

The Renault 5 Turbo was the brainchild of Jean Terramorsi, the vice-president of production at Renault in charge of small series. In 1977 he came up with a sporting evolution of the company's star car : the little Renault R5. For this creation, it was necessary to do more than upgrade the power and handling as on the R5 Alpine. Terramorsi decided it was necessary to build a genuine rally car that would benefit from Renault's pioneering technology – the turbocharger. Bernard Dudot, the engineer for Alpine at Dieppe, had already installed this device on a 1600 engine to boost the power of an ultra-light Group 5 berlinetta. The result was a car that was almost undriveable, but in the hands of a champion such as Thérier, it went on to win the Critérium des Cévennes, paving the way for the car that would take over in the hearts of Renault fans.
A turbocharged mid-positioned engine, reinforced chassis, special running gear, a body made from steel, fibreglass and aluminium, extravagant rear track in relation to the front : the R5 Turbo, presented to the press in 1978, wowed the crowds at the 79 Tour of Italy in the hands of Fréquelin who managed to give the Stratos and Porsche entries a run for their money before retiring.
The rest of the R5 Turbo story is glorious, with victories in top events such as the Monte Carlo Rally (1981), Tour de Corse (1982 and 1985), the Tour de France Auto (1984 and 1985), and the development for Group B with the Maxi 5 Turbo. The biggest names in French motorsport would take to the wheel of this splendid car : Jean Ragnotti, Jean Luc Thérier, Guy Fréquelin, Bruno Saby, Didier Auriol, Francois Chatriot… and even Alain Prost ! The little Renault bomb has a well-earned place in the line-up of the all-time great rally cars, along with its glorious predecessor, the Alpine berlinette.

La Renault 5 Turbo Groupe 4 usine « calberson » châssis B000036

En 1979, la petite équipe de Renault sport, chargée du programme rallye de la R5 Turbo sous l'égide des ingénieurs François Bernard et Michel Têtu, n'avait construit que le prototype groupe 5 vu au tour d'Italie, la fameuse R5 « noire » qui était un assemblage de pièces spécifiques d'origine Renault ou Alpine.
Gérard Larousse et son équipe devait attendre la production de 400 exemplaires de voiture de série pour obtenir l'homologation en groupe 4, permettant l'inscription de la R5 Turbo dans les grandes épreuves internationales. Cela sera acquis avant l'été 1980, il a donc été nécessaire de construire une voiture neuve, bénéficiant de tous les enseignements des essais effectués avec cette « noire ». C'est ainsi qu'est née la voiture présentée dans ces pages, portant le numéro de châssis : B000036, immatriculée 126 TZ 91 le 8 septembre 1980. Elle est donc la première R5Turbo a avoir été homologuée en groupe 4, son état de conservation exceptionnel n'en n'est que plus miraculeux, surtout pour une voiture de course ! Mais nous y reviendrons…
B000036 reçoit immédiatement la spectaculaire livrée CALBERSON, du nom de l'entreprise de transport et de messagerie bien connue qui avait tissé des liens avec Alpine et Renault en sponsorisant l'A310 V6 championne de France avec Guy Frequelin, puis les petites « planches à roulettes », les R5 Alpine qui ont tant fait parler d'elles avec Fréquelin et Ragnotti au Monte Carlo 78, et enfin les Alpine Renault A442 au Mans.
« Coco » Prié, le fameux mécanicien d'assistance alpine de la grande époque du championnat du monde 73, passé chez Renault sport comme chef de l'assistance rallye, se souvient avoir assemblé cette R5Turbo non pas à Viry Châtillon, mais à Antony, au département Formule 1, à coté de la monoplace de Prost. Le moteur 1400 turbocompressé a donc été préparé par l'atelier F1, c'est au demeurant le premier et le seul moteur de R5T a avoir bénéficié de ce traitement de faveur, les autres mécaniques étant montées à Viry puis chez les frères Bozian à Lyon…
Cette mécanique est la même que celle de la version « Tour de Corse » apparue en 1983, mais un peu moins puissante (environ 260 cv selon la presse de l'époque) on peut ainsi remarquer les montages spécifiques par rapport à une R5T de série :

The Renault 5 Turbo Group 4 factory « Calberson » chassis B000036

In 1979, the modest Renault Sport division, responsible for the R5 Turbo rally programme led by engineers François Bernard and Michel Têtu, only had the Group 5 prototype that had appeared on the Tour of Italy, the famous « Black » R5, assembled from specific Renault and Alpine parts.
Gérard Larousse and his team had to wait for 400 examples of the production series to be built for homologation in Group 4 that would allow the R5 Turbo to compete in major international competitions. This was done before the summer of 1980, they needed to build a new car that drew on lessons learnt testing the « black » prototype. And so the car presented here was born, bearing the chassis number B000036 and registered 126 TZ 91 on 8 September 1980. This was the first R5 Turbo to be homologated in Group 4, and as a racing car, its exceptionally well conserved condition is nothing short of a miracle ! But we'll return to that....
B000036 was given the spectacular CALBERSON livery straight away. Calberson, the major transport and courier company, had forged links with Alpine and Renault by first sponsoring the A310 V6 French championship winning car with Guy Fréquelin, followed by the little « skateboards », the R5 Alpines that shone on the 1978 Monte Carlo Rally driven by Fréquelin and Ragnotti, and finally the Alpine Renault A442 at Le Mans.
« Coco » Prié, the mechanic well-known for his time at Alpine during the successful 1973 world championship era, and who moved to Renault as head of the rally support team, remembers assembling this R5Turbo not at Viry Châtillon but at the F1 department at Antony, alongside Prost's single seater. The 1400 turbocharged engine of this car was therefore prepared by the F1 workshop, and is the one and only R5T engine to have benefitted from this treatment, as the others were built first at Viry and later by the Bozian brothers near Lyon...
This engine is the same as that used in the « Tour de Corse » version that appeared in 1983, but slightly less powerful (around 260 bhp according to press reports at the time). The specific differences of note to a standard production R5T are :

Tour de France, 1980. DR

Echangeur air/eau Chausson
Gros plateau sonde provenant de la Porche 928, ou seules 4 sorties sur 8 sont utilisées, avec un gros filtre à air placé sur le coté gauche
Turbocompresseur spécifique placé à droite du compartiment moteur, et sans waste gate (la soupape de décharge du turbo quand la pression est trop élevée), celle-ci étant située directement sur le collecteur d'échappement qui est spécifique
Sortie d'échappement à droite
Montage d'un gros alternateur au dessus de la boite de vitesse
Carter sec avec bâche à huile sur le coté droit, et carter de distribution spécifique avec entrainement par chaine de la pompe a huile.
Boite à rapports rapprochés, autobloquant ZF à 40%
Pédalier spécifique avec montage de maitres cylindres doubles comme sur les monoplaces
Ce montage moteur sera inchangé jusqu'à la version « Tour de Corse », évoluant jusqu'à 320 chevaux. Une grosse évolution technologique apparaitra avec la version « Maxi » donnant une puissance de 350cv et une souplesse plus importante.
De même, on peut noter sur les trains roulants, des montages spécifiques sur les freins (pinces à 4 pistons à l'avant, 2 pistons à l'arrière et disques spéciaux à la groupe 4), des triangles inférieurs arrières usine renforcés et réglables, des amortisseurs De Carbon, un train avant modifié avec des triangles supérieurs mécanosoudés. Les jantes sont des Minilite en magnésium, et en 15 pouces.
Par contre, cette R5 groupe 4 conserve ses passages de roues avant d'origine, ce qui conduit à une voie très réduite par rapport à l'arrière. Cela sera corrigé sur les voitures suivantes (groupe 4 et groupe B) qui adopteront des jantes en 16 pouces pour les dernières.

Chausson heat exchanger
Large injection regulation system taken from a Porche 928, with just four out of the eight outlets used, with a large air-filter on the left side
Specific turbocharger on the right side of the engine compartment, without waste gate (used when the pressure is too high), which is situated directly on the exhaust manifold, particular to this engine
Exhaust outlet on the right
Large alternator mounted above the gearbox
Dry sump with oil tank on the right side, specific cam casing with chain-driven oil pump.
Close ratio gearbox, ZF limited slip diff at 40%
Specific pedal box with double master cylinders as on the single-seaters
This engine set-up remained unchanged through to the « Tour de Corse » version, evolving to 320bhp. A giant technological advance took place with the « Maxi » version, with power increasing to 350 bhp and significantly more flexibility.
There are also notable differences to the running gear, the brakes (4 piston calipers at the front, 2 piston calipers at the rear and special to group 4 discs), reinforced, adjustable lower rear wishbones, De Carbon shock absorbers, front axle modified with welded upper wishbones. The wheels are 15-inch magnesium minilites.
In contrast, this Group 4 R5 retains the original front track that was much narrower than the rear. This was corrected on later cars (group 4 and group B), which had 16-inch wheels on the last examples.



Tour de Corse, 1980. DR



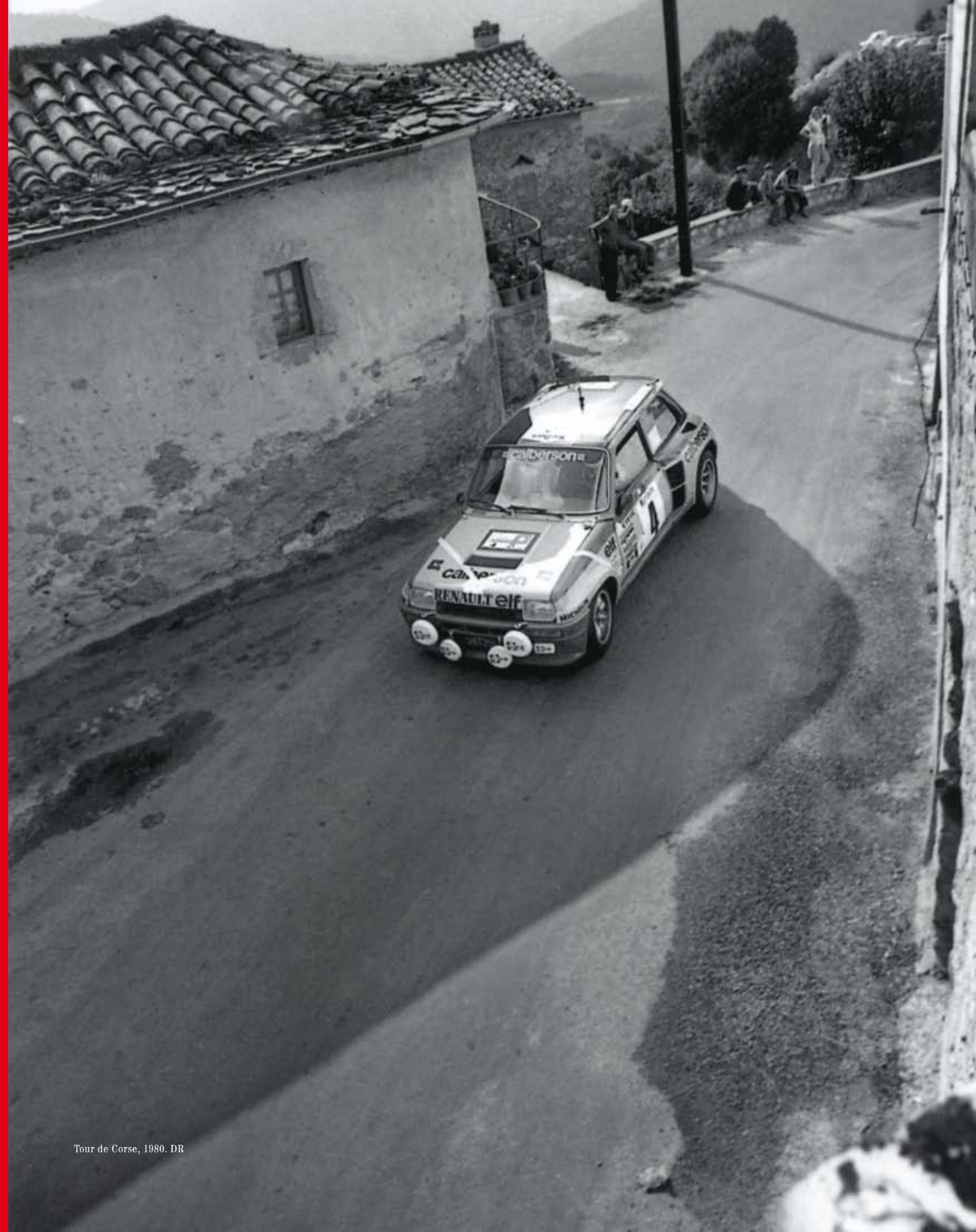
Tour de France, 1980. DR



Tour de France, 1980. DR

Le premier engagement de B000036 sera au fameux Tour de France automobile de 1980, qui se déroule fin septembre sur 2700kms. Elle est attribuée au pilote usine jean Ragnotti, assisté de Jean-Marc Andrié. Le tandem Ragnotti-R5T déchaine les passions, et les spectateurs ne seront pas déçus! Andrié ne déclare-t-il pas « Les mécaniciens nous ont présenté une voiture magnifique : la plus belle voiture de rallye que j'aie jamais vue » ? il faut dire que l'équipe de « Coco » Prié a travaillé toute la nuit avant le départ pour la mise au point. Le rallye se fera dans une ambiance délirante, marqué par un scratch de la R5 dès la première spéciale. Et pourtant, « Jeannot » avait fait 200 mètres de celle-ci en marche arrière suite à un tête à queue à 120km/h sur le gravier, regardant comme il pouvait par la lunette arrière pour diriger l'auto! Darniche et sa stratos est à 1 seconde… la R5T B000036 remportera 6 des spéciales suivantes. L'auto de Têtu et Bernard est bien la voiture la plus rapide du moment sur l'asphalte, la Stratos prend alors un sacré coup de vieux.
Les problèmes mécaniques ralentiront la marche de Ragnotti vers le podium : la boite de vitesses changée à Nîmes dans un temps canon (Coco nous a dit que le temps le plus court pour la changer avait été chronométré à 12 min!) puis le collecteur d'échappement dans le Moulinon après que le pilote de la Régie ait collé 2'56" à Darniche dans le brouillard du Burzet… Malheureusement, la première sortie de la R5T ne se terminera pas par une victoire : une sortie de route dans le Col de Perty fait perdre 5mn, puis cela sera l'abandon 6 E. S. avant l'arrivée pour un problème d'allumage. Mais la R5 Calberson a acquis une popularité exceptionnelle et a déjà frappé un grand coup. Tous les observateurs savent que la victoire n'est pas loin… B000036 et Jean Ragnotti sont attendus comme le loup blanc à l'épreuve suivante : le Tour de Corse. Cette épreuve somptueuse, avec ses spéciales de plus de 100 km, attire les plus grands : Andruet, Thérier, Darniche, Frequelin, Rohrl, Ragnotti, Saby, Mouton etc.
Jean Ragnotti est évidemment le favori vu ses résultats au Tour Auto. Le motoriste maison, Philippe Chasselut, a encore travaillé pour réduire le temps de réponse du turbo. La R5 signe d'emblée les 4 premiers scratchs. Mais une crevaison dans la suivante le relègue à la 4eme place. Il revient rapidement en tête devant Darniche et sa Fiat 131 Abarth. La seconde étape allait être favorable au pilote du Losange, grâce à un temps épouvantable : dans la Castagniccia, le talent de Ragnotti et un bon comportement de la R5 sur le mouillé malgré la violence du turbo, vont lui permettre de creuser l'écart. Mais peu avant le col Saint Roch, la courroie de l'alternateur cède et la voiture s'arrête... C'est l'abandon alors que la course était gagnée, et une grosse déception pour l'équipage.

The first campaign for B000036 was the famous Tour de France Automobile in 1980, which took place at the end of September over a distance of 2700km. The car was given to factory driver Jean Ragnotti, with co-driver Jean Marc Andrié. The Ragnotti-R5T tandem caused great excitement and did not disappoint the spectators! Andrié declared « the mechanics presented us with a magnificent car – the best-looking rally car I've ever seen ». It must be said that Coco Prié's team worked through the night before the start to get the car ready. The rally unfurled in an atmosphere of excitement, marked by a scratch win for the R5 on the first special stage. This had involved « Jeannot » going backwards for 200m following a spin in the gravel at 120 km/h, looking through the rear window to try and see where he was going! Darniche and his Stratos was one second behind....The R5T B000036 went on to win 6 of the following special stages. Têtu and Bernard's car was the quickest on the asphalt, the Stratos appeared to age overnight.
Mechanical problems slowed Ragnotti's march towards the podium. The gearbox was changed in Nîmes, in record time (Coco told us that the quickest time to change it had been recorded at 12mn!), then the exhaust manifold had to be changed in le Moulinon after the Renault driver had put 2'56" on Darniche, in the fog at Burzet... Unfortunately, the R5T's first outing didn't end in victory. An off-road excursion in the Col de Perty lost them 5 minutes, and they were forced to retire six stages before the end with an ignition problem. However, the R5 Calberson had won over a lot of fans and made a big impression. The spectators knew that a victory wasn't far away... B000036 and Jean Ragnotti were eagerly anticipated at the next event : The Tour de Corse. This splendid trial, with special stages of over 100 km, attracted the biggest names : Andruet, Thérier, Darniche, Frequelin, Rohrl, Ragnotti, Saby, Mouton … Jean Ragnotti was the clear favourite given the Tour Auto results. The team engineer Philippe Chasselut had worked to reduce the turbo's response time and the R5 was the overall winner of the first four stages. A puncture on the following stage relegated them to 4th place, but they quickly regained the lead in front of Darniche and his Fiat 131 Abarth. The second section played into the Renault driver's hands, thanks to the terrible weather. In Castagniccia, Ragnotti's talent together with the R5T's good handling in the wet, despite the power of the turbo, increased his lead. However, just before the Col Saint Roch, the alternator belt broke and the car stopped...it meant a retirement even though the event had effectively been won, and a huge disappointment for the team.



Tour de Corse, 1980. DR



Aux Cévennes, Ragnotti est engagé sur une R5T groupe 3 aux couleurs Calberson, qui servira à Saby comme monture au prochain Monte Carlo. En préparation de cette épreuve, où la régie engage une voiture neuve peinte dans les nouvelles couleurs jaune, blanc et noir identiques aux F1, B000036 est utilisée comme Mulet pour des essais pneumatiques sur la neige avec Jean ragnotti, elle fera toutefois la couverture de l'année Echappement 1980/81 ! L'auto rentre alors dans les réserves de Renault sport, elle servira ensuite lors d'essais sur la terre par Jean Ragnotti chez les Wambergue, fameuse famille de pilotes, en comparaison avec la toute nouvelle Audi Quattro. Un film existe, chez les Wambergue, de cette séance d'essais ! B000036 est vendue par la régie à un particulier, qui ne fera que quelques modifications à la voiture. Elle est ensuite rachetée par Jean Sage, qui la propose à la vente en 1997… chez Hervé Poulain. Elle est alors achetée par son propriétaire actuel, qui ne l'engagera qu'au Rallye du Var et récemment au Tour de Corse Historique 2013.

Cette renault 5 TURBO se présente dans un aspect d'origine exceptionnel pour une auto de course de ce niveau. Elle est dans sa livrée Calberson de l'époque, elle a gardé l'ensemble de ses trains roulants dont la conformité peut être jugée avec le considérable album photo de l'auto au Tour de France et au Tour de Corse (des pinces 4 pistons Renault sport ont remplacés les deux pistons à l'arrière). La mécanique est restée strictement d'origine, avec son gros turbo spécifique type Tour de Corse. Les jantes sont encore les rares Minilite en magnésium, l'habitacle a conservé ses moquettes et sa patine, comme a l'origine, et son rarissime ordinateur de bord qui a donné tant de sueur froide à l'auteur de ces lignes, copilote au Tour de Corse 2013 ! Seules entorses à ce qui équipait l'auto en 1980 : le manomètre de turbo, de facture récente, la partie arrière de l'arceau qui est d'un diamètre supérieur à l'origine (ridicule il faut le dire) et les sièges/ceintures de sécurité qui sont d'un modèle homologué en VHC.

L'examen des photos d'époque démontre que les moindres détails comme les attaches capot, ont été conservés. Cette voiture a fait sensation lors du dernier Tour de Corse historique, par son état d'origine face à de nombreuses voitures qui sont des copies neuves de voitures d'époque. Il s'agit assurément d'une des plus importantes R5 Turbo d'usine : elle n'a certes pas remporté d'épreuve, mais a été la première et seule R5 groupe 4 en décoration Calberson (les deux autres étant des groupe 3 pour 127 TZ 91 et une groupe 5 proto, la première ayant disparue et la seconde ayant été détruite par « Coco » lui-même)., et son état de conservation est proprement époustouflant. B000036 est une voiture performante, spectaculaire, d'une beauté virile à couper le souffle. Elle a marqué les rallyes des années 80 en établissant de nouveaux standards dans les plus grands rallyes et a participé à deux des épreuves les plus cotées pour les voitures historiques : le Tour de France Auto et le Tour de Corse. C'est une voiture vraiment exceptionnelle qui se présente à la vente, éligible dans toutes les épreuves VHC, dotée d'un PTH, une vraie auto de course et non une réplique moderne. Elle est signée sur son capot par Jean Ragnotti, et son origine authentique a été reconnue par les intervenants de l'époque comme le bien connu « Coco » Prié, présent au Tour de Corse Historique !

Gilles Vallerian

At Cévennes, Ragnotti took part in a R5T Group 3 car in Calberson colours, which was used by Saby in the following Monte Carlo round. In preparation for this event, in which the Régie campaigned a new car painted in new colours of yellow, white and black identical to the F1 colours. B000036 was used as a support car, to test the tyres in the snow driven by Jean Ragnotti. The car still made the cover of the 1980/81 edition of l'Année Echappement !

The car then returned to Renault Sport, to be used for testing by Jean Ragnotti with the well-known family of racing drivers, the Wambergues, to compare it against the new Audi Quattro. The Wambergues have a film of this testing session ! B00036 was then sold by Renault to an individual, who only made a few modifications to the car. It was subsequently bought by Jean Sage who then sold it at auction with ... Hervé Poulain. The car was bought by the current owner, who since that time has only used the car in the Rallye du Var and more recently, the 2013 Tour de Corse Historique.

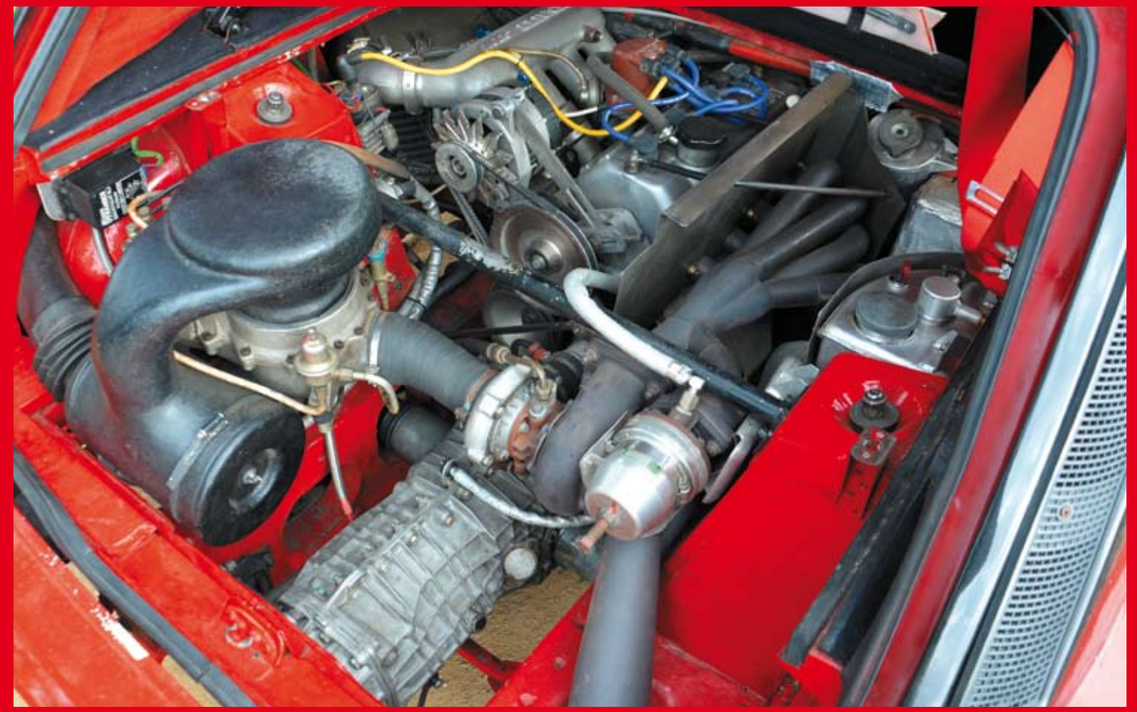
This Renault 5 Turbo is in exceptionally original condition for a car that has raced at this level. It is in the period Calberson livery, has retained its running gear, which can be checked against the substantial photo album from the Tour de France Auto and Tour de Corse (Renault Sport 4 piston calipers replaced the two rear pistons). Mechanically, the car remains strictly original, with its large and specific Tour de Corse type turbo. It still has its rare magnesium Minilite wheels, and the interior also retains a period feel, with the original carpets, and the rare onboard computer that caused the author of these lines to break out into a cold sweat, as co-driver on the 2013 Tour de Corse ! The only changes to its 1980 equipment are : the turbo gauge, a recent addition, the rear part of the roll-cage which has a larger diameter than the original one (ridiculous, it must be said), and new seats and harnesses that are VHC homologated.

A close look at period photos show that the smallest details down to the bonnet catches have been kept. This car created a sensation at the last Tour de Corse Historique, being highly original amongst so many recreations of period cars. It is certainly one of the most important R5 Turbo factory cars. Although not a race-winner, it is the one and only R5 group 4 car in Calberson colours (the two others were, a 127 TZ 91 in Group 3 which has disappeared and a Group 5 prototype destroyed by « Coco » himself), in stunning original condition.

B000036 is a spectacular, high-performance car, with a beauty that takes the breath away. It made its mark in rallies during the 1980s, setting new standards in major competitions, and took part in two of the most prestigious events for historic cars : The Tour de France Auto and the Tour de Corse. This is a truly exceptional car, eligible for all VHC events, coming with a Passport Technique National. A genuine competition car and not a modern replica.

The car has been signed by Jean Ragnotti on the bonnet, and its authenticity has been recognised by figures involved at the time including the famous « Coco » Prié, who was present on the Tour de Corse Historique !

Gilles Vallerian





425

Carte grise française
French title

Châssis n°
VF3741R76E5200014
C 17

- Voiture d'usine, provenance indiscutable
- Voiture de légende, emblématique des Groupe B
- Remise en état en 2009

- *Factory car, provenance beyond doubt*
- *Legendary car, Group B icon*
- *Restored in 2009*

250 000 – 280 000 €

Rallye de l'Acropole (Grèce), Ari Vatanen / Terry Harryman ; Rallye d'Argentine, Carlos Reutemann / JF Fauchille

1984 PEUGEOT 205 TURBO 16 EVOLUTION 1 GR. B, VOITURE D'USINE

La période des Groupe B est une des plus fascinantes de l'histoire des rallyes. Succédant au Groupe 4, cette catégorie permettait la suralimentation, ce qui va ouvrir la porte à des bolides surpuissants et d'une redoutable efficacité, surtout avec l'arrivée des versions à quatre roues motrices. Pour être homologué en Groupe B, un modèle devait être produit à 200 exemplaires au total, dont 20 versions spéciales par an, dénommées Evolution, étaient destinées à un usage purement sportif.
Chez Peugeot, la nomination de Jean Todt en 1981 à la tête du service compétition rallye va se traduire par le lancement d'un programme de grande envergure dont l'ambition est de remporter le Championnat du Monde. L'arme qui va permettre au constructeur d'atteindre son objectif sera la 205 Turbo 16. Modifiée pour la bonne cause, la voiture n'a plus grand-chose à voir avec la 205 de série. Elle est dotée d'une coque en fibre de verre sur un châssis monocoque en acier, le moteur est en position centrale et la transmission se fait aux quatre roues.
Le moteur est un quatre-cylindres 1800 turbocompressé qui délivre 350 ch dans sa première version Evolution.

The Group B period is one of the most fascinating in rallying history. Following on from Group 4, cars in this class could now be turbocharged, which opened the door to super-powerful machines that were extremely effective, particularly with the arrival of four-wheel drive. To be homologated in Group B, there had to be at least 200 examples of the model produced, allowing 20 special versions each year, known as Evolution models, built purely for competition.
At Peugeot, the appointment of Jean Todt in 1981 as head of the rally competition department, resulted in the launch of a major programme to win the World Championship. The weapon that enabled the constructor to achieve its objective was the 205 Turbo 16. Modified for the cause, the car had little in common with the 205 series model. It had a fibreglass shell on a steel monocoque chassis with a mid-positioned engine and transmission to all four wheels. The engine was a four-cylinder 1800 turbocharged engine producing 350 bhp in the first Evolution version.

La voiture est homologuée en mars 1984 et, dès le Tour de Corse, signe la quatrième place avec Jean-Pierre Nicolas. La 205 T16 est donc prête à faire des merveilles et à se mesurer aux autres marques déjà présentes, comme Renault, Lancia, Porsche, Opel et bientôt Audi. La saison 1985 verra une avalanche de succès : sept victoires sur onze épreuves, 182 spéciales remportées sur un total de 473 et, pour Peugeot, un premier titre constructeur alors que Timo Salonen et Seppo Harjane s'adjugent le titre pilote.
La saison suivante voit apparaître l'Evolution 2 de la petite Peugeot, encore plus efficace et qui apporte à la marque son deuxième titre d'affilée, Juha Kankkunen et Juha Piironen signant le titre pilotes.
Les 205 T16 Evolution 1 ont été ensuite revendues par l'usine à des écuries privées, continuant à briller sur les épreuves où elles étaient engagées. Mais l'exemplaire que nous présentons n'a pas subi le même sort, puisqu'il est resté dans le giron de Peugeot jusqu'en 2008. Faisant partie de l'équipe usine, elle n'a donc couru que sous les couleurs Peugeot Sport. Elle a participé en 1985 à deux courses de championnat, le Rallye de l'Acropole où elle a dû abandonner et le Rallye d'Argentine où elle a terminé troisième entre les mains de Carlos Reutemann et JF Fauchille. Elle a été remise en état en 1986, après sa saison de courses, et est restée en possession de Peugeot jusqu'en 2008, date à laquelle elle est achetée par un collectionneur monégasque.
Pour être en parfait état de fonctionnement après ces années d'immobilisation, elle a été confiée aux ateliers Techno Concepts, de Nice, pour une remise en route complète.

The car was homologated in March 1984 and finished in fourth place on the Tour de Corse, driven by Jean-Pierre Nicolas. The 205 T16 was ready to go, and to measure up against marques that were already present, such as Renault, Lancia, Porsche, Opel and a little later, Audi. The 1985 season brought resounding success: seven wins in eleven races, 182 special stages won out of a total of 473 and for Peugeot, a first constructor's title when Timo Salonen and Seppo Harjane won the drivers' title. Evolution 2 of the petite Peugeot appeared the following season, and was even more effective, winning the marque its second consecutive title, with Juha Kankkunen and Juha Piironen taking the drivers' title.
The 205 T16 Evolution 1 cars were then sold by the factory to private teams who continued to excel in whichever races they took part in. However, the car on offer didn't follow that path, as it was kept by Peugeot until 2008. As part of the factory team, it has only ever competed in Peugeot Sport colours. It participated in two Championship races in 1985, the Acropolis Rally where it had to retire, and the Argentina Rally when it finished third, driven by Carlos Reutemann and JF Fauchille. The car was restored in 1986, after its season of racing, and stayed in Peugeot's possession until 2008 when it was sold to a Monégasque collector.
To ensure it was in perfect running condition after not moving for some years, it was entrusted to the Techno Concepts workshop in Nice to be completely re-commissioned.















En 2009, cette voiture faisait partie de la vente Artcurial "Peugeot sort de ses réserves", ce qui donnait l'occasion à son actuel propriétaire d'en faire l'acquisition. Il est extrêmement rare de pouvoir acquérir une voiture d'usine de provenance indiscutable, ce qui ne devrait pas laisser les amateurs indifférents. De plus, cette Peugeot 205 T16 représente une page extraordinaire de l'histoire des rallyes, celle des Groupe B. Déjà à leur époque, les voitures de cette catégorie passaient pour des machines de légende. Avec le temps, elles ne le seront que de plus en plus.

In 2009, this car was offered in Artcurial's sale « Peugeot sort de ses réserves », from where the current owner bought the car.
It is extremely rare to have an opportunity to buy a factory car with irrefutable provenance, which will not go unnoticed by enthusiasts. Moreover, as a Group B car, this Peugeot 205 T16 represents an extraordinary page in rallying history . At that time, the cars in this class were already the stuff of legend. They are even more so today.

Palmarès 1985

• Rallye de l'Acropole (Grèce), Ari Vatanen / Terry Harryman.
Direction cassée dans la deuxième spéciale, abandon.
• Rallye d'Argentine, Carlos Reutemann / JF Fauchille.
Troisième place au classement général.

1985 Results

• *Acropolis Rally (Greece), Ari Vatanen / Terry Harryman.*
Broken steering in the second special stage, retired.
• *Argentina Rally, Carlos Reutemann / JF Fauchille.*
Third place overall.











426

Carte grise française
French title

Châssis n°
100GB1593183

- Voiture rare et originale
- Appartient à Philippe Starck
- Belle présentation
- Mécanique simple de Fiat 850

- *Rare and original car*
- *Belonging to Philippe Starck*
- *Lovely presentation*
- *Straightforward Fiat 850 engine*

30 000 – 40 000 €
Sans réserve /
No reserve

La Shellette du célèbre designer Philippe Starck / *The Shellette of celebrated designer Philippe Starck*

1972 FIAT SHELLETTE

Les années 1950 à 1970 ont vu l'éclosion de voitures de plage, destinées aux clients opulents résidant sur la côte méditerranéenne, ou aux propriétaires de yachts. La majorité de ces automobiles, dont les flancs étaient découpés et dépourvus de portes, dont les sièges utilisaient souvent l'osier comme matériau et dont le toit se limitait à une toile amovible, étaient produits dans leur majorité sur une plateforme Fiat. La plus célèbre est la Fiat Jolly, fabriquée par Ghia à partir des Fiat 500 et 600, mais d'autres carrossiers se sont intéressés à la chose, dont Giovanni Michelotti. Sur base Daf puis Fiat 850, il a réalisée avec Phillip Schell, concepteur de yachts, la Shellette qui se différenciait des autres par une forme spécifique, beaucoup plus aboutie et très moderne. La production est restée toutefois extrêmement limitée et n'aurait pas dépassé 80 exemplaires, ce qui en fait évidemment une voiture très rare. La Shellette que nous présentons appartient au célèbre designer Philippe Starck, gage d'originalité et de qualité du dessin ! En bel état de présentation, elle a bénéficié de travaux récents comportant une révision complète (vidanges moteur et boîte, nettoyage réservoir, nettoyage et réglage allumage/carburation, pose d'un embrayage neuf). Son compteur kilométrique affiche 28 475 km ce qui, selon le mécanicien qui s'en est occupé, pourrait être son kilométrage d'origine, compte tenu de son état. La carrosserie de teinte jaune est impeccable, de même que les jantes Campagnolo en alliage. A l'intérieur, le tableau de bord et les sièges en osier sont très bien préservés, prêts à accueillir leurs occupants pour une balade décontractée au soleil ! Voiture ludique, rare et témoin d'un genre qui a disparu, cette Shellette offre l'originalié de sa forme et l'intérêt de sa provenance. Elle sera appréciée dans les événements historiques et concours d'élégance, sans oublier le plaisir qu'elle va procurer à ceux qu'elle transportera !

The years between 1950 and 1970 saw the emergence of the beach car, destined for wealthy clients living on the Mediterranean coast, or for the owners of yachts. Most of these vehicles, with cut-away sides and no doors, often with simple wicker seats and a removable canvas roof, were built on a Fiat platform. The most famous was the Fiat Jolly, built by Ghia from the Fiat 500 and 600. However, other coachbuilders also got involved, including Giovanni Michelotti. Using a Daf and later a Fiat 850 base, he worked with the yacht designer, Philip Schnell, to create the Shellette. This had a particular shape that made it stand out from other beach cars, and it was more refined and modern. Its production was limited to around 80 examples, making it a very rare car. The Shellette on offer belongs to the celebrated designer Philippe Starck, confirming its originality and the high quality of its design ! In superb presentation, the car has benefitted form recent work including a full service (engine and gearbox oil change, fuel tank clean, cleaning and adjustment of ignition/carburettor, new clutch). The odometer records 28,475 km, which according to the mechanic who has looked after it, could be the original mileage, given its condition. The yellow coachwork is impeccable, as are the Campagnolo alloy wheels. Inside, the dashboard and wicker seats are well preserved, and ready to take their occupants on a leisurely, sun-filled jaunt ! A rare, fun car of a type that no longer exists, this Shellette has both an original design and an interesting provenance. It will be admired at historic events and concours d'élégances, while continuing to provide enjoyment for those on board !

LOTS 427 À 433

PROVENANT DE LA COLLECTION DE LA FAMILLE BLATON

from the collection of the Blaton family



La famille Blaton à la fin des années 1930 dans leur Voisin C6 Cabriolet

Les sept dernières automobiles de cette vente proviennent de la Collection personnelle de la Famille Blaton, nom bien connu dans le secteur du bâtiment et de l'immobilier en Belgique et au-delà des frontières grâce au célèbre pilote Jean Blaton alias 'Beurlys' qui a couru de 1957 à 1987 pour les marques les plus prestigieuses. Ces automobiles proviennent du musée privé de la Famille (ancienne usine de l'entreprise familiale), en plein milieu de Bruxelles, lieu de rendez-vous amical et convivial de tous les amis des Blaton. Toutes les générations de Blaton ont voué un attachement particulier pour l'automobile comme la photographie d'époque présentée nous le montre. Chaque automobile de la Collection est entretenue par le mécanicien-maison de la famille. Elles ont été pour la plupart restaurées à grands frais et se présentent en très bon état.
La dernière automobile entrée dans la collection familiale est la Packard, acquise par Philippe Blaton lors d'un voyage à Las Vegas. Par hasard, il assiste à la vente de la Succession Steve McQueen à l'Imperial Palace le 24 novembre 1984. Il en fait l'acquisition à cette occasion !

The last seven cars in this sale come from the very well-known Blaton Family from Belgium. In the construction industry and real estate, this family includes the famous racer Jean Blaton, alias 'Beurlys', who raced for some of the most prestigious marques during the years 1957-1987. These cars were in the private museum of the family (in an old plant of the family business), in the middle of Brussels, a venue known to the friends of Blaton. All generations of Blaton have devoted a special attachment to the automobile as the accompanying photography shows.
Each car Collection is maintained by the family mechanic. They have mostly been restored at great expense and are all in very good condition. The last entry in the family car collection is the Packard acquired by Philippe Blaton during a trip to Las Vegas. By chance, he attended the sale of the Steve McQueen estate at Imperial Palace on the 24th of November, 1984. There he had this great opportunity !

427

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° 11675
Moteur n° 11675

- Belle présentation
- Modèle élégant, puissant, luxueux et spacieux
- Entre les mêmes mains pendant près de 30 ans

- *In beautiful condition*
- *Very elegant, powerful, luxurious and spacious*
- *In one ownership for almost 30 years*

80 000 – 120 000 €

1968 FERRARI 365 GT 2+2 COUPÉ

Lorsque les Ferrari de route gagnent en confort et en équipement, la gamme de carrosseries s'agrandit. En 1960, la 250 GTE inaugure une nouvelle famille en proposant une version 2+2 : on peut désormais monter à quatre (dont deux enfants ou adultes de petit gabarit...) dans une Ferrari ! La 330 GT 2+2 lui succède mais elle manque un peu d'élégance et Pininfarina rectifie le tir avec la 365 GT 2+2, présentée au Salon de Paris 1967, dont le nez effilé et les lignes tendues ne sont pas sans rappeler certaines Ferrari Superfast. Le capot dissimule un V12 4,4 litres dont les 320 ch permettent de dépasser facilement 240 km/h. L'intérieur est traité avec luxe et la voiture reçoit en série une direction assistée et une climatisation, avec à l'esprit les clients américains. Par ailleurs, c'est la première Ferrari 2+2 équipée d'une suspension arrière indépendante complétée par un système hydropneumatique à assiette constante, ce qui lui permet de ne pas voir l'arrière s'écraser sous le poids des passagers supplémentaires. En trois ans, elle sera produite à 800 exemplaires environ.
Vendue neuve le 31 octobre 1968, cette Ferrari 365 GT 2+2 est entrée chez notre collectionneur belge le 3 juillet 1984 et, depuis, il ne l'a plus quittée, ce qui représente près de 30 ans de vie commune ! La présentation de cette voiture, de couleur grise, est superbe avec ses roues à serrage central et ses accessoires impeccables. A l'intérieur, c'est une belle sellerie en cuir noir, restaurée, qui attend les passagers, dans une magnifique présentation rehaussée par le tableau de bord en bois équipé d'un autoradio Blaupunkt. Le compteur affiche 87 437 km et le compartiment moteur est d'une rare propreté. Modèle rare, luxueux et puissant, cette voiture fera le bonheur d'un amateur heureux de partager son plaisir avec trois autres personnes.

When Ferrari road cars improved in comfort and equipment, the range of body styles also grew. In 1960, the 250 GTE inaugurates a new family by offering a 2 +2 version : you could now have a Ferrari that sat four (two children or adults of small stature, though at the rear...) ! The 330 GT 2 +2 succeeded this model but it lacked elegance and Pininfarina corrected that by the launch of the 365 GT 2 +2, unveiled at the Paris Salon of 1967, the tapered nose and taut lines reminiscent of some of the Ferrari Superfasts. The hood hid a 4.4-liter V12 developing 320bhp, which gave the car a top speed of over 240 km/h. The interior was treated to luxury and the car came standard with power steering and air conditioning, keeping in mind the need of the all-important American customers. Moreover, this was the first Ferrari featuring an independent rear suspension complemented by a hydropneumatic system to maintain a constant ride height, which made sure that rear didn't drop down due to additional weight of rear passengers. In three years, just 800 of these were made.
Sold new on 31 October 1968, this Ferrari 365 GT 2 +2 came to our Belgian collector on July 3, 1984, and since then it has remained with him, which represents nearly 30 years together with the car ! The presentation of the car – in grey colour – is beautiful with its wheels featuring central locks and its impeccable accessories. Inside is beautiful black leather upholstery, restored, and waiting for passengers, in a beautiful condition enhanced by the wooden dashboard with a Blaupunkt radio. The counter shows 87,437km and the engine compartment is exceptionally clean. A rare model, luxurious and powerful, this car would suit a happy enthusiast who would enjoy sharing the pleasure of travelling in this car with three other people.



428

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° BC44LBY

- Modèle raffiné
- Belle présentation
- Version S2 à moteur V8

- *A very refined car*
- *In beautiful condition*
- *Version S2 with V8*

140 000 – 180 000 €

1961 BENTLEY CONTINENTAL FLYING SPUR

La présentation en 1955 de la Bentley S est suivie quelques mois plus tard de la déclinaison Continental. Ce nom qui fait rêver est né trois ans plus tôt sur la Continental R, coupé quatre places le plus rapide du monde, mais aussi un des plus chers : à 7 800 000 francs, il vaut huit DS Citroën !
Avec la S, les carrossiers s'intéressent aussi à l'idée de "berline sportive", si bien que HJ Mulliner présente en 1957 sa Flying Spur, une réussite esthétique qui se pare d'une luxueuse finition. Deux ans plus tard, Bentley présente la S2 qui, pour la première fois, abandonne le six-cylindres au profit d'un V8 de 6 230 cm3, dont les 200 ch permettent à la voiture d'atteindre 190 km/h.
La Flying Spur que nous proposons, conduite à gauche, se présente en bel état. Au sein de cette collection belge depuis 1996, elle a été régulièrement entretenue chez Bentley Belgium, à St Stevens-Woluwe. En 2010, elle a bénéficié d'un remplacement des silentblocs de barre de torsion avant et d'une révision des maitres-cylindres de frein accompagnée d'une purge du circuit. Diverses réparations complémentaires ont permis à la voiture de rester parfaitement fonctionnelle. L'allumage a fait l'objet d'une révision en 2011 et, aujourd'hui, le compteur affiche 39 000 miles (63 000 km env.). La voiture est très élégante dans sa robe grise dont la forme élancée fait oublier le gabarit. L'habitacle est impeccable, avec une luxueuse sellerie en cuir rouge et un tableau de bord en bois vernis dont l'aménagement spécifique rappelle que l'on est à bord d'un modèle spécial. Le confort des occupants fait visiblement partie des priorités de cette belle automobile dotée d'un autoradio et d'une climatisation. Avec son excellent V8 et le raffinement de son aménagement, cette voiture sobre conviendra parfaitement aux amateurs de confort exclusif et de puissance dénuée d'ostentation.

The presentation of the 1955 Bentley S was followed a few months later with the Continental derivative. A brand name of dreams that was born three years earlier with the Continental R, the fastest four-seater coupe in the world was also the most expensive: at a price of French Francs 7,800,000, it was the cost of eight Citroën DS!
With the S, coachbuilders were also interested in the idea of a "sports saloon", so H J Mulliner developed the Flying Spur in 1957, an aesthetic success that also featured a really luxurious finish.
Two years later, the Bentley S2 was launched, which for the first time, abandoned the six-cylinder in favour of a V8 engine of 6230cc displacement, whose 200bhp gave the car a top speed of 190 km/h.
The Flying Spur we are offering is a LHD version and is in a very beautiful condition. A part of this Belgian collection since 1996, this car has been regularly serviced at Bentley Belgium, in St. Stevens-Woluwe. In 2010, the car received replacement torsion bar mounts at the front and a revision of the brake master cylinder along with a bleeding of the circuit. Various additional repairs allowed the car to remain fully functional. The lighting has been revised in 2011 and, today, the counter shows 39,000 miles (63,000km approximately).
The car is very stylish in its grey colour that accentuates its slender shape. The interior is spotless with luxurious red leather upholstery and varnished wood dashboard with its specific layout reminds you that this is a special model. Occupant comfort is clearly a priority for this beautiful car with a radio and air conditioning. With its excellent V8 and th refinement of its design, this car is ideal for those who appreciate exclusive comfort and power, devoid of ostentation.







429

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° 13992394

- Désirable carrosserie cabriolet
- Belle présentation
- Ex-Steve McQueen
- Haut de gamme Packard

- *Desirable body style of a convertible*
- *In beautiful condition*
- *Ex-Steve McQueen*
- *An upscale Packard*

80 000 – 140 000 €

1940 PACKARD TYPE 120 CABRIOLET – EX-STEVE MCQUEEN

Proposée à partir de 1935, la Packard "One-Twenty" était équipée d'un huit-cylindres en ligne 4,6 litres. Disponible en plusieurs styles de carrosseries, elle représentait le haut de gamme de la marque.
En novembre 1984, la voiture que nous présentons a fait partie de la vente "Steve McQueen Estate Auction" [vente de la succession Steve McQueen], à l'Imperial Palace de Las Vegas. Elle a donc appartenu au fameux acteur, comme le confirme un certificat signé de Terry et Chad McQueen, les enfants de Steve et de sa première épouse Neil Adams. Aujourd'hui, ce beau cabriolet Packard provient d'une importante collection belge, pays où elle est immatriculée depuis 1992. Elle a bénéficié en 2012 de nombreux travaux cosmétiques et mécaniques ayant pour but de la maintenir dans un état complètement fonctionnel et dont voici un résumé : fabrication d'une capote chez Meunier Sport Service, à Lillois, polissage des chromes, remise en état du compteur, révision du moteur (vidange des fluides, remplacement de la batterie, des bougies...) et réfection des freins (flexibles avant remplacés, mâchoires regarnies, tambours rectifiés). Ainsi, la voiture se présente en bel état, avec des chromes impeccables et une peinture beige de bon aloi. Le superbe habitacle présente une magnifique sellerie en cuir marron, le volant d'origine couleur ivoire avec ses trois branches dont deux curieusement courbées, un tableau de bord doté d'un équipement complet propre à une voiture de ce standing et, détail aussi amusant qu'utile, deux poignées de chaque côté du pare-brise permettant de manœuvrer les feux de poursuite orientables. Le coffre arrière est complété d'un porte-bagages. Entretenue pour rouler, cette voiture à la mécanique robuste et puissante fera le bonheur d'un amateur appréciant de se déplacer en toute tranquillité dans un habitacle découvrable au luxe typiquement américain, précédé de la haute calandre Packard aussi majestueuse qu'élégante. Son illustre provenance en fait, de plus, un exemplaire de choix.

Launched in 1935 the Packard "One- Twenty" was equipped with an eight-cylinder in-line 4.6-liter engine. Available in several body styles, it was a high-end brand.
In November 1984, the car that we are offering was part of the sale "Steve McQueen Estate Auction ", at the Imperial Palace in Las Vegas. It has belonged to the famous actor, as confirmed by a certificate signed by Terry and Chad McQueen, children of Steve and his first wife Neil Adams. Today, this beautiful Packard convertible comes from a major Belgian collection, a country where it has been registered since 1992. In 2012 the car received many cosmetic and mechanical work aiming to keep it in a fully functional state, which is summarized at the following : making a hood with Meunier Sport Service in Lillois, polishing the chrome, restoration of the counter, engine overhaul (draining of fluids, battery replacement, spark plugs ...) and refurbishing of the brakes (front ones replaced, relined the pads, shaved the drums). Thus, the car is presented in a lovely condition, with flawless chrome and the beige paint is of a very good quality. The beautiful interior has beautiful brown leather upholstery, the original ivory colour wheel with its three spokes, two of which are curiously curved, a dashboard with a complete set of equipment for a car of this quality and detail that is also fun to use, two handles on each side of the windshield to operate the swiveling action of the lamps. The trunk is completed by a luggage rack. Easily maintained, this robust and powerful car will delight any enthusiast appreciating a convertible representing typical American luxury, preceded by the majestic grille of the Packard. And the car's illustrious provenance makes it even more special.

McQueen

CERTIFICATE OF AUTHENTICITY

This certifies that

Lot Number 552

was originally owned by motion picture star

STEVE McQUEEN

and purchased at the actor's estate auction
held at the
Imperial Palace Hotel & Casino
NOVEMBER 24-25, 1984 • LAS VEGAS, NEVADA

Terry McQueen

Chad McQueen



430

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° 889998

- Belle présentation
- La Type E dans sa version la plus pure et la plus élégante
- 25 ans dans la même famille

- *In beautiful condition*
- *The E-Type in its purest and most elegant version*
- *25 years in the same family*

1964 Jaguar E-Type 3.8 liter coupe

50 000 – 80 000 €
Sans réserve /
No reserve

1964 JAGUAR TYPE E 3,8 LITRE COUPÉ

Lors de sa présentation au Salon de Genève 1961, le coupé Jaguar Type E étonne tout le monde : cet immense capot soigneusement galbé et allant rejoindre un habitacle profilé ne ressemble à rien de ce qui circule sur les routes de l'époque. Dans les veines de la Type E coule le sang des Type D, victorieuses aux 24 Heures du Mans en 1955, 1956 et 1957. Il est donc logique qu'elle offre les performances que suggère son allure, grâce au six-cylindres double arbre qui a fait la gloire de la marque, ici en version 3,8 litres. Ses 265 ch emmènent la voiture à 240 km/h et cette voiture va connaître une longue carrière accompagnée de plusieurs évolutions esthétiques et techniques.
Version américaine à l'origine, la Jaguar Type E que nous proposons a été achetée en 1988, par l'intermédiaire du garage Coventry Motor, à Bruxelles. Depuis, elle n'a pas quitté la famille. De couleur noire, ce qui souligne magnifiquement sa ligne d'une élégance hors d'âge, cette voiture ne semble pas avoir beaucoup circulé ces derniers temps et devra sans doute faire l'objet d'une révision de principe. La présentation est sympathique et, à l'intérieur, l'habitacle est soigné et comporte un autoradio Blaupunkt. Le volant bois à branches ajourées se marie à merveille avec la sellerie noire, l'ensemble invitant à une conduite rapide mais respectueuse, dans une ambiance de chic et de luxe. C'est en carrosserie coupé et dans sa première version que les spécialistes reconnaissent que la Type E est la plus pure et la plus belle, offrant un dessin qui reste parmi les plus spectaculaires de l'histoire de l'automobile. Cette voiture restée 25 ans dans la même famille apportera à son nouveau propriétaire un plaisir autant esthétique que technique, sans oublier évidemment la griserie apportée par son six-cylindres double arbre, un des moteurs les plus célèbres de son époque.

During its launch at the Geneva Motor Show of 1961, the Jaguar E-Type Coupe amazed everyone: that immense, beautifully sculpted bonnet does not look like anything else circulating on the roads of that period. In the veins of the E-type flowed the blood of D-Type, victorious in the 24 Hours of Le Mans of 1955, 1956 and 1957. It is therefore logical that it offered performance that reflected the car's sporting aspirations, with the same powerpack that had brought glory to the brand, in the car in its 3.8-liter six-cylinder twin camshaft version. With max power of 265bhp, the car can reach a top speed of 240 km/h, and has a long career, knowing several aesthetic and technical developments over the years.
Originally a U.S. version, the Jaguar E-Type that we are offering was purchased in 1988 through the garage Coventry Motor in Brussels. Since then, the car has not left the family. Black in colour, which beautifully highlights the car's line of timeless elegance, this car does not seem to have been used much lately and will probably need to be overhauled. The condition is nice, and inside, the interior is neat and features a Blaupunkt radio. The wooden steering wheel's spokes goes perfectly well with the black upholstery, all calling for a quick but friendly drive in an atmosphere of chic and luxury. The body style is a coupe and is from the first series, specialists agree that it is the purest and most beautiful of all the E-Types, offering a design that remains among the most spectacular in the history of the automobile. This car has remained 25 years in the same family and will bring to its new owner a technically aesthetic pleasure, not forgetting of course the exhilaration provided by its six-cylinder twin camshaft engine, one of the most famous of its time.



431

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° LS0G82

- Modèle luxueux et raffiné
- Belle présentation d'origine
- Intérieur bien préservé

- *Luxurious and refined model*
- *In beautiful original condition*
- *Well preserved Interior*

35 000 – 45 000 €
Sans réserve /
No reserve

1955 ROLLS ROYCE SILVER DAWN BERLINE

Chez Rolls Royce, la Silver Dawn a fait office de petite révolution. Pour la première fois en effet chez ce prestigieux constructeur, une voiture était entièrement réalisée à l'usine, carrosserie comprise. Pour la marque, c'est alors le début d'une augmentation de la diffusion, qui va se poursuivre jusqu'à la Silver Shadow, modèle qui sera produit à plus de 30 000 exemplaires. Rien de tel encore pour la Silver Dawn, voiture restée très exclusive et dont la production restera inférieure à 800 unités. Elle recevait un six cylindres de 4,3 litres puis 4,5 litres à partir de 1951, suffisamment puissant pour l'emmener à près de 160 km/h. Belle performance, pour une berline spacieuse, d'autant que cette vitesse était atteinte dans le confort et le silence. La Silver Dawn avait son équivalent chez Bentley, avec la Mk VI puis la Type R.
Immatriculée neuve en Belgique le 12 février 1955, cette Rolls Royce Silver Dawn est entrée en 1993 dans le garage de notre collectionneur. Elle présente une élégante carrosserie noire avec filets rouges, sobre et majestueuse. A l'intérieur, la sellerie en cuir gris n'est pas restaurée mais, bien conservée, et présente une légère patine témoignant de l'usage qu'elle a connu. Elle est évidemment équipée des raffinements propres à ce modèle, comme les tablettes en bois repliables à l'arrière, les vide-poches et rangements bien agencés, les cendriers en bout d'accoudoirs, les poignées de maintien... A l'avant, le beau tableau de bord en bois foncé est équipé des instruments indispensables ainsi que d'un autoradio Becker Monte Carlo d'origine. Il s'agit d'une conduite à gauche, dont le compteur kilométrique affiche 43 525 km. Il s'agit d'une belle voiture, bien préservée, prête à emmener ses occupants dans un voyage où le confort et le luxe leur fera oublier le temps.

The Rolls-Royce Silver Dawn represented a small revolution. For the first time, this prestigious manufacturer was making a car entirely in its own factory, including the bodywork. For the brand, this was the beginning of an increase in the distribution and sales of their cars, which continue till the Silver Shadow, a model that would be produced in excess of 30,000 units. But that was later – the Silver Dawn remained a very exclusive car whose production run remained below 800 units. The car featured a six-cylinder 4.3-liter engine and then a 4.5-liter from 1951, powerful enough to take the car to nearly 160 km/h. Great performance for a roomy saloon, especially as this speed was reached in comfort and silence. The Silver Dawn had its equivalent in the Bentley range with the Mk VI and the Type R.
Registered new in Belgium on February 12, 1955, this Rolls-Royce Silver Dawn came in 1993 into the garage of our collector. It has a sleek black body with red coachlines, sober and majestic. Inside, the grey leather upholstery is not restored, but well preserved, and has a slight patina attesting to the use it has had. It is obviously equipped with refinements specific to this model, such as folding wooden shelves for the rear, storage pockets and well arranged ashtrays end armrests, plus grab handles... At the front, the beautiful dashboard is in dark wood, with all the essentials, as well as a Becker Monte Carlo radio, plus the original instruments. It is a LHD, the odometer reading 43,525 km. It is a nice car, well maintained, ready to take its occupants on a journey where comfort and luxury will make them forget time.



432

Documents de circulation belge
Belgian title

Châssis n° : B187CW
Moteur n° : C4BW

- Archétype de la Bentley d'avant-guerre
- Raffinement et sportivité
- Modèle dans un bel état de présentation

- *Archetype prewar Bentley*
- *Refinement with sportiness*
- *Model in a good condition*

60 000 – 80 000 €
Sans réserve /
No reserve

1935 BENTLEY 3.5 SPORTS SALOON PARK WARD

Walter Owen Bentley fonde la firme éponyme en 1919, et ses voitures montrent immédiatement leurs qualités sportives, au point de remporter à cinq reprises les 24 heures du Mans, grâce à la fameuse équipe des « Bentley boys ». Toutefois, la crise financière du début des années trente conduit celui-ci à se rapprocher de Rolls Royce, qui prend le contrôle de l'entreprise en 1931. De cette union, naît dès 1933 la Bentley 3.5 l. surnommée la « silent sportscar », rapide et silencieuse. Dotée d'un moteur à 6 cylindres en ligne développant 110 ch, elle peut se prévaloir d'une vitesse maximale de 145 km/h, très honorable à l'époque. La voiture présentée est une « Sport Saloon », modèle à quatre portes dont la carrosserie réalisée en aluminium est due à Park Ward, qui a habillé près de la moitié des châssis 3,5 l. Rolls Royce étant devenu à cette époque un actionnaire majeur du fameux carrossier britannique, ceci peut expliquer cela...
Ce modèle est sorti d'usine le 15 février 1935, et a été livré à son premier propriétaire, E.J. Webster, le 26 février, si l'on se réfère aux registres de la marque. La peinture propose un bel accord entre le noir qui couvre le pavillon, le capot, les ailes et marche pieds, le reste de la caisse étant traité dans un « toscan yellow », en réalité une livrée crème que portent également les belles flasques de roue. Un élément charmant : l'élégant phare de recherche latéral, monté sur le flanc gauche du capot moteur, accessoire déjà presque suranné à l'époque où la voiture a été fabriquée, vraisemblablement un clin d'oeil aux grandes routières des années passées.
L'intérieur est chaleureux, l'abondance de nobles boiseries se conjugue idéalement à la sellerie en cuir rouge du plus bel effet. Cette auto a manifestement bénéficié d'une restauration qui semble ancienne, ce que confirme l'usure constatée sur la moquette, côté conducteur, preuve s'il en est que cette voiture a été utilisée !
Elle figure dans la même collection depuis le mois de décembre 1984 et aurait auparavant été immatriculée en Belgique le 7 janvier 1970.

Walter Owen Bentley founded the eponymous firm in 1919, and his car immediately showed their sporting qualities to the point of winning five times the 24 hours of Le Mans, with the famous team known as the "Bentley Boys". However, the financial crisis of the early 1930s led it bankruptcy, with Rolls-Royce finally taking control of the company in 1931. From this union was born Bentley 3 ½ Litre in 1933, nicknamed the "silent sports car", a car that was quick, yet refined and quiet. With a six-cylinder engine developing 110bhp, the car boasted of a top speed of 145 km/h, a very honourable figure at the time.
The car shown is a four-door "Sports Saloon" model with a body made of aluminum, by prominent coachbuilder Park Ward, who "clothed" nearly half of the 3 ½ Litres. Rolls-Royce had become around that time a major shareholder of this famous British coachbuilder and that may explain why…
This particular car rolled out of the factory on February 15, 1935, and was delivered to its first owner E J Webster, on February 26, just a few days after the car was made, if one refers to the records of the brand. The painting is a nice combination between the black covers of the roof, hood, fenders and running boards – the rest of the body being treated to a "Tuscan yellow", which is actually a cream shade that one can see on the beautiful wheel flanges too. A charming element is the elegant flagship, mounted on the left side of the engine cover, an accessory already almost obsolete at the time the car was manufactured, probably a nod to the past. The interior is cozy, with abundant woodwork that combines beautifully with the red leather upholstery. This car has clearly benefited from a restoration that looks old, which confirms the wear on the carpet, on the driver side, if evidence is needed that this car has indeed been used ! It has been in the same collection since December 1984 and has been previously registered in Belgium on the 7th of January, 1970.



433

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° 679661

- Rare version coupé
- Belle présentation
- Finition intérieure raffinée
- Dans la même famille depuis 25 ans

- *A rare coupe*
- *In beautiful condition*
- *Refined interior finish*
- *In the same family for 25 years*

50 000 – 70 000 €
Sans réserve /
No reserve

1952 JAGUAR XK 120 COUPÉ 1952

Au lendemain de la seconde Guerre Mondiale, l'amateur de voitures sportives n'a pas grand-chose à se mettre sous la dent. Aussi la présentation en 1948, au Salon de Londres, d'un nouveau roadster Jaguar ne manque pas d'attirer les foules. Son nom de baptême, XK 120, traduit la volonté du constructeur de lui faire atteindre 120 mph (190 km/h), vitesse qui est alors l'apanage des voitures de course. Sa ligne enveloppante, sensuelle et effilée tranche avec les carrosseries conventionnelles de l'époque et son six cylindres 3,4 litres double arbre à cames en tête s'annonce extrêmement prometteur.
En 1951, le constructeur propose une version coupé, élégamment dessinée, dotée de vitres remontantes et d'une finition intérieure plus luxueuse, qui évoque l'atmosphère intime d'un club britannique. C'est un de ces coupés, plus rare que le roadster, que nous proposons ici. Achetée par le père de notre collectionneur en juin 1986 par l'intermédiaire d'un négociant de Bruxelles, cette voiture est restée depuis dans la même famille. De teinte bleu métallisé avec une belle sellerie en cuir Cognac légèrement patinée (avec quelques coutures à reprendre sur le siège conducteur), elle présente un magnifique tableau de bord entièrement en bois vernis, spécifique à cette version coupé, équipé d'un autoradio Blaupunkt. Cette voiture a bénéficié d'un entretien régulier chez Meunier Sport Service, où l'on note parmi les travaux les plus récents un remplacement en 2011 de la dynamo Lucas et du régulateur, accompagné d'une vidange. Le compteur affiche 71 708 km, ce qui pourrait correspondre au kilométrage d'origine, compte tenu de l'état de la voiture. Elle représente une belle occasion d'acquérir une XK 120 dans une version moins commune que le roadster, dont l'élégance, l'ambiance intérieure et les performances ne manqueront pas de séduire son nouvel utilisateur.

After the Second World War, sports car enthusiasts had very limited choice. And sure enough the launch in 1948, at the London Motor Show, of the new Jaguar roadster had everyone very excited. The model moniker – XK 120 – reflected the desire of the manufacturer to aim for a top speed of 120mph (190 km/h), a speed at that point a prerogative of racing machines only. Its all-enveloping body, sensual, tapered and with a flowing line, was quite in contrast to the more conventional bodies of the era, and its six-cylinder 3.4-liter dual overhead cam engine was extremely promising.
In 1951, the manufacturer offers a coupe version, elegantly designed, with the swept up side windows and a more luxurious interior finish, which evoked the intimate atmosphere of a British club. This is one of those coupes, much rarer than the roadster that we are offering here. Purchased by the father of our collector in June 1986 through a dealer in Brussels, this car has since remained in the same family. In a metallic blue tint, with beautiful leather upholstery that is in lightly patinated Cognac (with a few seams needing attention in the driver's seat), it has a beautiful fully varnished wood dashboard, specific to the coupe version, equipped with a Blaupunkt radio. This car has received regular maintenance at Meunier Sport Service, among the newest replacement work in 2011, the Lucas dynamo and regulator were replaced. The counter shows 71,708km, which would correspond to the state of origin, given the condition of the car. It represents a great opportunity to acquire a XK 120 in a less common version than the roadster, whose elegance, interior ambience and performance will not fail to seduce the car's new user.

LOTS 501 À 544

SOLO ALFA

SAMEDI 8 FÉVRIER 2014 À 15H

POUR UNE DESCRIPTION COMPLÈTE DE CHAQUE VÉHICULE, SE RÉFÉRER AU SUPPLÉMENT 'RÉTROMOBILE 2014 BY ARTCURIAL MOTORCARS – SUCCESSION ALBERT PROST'

FOR A COMPLETE DESCRIPTION OF EACH CARS PLEASE REFER TO THE 'RÉTROMOBILE 2014 BY ARTCURIAL MOTORCARS – SUCCESSION ALBERT PROST' SUPPLEMENT



501	**1959 Alfa Romeo Giulietta Ti berline Série 1**	15 000 – 18 000 €	No reserve
502	**1969 Alfa Romeo Duetto 1750 injection Spider Veloce**	25 000 – 30 000 €	No reserve
503	**1972 Alfa Romeo 2000 GT Veloce coupé Bertone**	15 000 – 18 000 €	No reserve
504	**1956 Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce**	100 000 – 120 000 €	
505	**1965 Alfa Romeo Giulia Sprint GTA coupé**	90 000 – 120 000 €	
506	**1953 Alfa Romeo 1900 Berlina**	25 000 – 28 000 €	No reserve
507	**1983 Alfa Romeo 6 berline**	10 000 – 12 000 €	No reserve
508	**1968 Alfa Romeo Giulia Super berline**	16 000 – 22 000 €	No reserve
509	**1976 Alfa Romeo Berlina 2000**	10 000 – 12 000 €	No reserve
510	**1960 Alfa Romeo 2000 Berlina**	15 000 – 18 000 €	No reserve
511	**1983 Alfa Romeo Alfetta 1,6 litre berline**	7 000 – 10 000 €	No reserve
512	**1968 Alfa Romeo Giulia GTA 1300 Junior**	150 000 – 170 000 €	
513	**1979 Alfa Romeo Alfetta GTV 2000 coupé**	15 000 – 18 000 €	No reserve
514	**1964 Alfa Romeo 2600 Sprint coupé**	60 000 – 80 000 €	No reserve
515	**1965 Alfa Romeo Giulia TZ coupé**	750 000 – 1 000 000 €	
516	**1961 Renault Ondine Alfa Romeo berline**	6 000 – 8 000 €	No reserve
517	**1976 Alfa Romeo Giulia Nuova Super 1300 berline**	18 000 – 22 000 €	No reserve
518	**1979 Alfa Romeo 2000 GTV Turbodelta coupé**	25 000 – 28 000 €	No reserve
519	**1996 Alfa Romeo 164 Super 3.0 V6 24v 4WD berline**	10 000 – 12 000 €	No reserve
520	**1986 Alfa Romeo 75 1.8 i.e Turbo Evoluzione berline**	15 000 – 20 000 €	No reserve
521	**1992 Alfa Romeo 155 Q4 berline**	7 000 – 10 000 €	No reserve
522	**1960 Alfa Romeo Giulietta Spider Veloce**	50 000 – 60 000 €	No reserve
523	**1963 Alfa Romeo Giulietta Ti berline Série 3**	18 000 – 24 000 €	No reserve
524	**1965 Alfa Romeo 2600 Sprint Zagato**	180 000 – 220 000 €	
525	**1966 Alfa Romeo "Quattroruote Gran Sport Zagato" Roadster**	35 000 – 55 000 €	No reserve
526	**1970 Alfa Romeo 1750 GTAm**	280 000 – 320 000 €	
527	**1981 Alfa Romeo Alfetta GTV 2.0 coupé série limitée "Grand Prix"**	8 000 – 12 000 €	No reserve
528	**1973 Alfa Romeo 2000 GT Veloce coupé Bertone**	16 000 – 20 000 €	No reserve
529	**1960 Alfa Romeo Giulietta berline**	15 000 – 18 000 €	No reserve
530	**1971 Alfa Romeo GTA 1300 Junior**	135 000 – 155 000 €	
531	**1960 Alfa Romeo Giulietta Sprint**	30 000 – 40 000 €	No reserve
532	**1978 Alfa Romeo Alfasud Super 1.2 berline**	4 000 – 7 000 €	No reserve
533	**1978 Alfa Romeo Alfetta 1,6 litre berline**	8 000 – 14 000 €	No reserve
534	**1974 Alfa Romeo Berlina 2000**	12 000 – 15 000 €	No reserve
535	**1965 Alfa Romeo Giulia 1300 berline**	10 000 – 12 000 €	No reserve
536	**2010 Alfa Romeo 8C Spider**	180 000 – 220 000 €	
537	**1975 Alfa Romeo Giulia Nuova Super berline**	15 000 – 18 000 €	No reserve
538	**1959 Alfa Romeo Giulietta berline**	13 000 – 15 000 €	No reserve
539	**1969 Alfa Romeo 1750 GTV transformée GTAm**	165 000 – 185 000 €	
540	**1961 Alfa Romeo Giulietta Ti berline Série 2**	15 000 – 18 000 €	No reserve
541	**1977 Alfa Romeo Giulia Nuova Super Diesel berline**	5 000 – 7 000 €	No reserve
542	**1986 Alfa Romeo 33 1.3 S berline**	3 000 – 5 000 €	No reserve
543	**1986 Alfa Romeo Arna berline**	2 000 – 3 000 €	No reserve
544	**1972 Alfa Romeo Giulia Super 1.6 Familiare**	5 000 – 8 000 €	No reserve

ARTCURIAL
MOTORCARS



1966 Ferrari 275 GTC
Vendue 1 540 164 €, le 7 juillet 2012

SPORT & GTs

LE MANS CLASSIC 2014
BY ARTCURIAL MOTORCARS

SAMEDI 5 JUILLET 2014
CIRCUIT DES 24 HEURES – LE MANS

INSCRIVEZ VOTRE AUTOMOBILE

+33 (0)1 42 99 20 56 • MOTORCARS@ARTCURIAL.COM

ARTCURIAL
MOTORCARS



SOLO ALFA
BY ARTCURIAL MOTORCARS

SAMEDI 8 FÉVRIER 2014 À 15H
PARIS – SALON RÉTROMOBILE



ARTCURIAL
BRIEST – POULAIN – F.TAJAN

7, Rond-Point des Champs-Élysées
75008 Paris

SOLO ALFA
BY ARTCURIAL MOTORCARS

VENTE N° 2400

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

Fabien Naudan, Vice-Président

DIRECTEUR ASSOCIÉ SÉNIOR
Martin Guesnet

DIRECTEURS ASSOCIÉS
Stéphane Aubert
Emmanuel Berard
Olivier Berman
Isabelle Bresset
Matthieu Fournier
Bruno Jaubert
Matthieu Lamoure

Commissaire-Priseur /*Auctioneer*
Hervé Poulain

Spécialistes /*Specialists*
Matthieu Lamoure,
directeur /*managing director*
Tél. : +33 (0)1 42 99 16 31
Mobile : +33 (0)6 78 13 62 42
mlamoure@artcurial.com

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

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

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

Paul Koot,
Tél. : +31 (0)653 91 45 17
aureliagt@gmail.com

Relations clients, administration, communication :
Iris Hummel, responsable
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 56
Mobile : +33 (0)6 08 18 86 58
ihummel@artcurial.com

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

Automobilia
Sophie Peyrache, responsable
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 41
speyrache@artcurial.com

Estelle Perry, consultant automobilia
Tél. : +33 (0)6 63 20 76 74
perry.automobilia@hotmail.fr

Comptabilité des ventes /*Accounting*
Marion Carteirac,
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 44
Fax : +33 (0)1 42 99 20 22
mcarteirac@artcurial.com

Ordres d'achat /*Bids office*
Élodie Landais,
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 51
Fax : +33 (0)1 42 99 20 60
bids@artcurial.com

CATALOGUE ONLINE / ONLINE CATALOGUE
WWW.ARTCURIAL.COM/MOTORCARS

ADRESSE
Salon Rétromobile
Paris Expo – Porte de Versailles
Hall 1
75015 Paris
www.retromobile.com

EXPOSITIONS PUBLIQUES
Mercredi 5 février 2014,
11h – 22h
Jeudi 6 février 2014,
10h – 19h
Vendredi 7 février 2014,
10h – 16h
Samedi 8 février 2014,
10h – 15h

VENTE PART 1
RETROMOBILE
BY ARTCURIAL MOTORCARS
Vendredi 7 février 2014
11h Automobilia
16h Voitures de collection

VENTE PART 2
SOLO ALFA
BY ARTCURIAL MOTORCARS
Samedi 8 février 2014
15h

ADDRESS
Salon Rétromobile
Paris Expo – Porte de Versailles
Hall 1
75015 Paris
www.retromobile.com

PUBLIC VIEWING
Wednesday 5th February 2014,
11am – 10pm
Thursday 6th February 2014,
10am – 7pm
Friday 7th February 2014,
10am – 4pm
Saturday 8 February 2014,
10am – 3pm

AUCTION PART 1
RETROMOBILE
BY ARTCURIAL MOTORCARS
Friday 7 February 2014
11am Automobilia
4pm Motorcars

AUCTION PART 2
SOLO ALFA
BY ARTCURIAL MOTORCARS
Saturday 8 February 2014
3pm

LIVRAISON ET STOCKAGE
L'enlèvement des véhicules devra être réalisé avant le lundi 10 février 2014 au soir après règlement intégral.
Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs le lundi 10 février 2014 seront rapatriés dans un stockage sécurisé pour la somme de 180 € HT par voiture, 120 € HT par moto et 80 € HT par voiture enfant.
Les frais de stockage sont gratuits jusqu'au dimanche 16 février 2014 et s'élèvent ensuite par jour à 20 € HT pour les voitures et 10 € HT pour les motos et voitures enfants.
Règlement sur place par chèque/en espèce ou préalablement par virement.

DELIVERY AND STORAGE
The removal of vehicles must take place by Monday 10th February 2014.
Cars that have not been collected at that date will be shipped to a secured storage place at the cost of € 180 + VAT per car, € 120 + VAT per motorbike and € 80 + VAT by child's car.
Storage cost is offered until Sunday 16th February 2014 and will then be invoiced € 20 + VAT per day for cars and € 10 + VAT for motobikes and child's car.
Payement by cheque/cash at collection or prior by bank transfer.



INDEX

501	*Alfa Romeo Giulietta Ti berline Série 1*	1959
502	*Alfa Romeo Duetto 1750 injection Spider Veloce**	1969
503	*Alfa Romeo 2000 GT Veloce coupé Bertone*	1972
504	*Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce*	1956
505	*Alfa Romeo Giulia Sprint GTA coupé**	1965
506	*Alfa Romeo 1900 Berlina*	1953
507	*Alfa 6 berline*	1983
508	*Alfa Romeo Giulia Super berline*	1968
509	*Alfa Romeo Berlina 2000*	1976
510	*Alfa Romeo Berlina 2000*	1960
511	*Alfa Romeo Alfetta 1,6 litre berline*	1983
512	*Alfa Romeo Giulia GTA 1300 Junior*	1968
513	*Alfa Romeo Alfetta GTV 2000*	1979
514	*Alfa Romeo 2600 Sprint coupé**	1964
515	*Alfa Romeo Giulia TZ*	1965
516	*Renault Ondine Alfa Romeo berline*	1961
517	*Alfa Romeo Giulia Nuova Super 1300 berline*	1976
518	*Alfa Romeo 2000 GTV Turbodelta*	1979
519	*Alfa Romeo 164 Super 3.0 V6 24v 4WD*	1996
520	*Alfa Romeo 75 1.8 i.e Turbo Evoluzione*	1986
521	*Alfa Romeo 155 Q4 berline*	1992
522	*Alfa Romeo Giulietta Spider Veloce**	1960
523	*Alfa Romeo Giulietta Ti berline Série 3*	1963
524	*Alfa Romeo 2600 Sprint Zagato**	1965
525	*Alfa Romeo Quattroruote Gran Sport Zagato roadster**	1966
526	*Alfa Romeo 1750 GTAm*	1970
527	*Alfa Romeo Alfetta GTV 2.0 série limitée "Grand Prix"*	1981
528	*Alfa Romeo 2000 GT Veloce*	1973
529	*Alfa Romeo Giulietta berline*	1960
530	*Alfa Romeo GTA 1300 Junior*	1971
531	*Alfa Romeo Giulietta Sprint**	1960
532	*Alfa Romeo Alfasud Super 1.2 berline*	1978
533	*Alfa Romeo Alfetta 1,6 litre berline*	1978
534	*Alfa Romeo Berlina 2000*	1974
535	*Alfa Romeo Giulia 1300 berline*	1965
536	*Alfa Romeo 8C Spider*	2010
537	*Alfa Romeo Giulia Nuova Super 1.6 berline*	1975
538	*Alfa Romeo Giulietta berline*	1959
539	*Alfa Romeo 1750 GTV modifiée GTAM*	1969
540	*Alfa Romeo Giulietta Ti berline Série 2*	1961
541	*Alfa Romeo Giulia Nuova Super Diesel berline*	1977
542	*Alfa Romeo 33 1.3 S*	1986
543	*Alfa Romeo Arna berline*	1986
544	*Alfa Romeo Giulia Super 1.6 Familiare par giorgetti*	1972

**** Véhicules hors collection***
Pour compléter la gamme des modèles, nous avons inclus quelques Alfa Romeo d'autres propriétaires. Il y en a sept, elles sont indiquées dans l'index avec une astérisque.

Les automobiles de cette collection sont présentées sans contrôle technique. La nouvelle législation nous empêche de faire passer un contrôle technique à un véhicule non immatriculé en France.

To complete the range of models, we have included a few Alfa Romeos belonging to other owners. There are seven of these, all indicated with an asterix in the index.

The cars in this collection are all offered without contôle technique (MOT). New legislation prevents us from obtaining an MOT for a vehicle that is not registered in France.

UN HOMME, UNE COLLECTION, SOLO ALFA ROMEO

La Collection exceptionnelle d'Alfa Romeo que nous vous présentons a été rassemblée sur une trentaine d'années par un fou de la marque.
Son intention était de réunir tous les modèles d'usine produits après-guerre. Parmi celles-ci, certaines sortaient du lot comme la TZ, dessinée par Zagato.
En plus de ces Alfa Romeo, le collectionneur possédait un superbe ensemble de Ferrari, incluant toutes les supercars de la marque, de la 288 GTO à l'Enzo, mais aussi une Daytona, une 330 GTC, une BB. Cet ensemble a été dispersé avant qu'il ne nous présente ses Alfa.
La plupart des modèles Alfa présentés ici ont été entièrement restaurés, jusque dans les moindres détails, dans ses propres ateliers où des ouvriers tout aussi passionnés que lui travaillaient à plein temps. La TZ, les GTA et GTAM autant que les modèles moins onéreux tels que Giulietta ti, 1900 ti ou l'Alfa 6 berline ont reçu, sans jamais compter les heures de main d'œuvre, des restaurations de haut niveau, pour arriver à un résultat impressionnant.
D'autres modèles ont été acquis par notre collectionneur pour leur état exceptionnel d'origine. Celles-ci bénéficieront tout de même d'une attention particulière, avec une révision poussé, l'échange standard de pièces abimées et autres travaux permettant une conservation pérenne.
Récemment, ce passionné d'automobiles italiennes décide de tourner cette page Alfa et Ferrari pour ouvrir une nouvelle page consacrée à sa vie familiale. Nous sommes donc très heureux de vous présenter un des hommages les plus saisissant à la marque milanaise, avec cet ensemble introuvable d'une quarantaine d'Alfa Romeo.

This outstanding collection of Alfa Romeos that we present was collected over a period of 30 years by an enthusiast mad about the marque.
His intention was to bring under one roof all the factory models produced after the war. Some of these stand out, such as the TZ, designed by Zagato.
In addition to these Alfa Romeos the collector also had a superb selection of Ferrari supercars from the 288 GTO to the Enzo, as well as a Daytona, a 330 GTC, and a BB. These cars had been dispersed by the time he showed us his Alfas. Most models offered here have been fully restored, down to the smallest details, in the right workshops or by craftsmen as passionate as he is, who worked for him full time. From the TZ, the GTA and GTAms to the more affordable models such as the Giulietta ti, 1900 ti or Alfa 6 saloon, they have all been restored, with no attention paid to the time spent, and restored to the highest level to achieve an impressive result. Other models were acquired by our collector for their outstanding original condition. They have also benefitted from special attention, being fully serviced with parts renewed and work carried out where necessary to ensure their ongoing conservation.
This Italian automobile enthusiast has recently decided to turn the page on the Alfa and Ferrari chapter in his life and open a new one devoted to his family.
We are therefore very pleased to present one of the most outstanding tributes to the marque from Milan, with this very special collection of some forty Alfa Romeos.

Alfa Romeo

Alfa Romeo : la passion de la victoire

Quatre victoires aux 24 Heures du Mans, onze aux Mille Miglia, dix à la Targa Florio, cinq titres de championnat du monde en Grand Prix, deux titres de championnat du monde en Endurance, quatorze titres européens en Tourisme, onze titres européens en F3/Europa-Cup/ Eurochallenge, plusieurs titres en rallyes, un nombre incalculable de victoires au classement général ou de catégorie.Quelle autre marque peut se targuer d'un tel palmarès, dans des disciplines aussi variées du sport automobile ? Qu'il s'agisse de monoplaces de Grand Prix, de machines d'endurance ou de voitures de rallye, aucune catégorie n'a échappé à Alfa Romeo, au cours d'une histoire qui a commencé il y a plus de 100 ans. La marque a connu les plus grands pilotes, les carrossiers les plus prestigieux et essayé toutes les techniques, des modestes quatre-cylindres aux brillants douze-cylindres, avec même certaines versions "bimotore" totalisant seize cylindres...
D'ailleurs, Henry Ford lui-même n'a-t-il pas dit : "Lorsque que je vois une Alfa Romeo, je lève mon chapeau" ?

Premier double arbre

Le sport automobile fait partie des gênes d'Alfa Romeo, de sa culture la plus intime, la plus profonde et la plus ancienne. Dès les premiers modèles conçus par Giuseppe Merosi, premier directeur technique de la marque dirigée par Ugo Stella et qui ne s'appelle encore qu'ALFA, apparaît le souci du raffinement technique.
En 1914, Merosi est un des rares au monde à concevoir un moteur à deux arbres à cames en tête, une caractéristique qui deviendra par la suite une véritable marque de fabrique.
D'ailleurs, le serpent qui orne son emblème lui sied parfaitement, même s'il est le fruit du hasard : le blason Alfa reprend les éléments qui ornent les armoiries de la ville de Milan, là où est née l'entreprise.
En fait, Alfa Romeo doit ses succès à tous ceux qui se sont succédés dans ses bureaux d'études et qui constituent une extraordinaire galerie de portraits d'ingénieurs plus brillants et inventifs les uns que les autres. Une galerie qui n'a pas d'équivalent sur une aussi longue durée chez un autre constructeur automobile. Une galerie qui mérite d'en passer en revue quelques-uns des principaux acteurs, pour mieux comprendre l'histoire de cette marque unique.

Enzo Ferrari entre en scène

Elle commence avec Giuseppe Merosi, l'homme de la première Alfa, une 24 hp, et des premiers moteurs d'avion - car la marque s'est aussi intéressée avec succès aux moteurs aviation et marine. C'est aussi à lui que l'on doit la RL, modèle sportif, homogène et polyvalent.
Arrive parallèlement Nicola Romeo. Il sauve Alfa, au bord de la faillite, en 1915 et y accole son nom en 1920. Derrière Romeo, il y a Giorgio Rimini, l'homme de l'ombre, celui qui demandera à Enzo Ferrari d'aller débaucher Vittorio Jano, qui travaille alors pour Fiat. Car Enzo Ferrari apparaît tôt, dans l'histoire Alfa Romeo : il commence dès 1920 à piloter pour l'usine Alfa Romeo et ne s'arrêtera qu'en 1931. Parallèlement, il est agent Alfa Romeo pour l'Emilie-Romagne, avant de créer en 1928 la Scuderia Ferrari. L'équipe fait courir des Alfa Romeo et devient l'écurie officielle de la marque. En 1938, le département course rejoint l'usine et, peu après, Ferrari prend son indépendance.
Il est évident que l'expérience acquise chez ce constructeur brillant, où se succèdent ingénieurs et pilotes de premier plan, lui permettra de trouver le succès quand il lancera sa propre marque. Plusieurs années après avoir quitté Alfa Romeo, il écrit à ses anciens collègues : "Soyez sûrs que j'ai encore pour Alfa Romeo la même tendresse adolescente que pour un premier amour, la même affection pure que pour une mère !"

Le légendaire Vittorio Jano

C'est Enzo Ferrari qui fait venir chez Alfa, en 1924, l'un des ingénieurs qui va apposer son empreinte sur la marque de la façon la plus indélébile : Vittorio Jano. Il est à l'origine de la légendaire P2, suivie des 6C (1500 à 2300), 8C (2300, Tipo B, 2900...) et même 12C. Ces voitures, aussi brillantes en tourisme qu'en compétition, vont forger pour toujours l'histoire de la marque, en remportant d'innombrables victoires. Leur secret : homogénéité, moteur à distribution sophistiquée à deux ACT et parfois compressé, légèreté, belle qualité de fabrication. Sous la direction d'Ugo Gobbato, les créations de Jano peuvent s'épanouir.
Peu avant la seconde Guerre Mondiale, un autre ingénieur de talent succède à Vittorio Jano : Gioachino Colombo. C'est lui qui va faire de l'Alfetta 158 une championne du monde entre les mains de Fangio, et qui va imaginer la 308 ou la 316 seize-cylindres 3 litres. Plus tard, après avoir quitté Alfa Romeo, Colombo va se rendre célèbre en dessinant le premier V12 Ferrari, avant de participer à d'autres projets pour Alfa, Maserati ou MV Agusta.

La 1900 d'Orazio Satta

L'homme du renouveau d'après-guerre, c'est Orazio Satta. Il est conscient de ce que doit être une voiture de série, tout à la fois accessible et sophistiquée, et il sera à l'origine de la 1900. Avec son quatre cylindres double arbre en alliage léger inspiré des Alfa Romeo d'avant-guerre et sa carrosserie monocoque, elle est extrêmement moderne. Il est donc logique qu'elle soit la première d'une incroyable lignée, qui s'est poursuivie avec les Giulietta, Giulia, Alfetta, jusqu'aux 75 et 90 plus récentes.
Dans une interview avec Griffith Borgeson, Orazio Satta évoque Alfa Romeo comme une marque à nulle autre semblable : "Alfa Romeo n'est pas simplement un constructeur automobile. (...) C'est une façon de vivre et de penser. (...) Une marque qui est faite de sensations et de passions, beaucoup plus liés au cœur de l'homme qu'à sa raison."
Il poursuit : "Bien entendu, certains de ces éléments sont purement mécaniques et faciles à identifier. Ce sont des concepts issus de la course automobile, que nous avons toujours transposés, le mieux possible, sur les voitures commercialisées : le freinage, la tenue de route, la direction, les sensations de conduite..." Les réussites ne sont pas seulement techniques, mais aussi esthétiques, magnifiées par les carrossiers les plus doués de leur génération, comme Pininfarina, Bertone, Touring ou Zagato. Et, pour mettre au point les nouvelles Alfa, Satta s'appuie aussi sur son expérience des moteurs d'avion, qui exigent une fiabilité absolue.

Hruska et l'ère moderne

Pour mettre en œuvre les idées de Satta et lancer Alfa Romeo dans l'ère moderne, un autre homme déterminant entre en jeu : l'Autrichien Rudolf Hruska. A partir de 1951 et pendant 29 ans, il rationalise, planifie et optimise la production en série de la 1900, puis de la Giulietta et des autres modèles pour en faire des succès commerciaux. Ainsi, initialement prévue à 200 exemplaires, la production de Giulietta Sprint atteindra 27 142 unités en onze ans ! S'éloignant de la production relativement artisanale de l'entre-deux-guerres pour produire en grande série, Alfa Romeo devient à ce moment-là un grand constructeur, acteur majeur de l'industrie automobile.
La compétition continue évidemment à faire partie des activités d'Alfa Romeo, avec les célébrissimes GTA issues de la Giulia, les splendides TZ à châssis tubulaire et moteur également issu de la Giulia, ou les Tipo 33 d'endurance qui vont évoluer jusqu'au moteur 12 cylindres à plat, pour remporter le championnat du monde des voitures de sport. C'est aussi Hruska qui va lancer l'opération Alfasud.

Acheter une passion

"Les chevaux de feu" : l'expression n'est pas usurpée. En achetant une Alfa Romeo, on acquiert plus qu'une simple voiture. On pénètre dans l'univers des passionnés qui l'on conçue, et qui eux-mêmes s'appuyaient sur des décennies d'expérience et de sport automobile. Tous ont concentré leurs efforts dans un seul but : la victoire et le plaisir au volant.

Alfa Romeo : l'émotion

Les Alfa Romeo ne sont pas des voitures banales : elles provoquent l'émotion. Esthétique, pour commencer, par une forme qui mêle sportivité et élégance, une touche d'agressivité sous un habillage sans ostentation. A l'intérieur, le raffinement italien vous invite à enfiler vos gants en cuir à dos de laine tricotée et à endosser l'habit du gentleman driver en route pour le col du Stelvio.
Et puis il y a les moteurs, vifs et grisants. Le quatre-cylindres double arbre né sur la 1900 et repris sur les Giulia, Giulietta et Alfetta chante comme un ténor de la Scala de Milan. Souple, il accélère vigoureusement dès les premiers tours, dans une sonorité grave, puis l'aiguille du compte-tours se précipite vers la zone rouge alors que le son devient plus aigu, plus rugissant, plus grisant. Et le pilote enchaîne les rapports idéalement étagés, sans se lasser de ces montées en régime accompagnées d'un comportement franc et réjouissant. Ce plaisir, plus ou moins intense en fonction du modèle, concerne toutes les Alfa Romeo de l'époque qui nous intéresse ici. Sans exception. Bonne route !

Les modèles

La collection que nous présentons comporte uniquement des modèles ultérieurs à la seconde Guerre Mondiale. Voici un bref rappel de l'histoire de ces voitures, de leurs caractéristiques et du contexte dans lequel elles sont nées.

1900

(1951-1959 / 19 039 ex.)

Les ventes de la 6C-2500, réminiscence d'avant-guerre, sont en baisse et Alfa Romeo doit s'engager dans la modernité. Elle le fait sous l'autorité d'Orazio Satta qui, assisté de Giuseppe Busso, va mettre au point celle qui va déterminer l'avenir de la marque : la 1900. Présentée au Salon de Paris 1950, elle est résolument moderne et s'appuie sur toute l'expérience de la marque, tant en automobile qu'en aviation : carrosserie monocoque, moteur à deux ACT en alliage léger et trains roulants bien étudiés justifient le slogan qui l'accompagne : "La voiture de famille qui gagne des courses". Elle est complétée par la suite d'une version Ti ("Turismo Internazionale"), puis de modèles réalisés par des carrossiers comme Touring, Pininfarina et Zagato : en plus de présenter de brillantes réussites esthétiques, ces cabriolets et coupés, dans leurs versions les plus légères, feront des merveilles en compétition. Ils n'ont été produits qu'en quantité très limitée.

Giulietta coupé Sprint

(1954-1962 / 27 142 ex. dont 3 058 Veloce)

Devant le retard pris par son projet de berline 1300, Alfa Romeo décide de lancer d'abord la version coupé, en 1954 au Salon de Turin, pour faire patienter la clientèle, et c'est un dessin de Bertone qui est retenu : un modèle du genre, d'une pureté absolue. Dotée d'un moteur 1300 double arbre inspiré de celui de la 1900, la Giulietta bénéficie de 65 ch, une puissance remarquable à l'époque pour une voiture de si modeste cylindrée. Ses 850 kg lui permettent de dépasser 160 km/h. Emblématique, séduisante, vive, sportive et élégante, la Giulietta Sprint va attirer les commandes et se révéler un véritable succès. Une version Veloce, beaucoup plus rare, affiche 90 ch et 180 km/h. La Giulietta donnera aussi naissance aux plus sportives Sprint Speciale et Sprint Zagato, qui se couronneront de lauriers.

Giulietta berline

(1955-1964 / 131 785 ex. dont 93 089 Ti)

La berline Giulietta présentée après le coupé, au Salon de Turin 1955, est un peu moins puissante, mais peut atteindre 140 km/h et présente une personnalité sportive, comme en témoigne son habitacle soigné. La version Ti ("Turismo Internazionale") qui apparaît en 1957 l'est plus encore, bénéficiant des 65 ch de la Sprint. On distingue trois séries, correspondant à trois évolutions esthétiques de la voiture, tant intérieures qu'extérieures, le levier de vitesses passant du volant au plancher.

Giulietta Spider

(1956-1962 / 17 096 ex. dont 2 796 Veloce)

Apparu un an après le coupé Sprint, le Spider est, comme les autres Giulietta, un petit chef-d'œuvre. Dessiné par Pininfarina, il marie sa brillante mécanique 1300 à une carrosserie légère et élégante, l'ensemble réunissant tous les ingrédients d'une irrésistible séduction. Planche de bord en tôle peinte, cadrans ronds, levier de vitesses incliné au plancher, petits sièges accueillants, la Giulietta fait rêver la jeunesse de son époque - et continue à le faire aujourd'hui ! Elle apparaît un an après le coupé Sprint. Une version Veloce dispose du moteur 90 ch du coupé Sprint Veloce.

2000 Spider / Sprint

(1958-1962 / 4 143 ex. dont 700 Sprint)

Pour remplacer la 1900, Alfa présente au Salon de Turin 1957 la 2000 Berlina, complétée par une version Spider à carrosserie Touring en aluminium et, deux ans plus tard, le coupé Sprint carrossé par Bertone. Ces voitures sont équipées d'un quatre-cylindres dérivés de celui de la 1900 et présentent une finition haut de gamme, qui en font des modèles plus "bourgeois" que véritablement sportifs.

2600 Spider / Sprint

(1962-1968 / 9 254 ex. dont 2 255 Spider)

Pour donner plus de punch à ses modèles haut de gamme, Alfa Romeo remplace en 1962 le quatre-cylindres des 2000 par un six-cylindres 2,6 litres double arbre également et développant 145 ch, ce qui donne à ce modèle une puissance correspondant à son standing. Moins sportif que ses bouillantes petites sœurs, c'est un modèle plus confortable, idéal pour les voyages longue distance.

Giulia berline

(Giulia 1600 Ti/Super 1.6 : 1963-1974 / 200 455 ex. / Giulia 1300 Ti/Super 1.3 : 1964-1974 / 257 771 ex.)

Après la Giulietta, la deuxième révolution chez Alfa Romeo sera la Giulia. Plutôt évolution, d'ailleurs, car on ne change pas une formule qui gagne. D'abord présentée en 1962 sous la forme Giulia Ti, elle est dotée d'un moteur 1600 développant 92 ch. Avec sa calandre quatre phares de taille inégale et sa forme ramassée, elle reste fidèle à l'image sportive de la marque. L'aérodynamique a été très soignée, avec un Cx de 0,34, de même que la conception soucieuse de sécurité et comportant des zones de carrosserie déformables. Avec sa boîte cinq rapports (à commande d'abord au volant, puis au plancher), elle est capable de tenir la dragée haute à des voitures de plus forte cylindrée. Elle va connaître plusieurs versions : à partir de 1965, elle prend le nom de Giulia Super et son moteur passe à 98, puis 102 ch. Une version 1300 est également proposée à partir de 1964 (à deux phares), dont la puissance passe de 78 à 89 ch lors de l'arrêt du modèle, en 1974.

Giulia Nuova berline

(1974-1977 / 29 800 ex. Nuova 1.6 / 68 000 ex. Nuova 1.3)

En 1974, la Giulia rajeunit : calandre à quatre phares égaux, coffre arrière plat, quelques retouches à l'intérieur, alors que la mécanique ne change pas et que la personnalité de la voiture reste fidèle à son tempérament sportif. Une version diesel sera proposée, avec un moteur Perkins 52 ch qui paraît déplacé dans cet environnement et qui fait de ce modèle une vraie curiosité...

Giulia Sprint GT

(1964-1977 / 200 029 ex. dont 82 523 versions 1300, 44 265 versions 1750 et 37 459 versions 2000)

Le lancement de la Giulia Ti s'accompagne dans un premier temps de la modification des versions coupé et cabriolet de la Giulietta, qui reçoivent le moteur 1600 et prennent le nom de Giulia 1600 Sprint et Giulia 1600 Spider. Mais la vraie nouveauté arrive en 1963 avec un nouveau coupé, la Giulia Sprint GT, que l'on appelle aujourd'hui communément "coupé Bertone". Sa ligne élégante et sobre est en effet due à Bertone, et plus précisément au jeune Giorgetto Giugiaro, qui signe un dessin magistral de pureté. Ce modèle reprend les éléments mécaniques de la Giulia Ti sur une plateforme plus courte et, en 1966, apparaît la version Sprint Veloce, dont le moteur développe 109 ch, ce qui lui permet d'atteindre 185 km/h. Autant que l'extérieur, l'intérieur séduit une clientèle d'amateurs de sport automobile qui apprécient le comportement vif de ce nouveau coupé. A partir de là, ce modèle va connaître de multiples évolutions mécaniques et esthétiques, avec des versions 1300 (Junior), 1600, 1750 et 2000, ultime développement de cette voiture qui bénéficie alors de 132 ch, d'un pont autobloquant et qui atteint 190 km/h.

GTA & GTAm

(1966-1971 / moins de 1 000 ex. GTA 1300 + 1600 / 40 ex. GTAm 1750 et 2000)

Alfa ne tarde guère à mettre au point une version compétition de son coupé, et donne naissance aux fameuses "GTA" (le A signifiant "Alleggerita", allégée). Ce sont de véritables "compétition-client" ayant servi à l'homologation du modèle et que peuvent acquérir les pilotes amateurs pour assouvir leur passion de la course, alors que l'usine apporte aux modèles "corsa" les modifications répondant à ses propres besoins.
La carrosserie est allégée avec des panneaux de carrosserie en aluminium et des vitres en Plexiglas, alors que le moteur 1600 bénéficie d'un double allumage, entre autres modifications. En version route, la puissance s'élève à 115 ch (pour 750 kg) et peut grimper jusqu'à 170 ch en version course. Il existe aussi une GTA 1300, qui bénéficie du même traitement. Ces voitures vont rencontrer un énorme succès en compétition, où leur légèreté et leur agilité font merveille.
Les versions GTAm (1750 et 2000) sont encore plus exclusives : dérivées de la 1750 GTV, elles adoptent le moteur à injection Spica de la version américaine en version double allumage, dont la puissance peut grimper jusqu'à 240 ch. Généralement préparées par Autodelta, elles n'ont pas besoin d'un allègement aussi poussé que la GTA car le règlement leur impose un poids minimum supérieur à 900 kg. Machines de circuit, elles se distinguent par leurs larges extensions d'ailes rivetées. Toine Hezemans remporte en 1970 le championnat d'Europe des voitures de Tourisme au volant d'une 2000 GTAm.

Spider 1600 / 1750 Duetto "coda longa"

(1966-1970 / 19 555 ex. dont 6 325 versions 1600 et 4 528 versions 1300)

Pour accompagner la nouvelle berline Giulia et le coupé apparu en 1963, Alfa Romeo dévoile un nouveau Spider au Salon de Genève 1966. Comme le précédent, le dessin en est confié à Pininfarina qui donne naissance à une forme effilée, originale et exclusive. Avec ses phares sous globe et son arrière en pointe, la 1600 Spider est un vrai chef-d'œuvre, qui en plus offre d'excellentes qualités routières et la personnalité sportive de son moteur. Ce modèle connaîtra son heure de gloire en apparaissant dans le film "Le Lauréat", entre les mains de Dustin Hoffman.
Le Spider 1600 n'est produit que deux ans sous cette forme, remplacé en 1967 par une version 1750 légèrement plus puissante, avec version USA à injection, pour répondre aux contraintes antipollution. Un Spider 1300 Junior est proposé de 1968 à 1972. Aujourd'hui, ces modèles à l'arrière effilé sont surnommés "coda longa", par opposition aux versions ultérieures à pan arrière coupé.

Spider 1750 / 2000 "coda tronca"

(1970-1994 / 104 400 ex. env.)

La forme initiale de Pininfarina est tellement réussie qu'elle va être conservée jusqu'en 1994. Entretemps, elle connaît toutefois des modifications plus ou moins heureuses. La première concerne la partie arrière qui adopte un panneau tronqué. La version suivante subit les contraintes de sécurité américaines et s'alourdit d'attributs avant et arrière disgracieux de plastique et caoutchouc. La dernière évolution, en 1990, retrouve un équilibre et une élégance que le modèle avait perdue. La mécanique change également et la gamme se complète du moteur 2000 du coupé 2000 GTV.

Berlina 1750 / 2000

(1967-1977 / 191 720 ex. dont 89 840 versions 2000)

Cette berline à la ligne sobre, dessinée par Bertone, complète la gamme Giulia dont elle reprend la plateforme allongée en exploitant les moteurs 1750 et 2000. Puissante et rapide, elle bénéficie aussi d'une finition plus soignée répondant à son rang.

Alfetta 1800 / 1600 / 2000

(1972-1985)

Entre la Giulia et la Berlina 2000, Alfa Romeo glisse en 1972 un modèle qui reprend un nom prestigieux dans l'histoire de la marque : Alfetta. Sur le même empattement que la Giulia, dessinée par le Centro Stile Alfa Romeo avec la collaboration de Giugiaro, elle reprend le moteur double arbre en cylindrée 1800, pour une puissance de 122 ch. Mais surtout, elle reçoit une transmission complètement nouvelle, la boîte étant accolée au pont pour une meilleure répartition des poids, ce qui lui vaudra le surnom de "génération transaxle". La suspension est par conséquent modifiée elle aussi et, à l'arrivée, la voiture voit sa tenue de route et son confort notoirement améliorés. Elle conserve un caractère sportif avec sa calandre quatre phares et son habitacle accueillant et bien équipé de grande routière. La 1800 sera complétée par une version 1600, puis 2000 plus puissante.

Alfetta GT

(1974-1986 - 140 000 ex. environ

toutes versions, GTV6 compris)

L'Alfetta GT reprend la recette Alfa Romeo classique : sur une plateforme de berline Alfetta raccourcie apparaît un coupé dessiné lui aussi par le Centro Stile Alfa Romeo avec la collaboration de Giugiaro. Bien proportionné et de ligne acérée, il accueille quatre personnes, au lieu des 2+2 du précédent coupé Bertone. Le coupé reçoit les mêmes motorisations que la berline : 1800, puis 1600 et 2000, ainsi bien sûr que la transmission "transaxle". L'intérieur offre une présentation très originale : un gros compte-tours fait face au conducteur, l'ensemble des instruments étant regroupés à droite du volant. Elle présente elle aussi une séduisante personnalité sportive.

Alfetta GTV6 2.5

(1980-1985)

En 1980, Alfa Romeo présente une Alfetta équipée du moteur de la luxueuse berline Alfa 6, mais alimenté par injection. Ce très beau V6 de 2,5 litres comporte une distribution par quatre ACT et développe 160 ch accompagnés d'un chant propre à réjouir l'oreille de l'amateur. C'est l'ultime aboutissement du coupé Alfetta, et le plus désirable.

Alfa 6

(1979-1986 - 12 288 ex.)

Depuis l'arrêt de la Berlina 2600, Alfa Romeo ne dispose plus de berline très haut de gamme, capable de rivaliser avec Mercedes ou BMW. Cette lacune est comblée en 1979 avec l'Alfa 6, qui inaugure un très beau V6 de 2,5 litres à deux ACT par banc de cylindres et qui est dans un premier temps alimenté par six carburateurs, système complexe et peu économique, remplacé en 1983 par une alimentation par injection. Puissante (160 ch), elle est également confortable et bénéficie d'une suspension arrière indépendante. Luxueusement équipée, dotée d'un habitacle cossu, elle soutient la comparaison avec ses rivales en terme d'agrément et de performances. En 1983, la calandre passe de deux à quatre phares.

Alfasud

(1972-1984 - 906 824 ex. hors Ti et Sprint)

Répondant à la pression politique et sociale, Alfa Romeo construit dans le sud du pays (région de Naples), peu industrialisé, une usine ultramoderne où elle va produire un modèle abordable et de grande diffusion : l'Alfasud. Le projet est confié à Rudolf Hruska, et la voiture qui est présentée au Salon de Turin en 1971 regorge d'innovations par rapport aux traditions Alfa Romeo : c'est une traction avant dotée d'un moteur quatre-cylindres à plat 1200 cm3, qui développe 62 ch, valeur très respectable en regard de la cylindrée. Forte d'un habitacle agréable, d'excellentes qualités routières et d'un prix très attractif, l'Alfasud va rencontrer un succès considérable et dépasser le million d'exemplaires toutes versions confondues. Pour rester fidèle à sa tradition sportive, Alfa Romeo propose une version Ti de 68 ch, puis un coupé Alfasud Sprint 1300 de 87 ch.

Alfa 164

(1987-1997 / 270 000 ex. env., toutes versions)

En 1987, pour remplacer l'Alfa 6, Alfa Romeo présente sa version de la plateforme étudiée en commun avec Fiat, Lancia et Saab. Dessinée par Pininfarina, cette berline imposante offre une allure plus sportive et plus originale que ses sœurs et reçoit plusieurs motorisations : le 2 litres double allumage de 150 ch, un turbodiesel de 114 ch ou l'excellent V6 dont la cylindrée a été portée à 3 litres et qui développe 190 ch. Il est placé transversalement à l'avant, la 164 étant une traction avant, pour la première fois pour une grosse berline Alfa. Elle offre des qualités de confort et de performances de haut niveau et peut satisfaire aux exigences des plus sportifs dans sa version Q4 : dotée d'une transmission intégrale et d'une boîte Getrag six rapports, elle bénéficie d'une puissance de 231 ch et d'une vitesse de pointe qui frôle 240 km/h.

8C Competizione

(2007-2009 - 500 ex coupé et 500 ex. Spider)

En 2003, Alfa Romeo dévoile au Salon de Francfort un concept car superbe et qui porte le nom évocateur de "8C", rappelant les plus belles Alfa Romeo huit-cylindres des années 1930. Conçue en collaboration avec Maserati, elle est en effet dotée d'un V8 et sa forme signée du Centro Stile Alfa Romeo évoque la très belle 33 Stradale de la fin des années 1960. Trois ans plus tard, ce même concept car se transforme en version commercialisée : le coupé 8C Competizione est présenté au Mondial de l'Automobile 2006, à Paris, et Alfa Romeo annonce une production limitée à 500 exemplaires. Au Salon de Genève 2008, c'est au tour de la version Spider d'être dévoilée, elle aussi produite à 500 exemplaires seulement. Sous cette robe fabuleusement belle se cache une mécanique d'exception : un V8 de 4,7 litres développant 450 ch et une transmission transaxle, ce qui permet d'emmener la voiture à près de 300 km/h. Elle est évidemment équipée de tous les attributs dont bénéficient les supercars modernes : boîte séquentielle à palettes et assistances électroniques. Avec la 8C, Alfa Romeo revient à la pointe du marché des supercars. Une bonne nouvelle pour tous les passionnés de la marque.

* Les chiffres de production, extraits de plusieurs sources sérieuses, sont indicatifs

Alfa Romeo : the passion for winning

Four victories in the Le Mans 24 Hours, eleven in the Mille Miglia, ten in the Targa Florio, five Grand Prix World Championship titles, two World Endurance Championship titles, fourteen European Touring Car Championship titles, eleven European titles in F3/Europa-Cup/ Eurochallenge, several rally titles, countless outright and class victories...what other marque can boast such a record in such a range of different motorsport disciplines? Whether in Grand Prix single seaters, endurance or rally cars, no category has escaped Alfa Romeo, throughout a history that dates back over a hundred years. The marque has employed the best drivers, the most prestigious coachbuilders and has tested every mechanical set-up, from modest four-cylinder engines to superb twelve-cylinder models, and even some « bimotore » versions with a staggering sixteen cylinders ... After all, it was Henry Ford who said: "Whenever I see an Alfa Romeo go by, I tip my hat. »

The first twin cam

Motorsport is an inextricable part of Alfa Romeo, and lies at the very heart of its heritage. From the earliest models designed by the first technical director, Giuseppe Merosi, with Ugo Stella leading the marque known then as ALFA, the desire for technical innovation was evident. In 1914, Merosi was one of a handful of people working on a twin overhead camshaft engine, which went on to become a trademark feature. The serpent emblem is perfect for the marque – it actually came from the arms of the city of Milan, where the company was born. The success of Alfa Romeo is the result of a succession of exceptional design teams, comprising an extraordinary hall of fame of engineers, all as brilliant and talented as each other. A roll call that can't be equalled by any other manufacturer over such a long period and merits a look back at some of the principal players, to provide a better understanding of the history of this unique marque.

Enzo Ferrari appears on the scene

The story starts with Giuseppe Merosi, the man responsible for the first Alfa engine, a 24 hp, and the first aero engines, as the marque was also involved with the success of marine and aircraft engines. He was also responsible for the RL, a sporting model that proved to be balanced and versatile.
Nicola Romeo arrived on the scene. In 1915, he rescued Alfa, on the verge of bankruptcy, adding his name to the company in 1920. In the background was Giorgio Rimini, the man who would ask Enzo Ferrari to poach Vittoria Jano, then working for Fiat. For Enzo Ferrari appeared early in Alfa Romeo's history : he started driving for Alfa Romeo's factory team and continued to do so until 1931. Meanwhile, he was the Alfa Romeo agent for Emilie-Romagne, before forming Scuderia Ferrari in 1928, which raced Alfa Romeos and became the marque's official team. In 1938, the racing department rejoined the factory and shortly afterwards Ferrari set up on his own. It was clear that the experience he gained with this brilliant manufacturer, where top level engineers and drivers followed one after the other, allowed him to find success with his own marque. Several years after leaving Alfa Romeo, he wrote to his former colleagues: "Be assured that I still have the same adolescent tenderness for Alfa Romeo as of a first love, the same pure affection as a child for his mother!"

The legendary Vittorio Jano

It was Enzo Ferrari who brought an engineer to Alfa in 1924 who would stamp his authority on the marque in the most indelible fashion : Vittorio Jano. He was responsible for the iconic P2, followed by the 6C (1500 to 2300), 8C (2300, Tipo B, 2900...) and also the 12C. These cars, as outstanding on the road as on the track, would have a lasting impact on the history of the marque, recording countless victories in competition. Their secret was a magic mix: consistency, a sophisticated double overhead camshaft engine that could be supercharged, light weight and a high build quality. Jano's creations flourished under the direction of Ugo Gobbato.
Just before the Second World War, another talented engineer took over from Vittorio Jano : Gioachino Colombo. He was responsible for the Alfetta 158 that won the World Championship in the hands of Fangio. He also designed the 308 and the sixteen-cylinder, 3-litre 316. Later, having left Alfa Romeo, Colombo made a name for himself by designing the first V12 Ferrari, before getting involved in other projects for Alfa, Maserati and MV Agusta.

Orazio Satta's 1900

The man responsible for revitalising the company after the war was Orazio Satta. He created the 1900, in the knowledge that a successful production car needed to combine accessibility and sophistication. With the lightweight alloy twin-cam four-cylinder engine inspired by pre-war Alfa Romeos, and a monocoque body, it was extremely modern. Unsurprisingly, it became the first in a long line of incredible cars, followed by the Giulietta, Giulia, Alfetta, through to the more recent 75 and 90. In an interview with Griffith Borgeson, Orazio Satta described Alfa Romeo as a marque like no other : « Alfa Romeo is not just a car manufacturer. (...) It is a way of life and a way of thinking. A marque that is about feelings and passions, more to do with the heart than the mind. » He continued : « Of course, some of the elements are purely mechanical and easy to identify. There are ideas that come from the racing car, that we have always used, as effectively as we can, on production cars : the brakes, driveability, steering and the feel of the car in the driver's hands... ». The successes were not just technical but also aesthetic, enhanced by the most gifted coachbuilders of their day, such as Pininfarina, Bertone, Touring and Zagato. In designing these new Alfas, Satta also drew on the experience he had gained working on aero engines that required total reliability.

Hruska and the modern era

To implement Satta's ideas and launch Alfa Romeo into the modern era, another important figure entered the arena. : the Austrian Rudolf Hruska. For a period of 29 years starting in 1951 he rationalised, planned and optimised the production of the 1900 series, the Giulietta and other models to ensure their commercial success. Thus, with an initial planned production of 200 examples, some 27,142 examples of the Giulietta Sprint were built over an eleven year period ! In moving away from the small-scale construction that took place between the wars towards mass production, Alfa Romeo became a major manufacturer in the automobile industry. Competition continued to play an important part in Alfa Romeo's activities, with the celebrated GTA developed from the Giulia, the splendid TZ with tubular chassis and engine also from the Giulia, and the Tipo 33 endurance car which evolved into a flat 12-cylinder-engined machine, to win the World Sports Car Championship.
It was also Hruska who launched the Alfasud project.

Buying a passion

"Les chevaux de feu" : the slogan is richly deserved. To buy an Alfa Romeo is to buy more than a car. You are drawn into the world of enthusiasts these cars were conceived for – cars that have evolved from decades of experience and the world of motorsport, with one goal in mind : the pleasure of driving to win.

Alfa Romeo : the emotion

Alfa Romeos are not ordinary cars – they arouse emotion. Visually, to begin with, with styling that exudes an elegant sportiness, with a touch of aggression beneath the understated exterior. Inside, the Italian sophistication is an invitation to don your wool-backed, leather gloves and gentleman-driver gear and head off for the Stelvio Pass.
And then there are the engines, crisp and exhilarating. The twin-cam four-cylinder engine originally conceived for the 1900 and developed for the Giulietta, Giulia and Alfetta sings like a tenor in Milan's La Scala. Versatile, it accelerates readily at low revs, with a deep growl, then as the rev counter needle heads towards the red, the engine note takes on a sharper, more exhilarating roar. The driver can move up through the perfectly spaced gears without losing this acceleration, provided with a clean, satisfying drive. With different models offering different levels of intensity, this is an experience to be enjoyed in all the period Alfa Romeos of interest to us here. Without exception. Happy driving !

The models

The collection we are presenting is confined to models dating from after the Second World War. Here is a brief look at the history of these cars, their features and the context in which they appeared.

1900

(1951-1959 / 19 039 ex.)

The 6C-2500, with a dated pre-war feel, was experiencing a slump in sales and Alfa Romeo needed to embrace modernity. They did this under the direction of Orazia Satta who, assisted by Giuseppe Busso, developed the model that would determine the future of the marque : the 1900. Presented at the Paris Motor Show in 1950, it was resolutely modern and was based on experience the marque had gained in both the automobile and the aviation industry : monocoque body, lightweight alloy overhead twin cam engine and highly developed running gear that amply justified the car's slogan : « The family car that wins races ». A Ti ("Turismo Internazionale") version appeared later, followed by models built by coachbuilders such as Touring, Pininfarina and Zagato. Not only were these cabriolets and coupés hugely successful aesthetically, but in their lightweight form, they were sensational in competition. Only a very limited number were built.

Giulietta coupé Sprint

(1954-1962 / 27 142 ex. including 3 058 Veloce)

Faced with a delay on the 1300 saloon, Alfa Romeo decided to launch the coupé version first, at the 1954 Turin Motor Show, to appease the clientèle. A design by Bertone was chosen – a perfect, pure design. With a twin-cam 1300 engine inspired by the 1900, the Giulietta enjoyed 65 bhp, remarkable power at the time for such a small car. Weighing just 850 kg, it could reach speeds of more than 160 km/h. Iconic, appealing, agile, sporty and elegant, orders flew in for the Giulietta Sprint which revealed itself to be a huge success. A 90 bhp Veloce version, much rarer, was capable of 180 km/h. The Giulietta gave birth to more sporting versions, the Sprint Speciale and Sprint Zagato, that achieved great success in competition.

Giulietta saloon

(1955-1964 / 131 785 ex. including 93 089 Ti)

The Giulietta saloon, appearing after the coupé at the 1955 Turin Motor Show, was slightly less powerful, but also had a sporty personality – evident throughout the stylish interior - and was capable of 140 km/h. The Ti ("Turismo Internazionale") version, which appeared in 1957 was even more so, benefitting from the Sprint's 65 bhp. There were three series, corresponding to three aesthetic evolutions of the car, both inside and out, with the gear lever moving from the steering wheel to the floor.

Giulietta Spider

(1956-1962 / 17 096 ex. including 2 796 Veloce)

Making its appearance one year after the Sprint coupé, the Spider was, like the other Giuliettas, a compact work of art. Designed by Pininfarina, it combined the outstanding mechanics of the 1300 with a lightweight and elegant body, creating an irresistible and appealing ensemble. With painted metal dashboard, round dials, angled gear shift on the floor, and small, inviting seats, the Giulietta was the stuff of dreams for the youth then – and remains so today ! A Veloce version was available with the 90 bhp engine of the Sprint Veloce coupé.

2000 Spider / Sprint

(1958-1962 / 4 143 ex. including 700 Sprint)

To replace the 1900, Alfa presented the 2000 Berlina at the 1957 Turin Motor Show, complete with a Spider version with aluminium Touring bodywork, and two years later, the Bertone-bodied Sprint coupé. These cars were fitted with a four-cylinder engine derived from the 1900, with top-of-the-range finishing that made them less sporty and rather more "bourgeois".

2600 Spider / Sprint

(1962-1968 / 9 254 ex. dont 2 255 Spider)

To give the high-end models a little more oomph, in 1962 Alfa Romeo replaced the four-cylinder engine in the 2000 with a six-cylinder 2.6-litre twin-cam engine producing 145 bhp, which provided a level of power in keeping with the car's standing. Less sporty than its racy little sisters, this was a more comfortable model, suited to travelling long-distances.

Giulia saloon

(Giulia 1600 Ti/Super 1.6 : 1963-1974 / 200 455 ex. / Giulia 1300 Ti/Super 1.3 : 1964-1974 / 257 771 ex.)

Following the Giulietta, the next revolution at Alfa was the Giulia. In fact this was more of an evolution, as there was no need to change a formula that worked. Making its first appearance in 1962 as the Giulia Ti, the car had a 92bhp 1,600cc engine. With a grille sporting four headlights of different sizes and a compact form, it remained faithful to the marque's sporting image. It had been carefully designed aerodynamically, with a drag coefficient of 0.34, and attention had also been paid to safety, with the inclusion of defined crumple zones. Fitted with a five-speed gearbox, (with gearshift initially on the steering wheel and later on the floor), it was capable of matching much more powerful cars. Several versions appeared : from 1965, it took the name Giulia Super and the power increased to 98 bhp and then 102 bhp. A 1300 version, with two headlights, was also available from 1964, initially producing 78 bhp and increasing to 89 bhp by the time the model ceased production in 1974.

Giulia Nuova saloon

(1974-1977 / 29 800 ex. Nuova 1.6 / 68 000 ex. Nuova 1.3)

In 1974, the Giulia was given a makeover : four equal-sized lights on the front grille, flat rear boot, with some updating to the interior. Mechanically the car stayed the same, remaining faithful to its sporting temperament. A diesel version appeared, with a 52 bhp Perkins engine, which was rather at odds with the times, making this model a genuine curiosity today...

Giulia Sprint GT

(1964-1977 / 200 029 ex. including 82 523 versions 1300, 44 265 versions 1750 and 37 459 versions 2000)

The launch of the Giulia Ti was initially accompanied by modified coupé and cabriolet versions of the Giulietta with 1600 engines called the Giulia 1600 Sprint and Giulia 1600 Spider. However the real change took place in 1963 with a new coupé, the Giulia Sprint GT, known today as the « Bertone coupé ». The understated, elegant design was the work of Bertone, specifically the young Giorgetto Giugiaro, whose creation was a masterpiece of pure design. This model used the mechanical elements of the Giulia Ti on a shorter chassis. The Sprint Veloce version appeared in 1966 with a 109 bhp engine that powered the car to 185 km/h. Motorsport enthusiasts loved the responsive handling of this new coupé, which had an interior to match its performance. There were multiple evolutions of this model, both aesthetically and mechanically, from the 1300 (Junior), 1600 and 1750 versions to the 2000, that offered 132 bhp, with limited slip differential and was capable of 190 km/h.

GTA & GTAm

(1966-1971 / less than 1 000 ex. GTA 1300 + 1600 / 40 ex. GTAm 1750 and 2000)

Alfa wasted little time in developing a competition version of its coupé, which gave rise to the celebrated « GTA » (A for "Alleggerita", or lightened). These were genuine « competition-client » cars built to homologate the model, that allowed amateur drivers to satisfy their passion for racing while the factory tested modifications on « corsa » models.
The lightweight body had aluminium panels and plexiglass windows, and the 1600 engine benefitted from various refinements including dual ignition. On the road-going version, the horsepower was 115 bhp (for 750 kg), and went up to 170 bhp on the racing version. There was also a 1300 GTA that was given the same treatment. These cars, lightweight and with perfect handling, achieved enormous success in competition.
The GTAm (1750 and 2000) versions were more exclusive : derived from the 1750 GTV, they had the Spica injection engine of the US version with dual ignition, which boosted the power to 240 bhp. Generally prepared by Autodelta, they didn't need to be as lightweight as the GTA as regulations increased the minimum weight to 900 kg. Race circuit machines, they were recognisable by their wide riveted wing extensions.
In 1970 Toine Hezemans won the European Touring Car Championship at the wheel of a 2000 GTAm.

Spider 1600 / 1750 Duetto "coda longa"

(1966-1970 / 19 555 ex. including 6 325 versions 1600 and 4 528 versions 1300)

To accompany the Giulia saloon and coupé that appeared in 1963, Alfa Romeo unveiled a new Spider at the 1966 Geneva Motor Show. Pininfarina was once again responsible for the design, and the result was a streamlined and original shape. With headlights under a plastic

cover and pointed rear styling, the 1600 was a masterpiece of design, boasting a sporty engine and excellent road handling. This model had its moment of fame, starring alongside Dustin Hoffman in the film « The Graduate ». The Spider 1600 was produced for just two years in this form, replaced in 1967 by a slightly more powerful 1750 version, and a fuel injected variant for the US that complied with anti-pollution regulations. A 1300 Spider Junior was available between 1968 and 1972. Today, these models with tapered rear styling are known as « coda longa », in contrast to the later short tail versions.

Spider 1750 / 2000 "coda tronca"
(1970-1994 / 104 400 ex. env.)
The original Pininfarina shape was such a success that it was kept largely unchanged until 1994. During that time, however, there were various modifications, some more successful than others. The first alteration was to the rear shape that became a cut-off tail. The subsequent version adhered to US safety regulations with a clumsy addition of plastic and rubber to the front and rear. The final evolution, in 1990, rediscovered the balance and elegance that had been lost. The model was also updated mechanically and the range was completed with the 2000cc engine from the 2000 GTV coupé.

Berlina 1750 / 2000
(1967-1977 / 191 720 ex. including 89 840 versions 2000)
This saloon with understated styling designed by Bertone completed the Giulia range, using a lengthened platform with 1750 and 2000 engines. Powerful and fast, it was finished to a higher degree, in keeping with its standing.

Alfetta 1800 / 1600 / 2000
(1972-1985)
In 1972, between the Giulia and the Berlina 2000, Alfa Romeo slipped in another model, that re-used a significant name in the marque's history: Alfetta. On the same wheelbase as the Giulia and designed by the Centro Stile Alfa Romeo in collaboration with Giugiaro, the car kept the 122 bhp 1800cc twin cam engine, but gave it a completely new transmission. The gearbox moved to the rear axle to improve the weight distribution, hence the title « generation transaxle ». In line with this, the suspension was also modified, and the car consequentially enjoyed markedly improved road holding and a greater level of comfort. It kept the sporty look, with four lights at the front and a well-equipped cockpit. The 1800 range was completed with a 1600 version and a more powerful 2000 version.

Alfetta GT
(1974-1986 - 140 000 ex. approx. all versions, GTV6 included)
The Alfetta GT drew on the classic Alfa Romeo formula: this was a coupé on a shortened Alfetta saloon platform, also designed by the Centro Stile Alfa Romeo in collaboration with Giugiaro. Well proportioned, with angular styling, there was enough room for four people unlike the previous 2+2 Bertone coupé. The coupé had the same engine as the saloon : 1800, then 1600 and 2000, and of course the « transaxle » transmission. The interior had a new look : a large rev counter in front of the driver, with the rest of the instruments grouped to the right of the steering wheel. This car also displayed a resolutely sporty character.

Alfetta GTV6 2.5
(1980-1985)
In 1980, Alfa Romeo presented an Alfetta GT equipped with the engine of the luxurious Alfa 6 saloon, but with fuel injection. This superb 2.5-litre V6 engine featured four overhead camshafts producing 160 bhp, producing a sound that was music to Alfa enthusiasts' ears. It was the ultimate development of the Alfetta coupé, and is the most desirable.

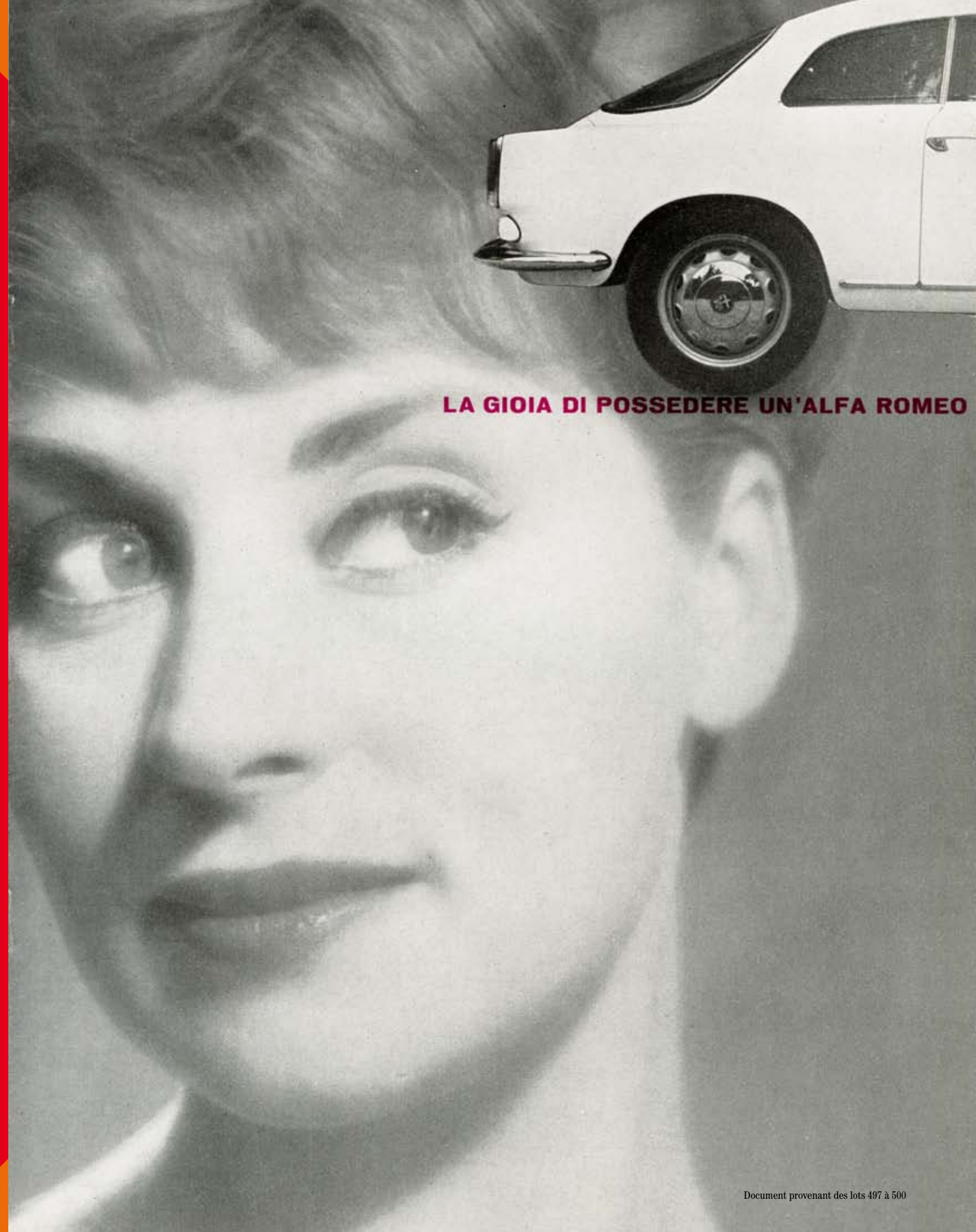
Alfa 6
(1979-1986 - 12 288 ex.)
When the Berlina 2600 ceased production, Alfa Romeo had no high-end saloon to rival Mercedes or BMW. This gap was filled in 1979 with the Alfa 6 that featured a wonderful 2.5-litre V6 engine with two overhead cams per bank of cylinders, initially fed by six carburettors. This was rather complex and uneconomical and was replaced in 1983 by a fuel-injection system. The Alfa 6 was a powerful (160 bhp) and comfortable car with independent rear suspension. Luxuriously equipped, with a plush interior, it compared favorably with its rivals in comfort and performance. The two lights on the front grille became four in 1983.

Alfasud
(1972-1984 - 906 824 ex. excluding Ti and Sprint)
Responding to political and social pressure, Alfa Romeo built an ultra-modern factory in the less industrialised south of the country near Naples. From here they manufactured a mass-produced affordable car : the Alfasud. The project was managed by Rudolf Hruska, and the car was presented at the 1971 Turin Motor Show, displaying various innovations that broke with Alfa Romeo tradition : this was a front-wheel drive car with a 1200cc flat four-cylinder engine, developing a respectable 62 bhp. Complete with attractive interior, excellent driveability and available for a very reasonable price, the Alfasud was a great success and more than a million examples – all versions together – rolled off the production line. To remain true to its sporting heritage, Alfa Romeo offered a 68 bhp Ti version, followed by a Alfasud Sprint 1300 coupé that produced 87 bhp.

Alfa 164
(1987-1997 / 270 000 ex. approx., all versions)
To take over from the Alfa 6 in 1987, Alfa Romeo presented its version of the platform developed in conjunction with Fiat, Lancia and Saab. Designed by Pininfarina, this imposing saloon was more original and more sporty than its sisters, and was equipped with various engine set-ups : the 150 bhp 2-litre dual ignition engine, a 114 bhp turbodiesel and the excellent V6, a larger 3-litre engine producing 190 bhp and mounted transversely at the front, the 164 being front-wheel drive. This was a first for a large Alfa saloon. It offered a high-end performance and level of comfort, and the Q4 version catered for the more sporting clientèle : this boasted integrated transmission with a six-speed Getrag gearbox, and its 231 bhp gave the car a top speed of around 240 km/h.

8C Competizione
(2007-2009 - 500 ex coupé and 500 ex. Spider)
In 2003 at the Frankfurt Motor Show, Alfa Romeo unveiled a superb concept car with the evocative name « 8C », recalling the wonderful eight-cylinder Alfa Romeos from the 1930s. Conceived in collaboration with Maserati, it was equipped with a V8 engine and the styling by the Centro Stile Alfa Romeo was reminiscent of the stunning 33 Stradale from the late 1960s. Three years later, this same concept car was transformed into a production model : the 8C Competizione was presented at the Mondial de l'Automobile in Paris in 2006, and Alfa Romeo announced a limited production of 500 examples. The Spider version was unveiled at the 2008 Geneva Motor Show, also with a limited production of 500 examples. Under the fabulous exterior lay an exceptional feat of engineering : a 4.7-litre V8 engine with 450 bhp and transaxle transmission, that powered the car to almost 300 km/h. It was naturally equipped with all the features found on modern supercars : paddle-operated sequential gearbox and electronic assistance. With the 8C, Alfa Romeo returned to the top of the supercar market. This was good news for all Alfa Romeo fans.

* The production figures, taken from several reliable sources, are indicative.



Document provenant des lots 497 à 500

Provenant de la collection / From the collection of Bernard Villefranche

En 70 ans de passion, Bernard Villefranche a rassemblé une collection exceptionnelle de documents publicitaires automobiles, qui regroupe plus de 700 marques et 40.000 catalogues. Dès le milieu des années 1930, il chine ses premières pièces, à une époque où personne ne trouvait d'intérêt à conserver et préserver ces documents. Il ne cessa plus par la suite de rechercher la perle rare comme en témoigne aujourd'hui le rare ensemble de catalogues réunis autour de la marque Alfa Romeo, de l'avant guerre jusqu'aux années 2000.

Over 70 years Bernard Villefranche has assembled a unique collection of automotive advertising material, spanning more than 700 brands and 40,000 catalogues. Since the mid-1930s, Villefranche began picking up the very first pieces of material at a time when nobody found these interesting or bothered to conserve and preserve these documents. That passion never ceased, th search for those rare gems, and that can be seen by the rare set of material gathered around the Alfa Romeo brand, catalogues from before the war, and up to the 2000's.

497

497

SOLO ALFA D'AVANT-GUERRE

Lot exceptionnel et introuvable de documentations et photographies presse, de brochures publicitaires pour les Alfa Romeo d'avant-guerre et juste après-guerre incluant multiples présentations des modèles 6C Gran Sport/Gran Turismo, 8C 2900, 6C 2300, des modèles de Grand Prix…

An exceptional collection of documentation and press photographs and advertising brochures on Alfa Romeos from before the war and immediately after the war, including several on the launch of the 6C Gran Sport/Gran Turismo, 8C 2900, 6C 2300, Grand Prix models, etc...

4000 – 6000 €

498

SOLO ALFA ANNÉES 50 ET 60

Lot exceptionnel et introuvable de documentations et photographies presse, de brochures publicitaires pour les Alfa Romeo des années 50 et 60 (et quelques 70) incluant les différents modèles 1900… Environ une centaine de brochures, documentations diverses et photographies.

An exceptional collection of documentation and press photographs and advertising brochures for Alfa Romeos from the 1950s and 1960s (and some from the 1970s) including the different models of the 1900… about a 100-odd brochures, documents and photographs.

2000 – 4000 €

497





498

499



499

SOLO ALFA ANNÉES 50 À 80

Lot exceptionnel de documentations et photographies presse, de brochures publicitaires pour les Alfa Romeo des années 50 à 80 incluant les différents modèles Giulietta, Giulia GTV Bertone... Environ une centaine de brochures, documentations diverses et photographies. Environ plus de 150 documentations et photos diverses.

An exceptional collection of documentation and press photographs and advertising brochures for Alfa Romeos from the 1950s to the 1980s including different models of the Giulietta, the Giulia GTV Bertone... some 100-odd brochures, various documents and photographs. More than 150 documents and various pictures.

2000 – 4000 €

500

SOLO ALFA ANNÉES 80/90 ET 2000

Lot de documentations et photographies presse, de brochures publicitaires pour les Alfa Romeo des années 80, 90 et 2000 incluant les différents modèles de la gamme du constructeur. Environ une centaine de brochures, documentations diverses, dossiers de presse et photographies. Environ plus de 150 documentations et photos diverses.

An exceptional batch of documents and press photographs, advertising brochures for Alfa Romeos from the 1980s, 1990s and 2000s, including the different models in the range of the carmaker. Approximately 100-plus brochures, various documents, press releases and photographs. More than 150 documents and various pictures.

1500 – 2500 €



500





501

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n°
AR1468*13109
Moteur n° 1515*93026

- Belle présentation
- Désirable version Ti
- Sellerie d'origine, impeccable

- *Lovely presentation*
- *Desirable Ti version*
- *Impeccable original upholstery*

15.000 – 18.000 €
Sans réserve /
No reserve

1959 ALFA ROMEO GIULIETTA TI BERLINE SÉRIE 1

Cette voiture est restée entre les mêmes mains de 1959 à 2002 ! Sortie d'usine le 7 mars 1959, elle a été immatriculée pour la première fois le 6 avril 1959 à Forli, en Italie. Voiture saine de carrosserie, elle a bénéficié il y a plusieurs années d'une peinture neuve, de sa teinte blanche d'origine. Impeccable, elle est équipée de tous ses accessoires, baguettes et enjoliveurs, de belle présentation. Les jantes sont en bon état également et sont chaussées de pneus Pirelli qui présentent une usure moyenne.
L'intérieur est en état d'origine très bien préservé. Les banquettes à sellerie en skaï gris et tissu pied-de-poule sont en bon état, sans défaut notable et les garnitures de contreportes ont encore belle allure. Le tableau de bord ne présente pas d'usure particulière et comporte, sur cette version Ti (Turismo Internazionale) Série 1, deux petits cadrans ronds de part et d'autre du compteur de vitesses : à droite la température d'eau et la température d'huile, et à gauche un compte-tours, ce qui souligne le caractère sportif de cette Giulietta. Le compteur affiche 20 024 km.
Cette voiture est équipée de son moteur d'origine, logé dans un compartiment bien soigné. Le coffre, avec sa roue de secours et son tapis de caoutchouc, est impeccable.
Cette attrayante version Ti bénéficie du moteur 1300 dans une version plus puissante que la Giulietta normale, et prompte à grimper dans les tours. Avec un poids qui dépasse à peine 900 kg, cette voiture accélère vigoureusement et peut atteindre 155 km/h, ce qui explique ses succès sportifs. C'est cette personnalité séduisante dont pourra profiter son prochain propriétaire, qui en plus goûtera au charme de son intérieur bien préservé et de sa présentation impeccable.

This car remained in the same hands between 1959 and 2002! Leaving the factory on 7 March 1959, it was registered for the first time on 6 April 1959 in Forli, Italy. With sound coachwork, this impeccable car had new paintwork several years ago, in the original white colour. It comes with all its accessories, including beautifully presented chrome trim strips and hubcaps. The wheels are also in lovely condition and fitted with Pirelli tyres displaying average wear.
The interior is in original condition and has been very well preserved. The bench seats in grey leatherette and hounds-tooth fabric are in good condition with no major blemishes as is the door trim. The dashboard on this Ti (Turismo Internazionale) version, showing no real sign of wear, has two small round dials either side of the speedometer: the water and temperature gauge on the right and the rev-counter on the left, reflecting the sporty character of this Giulietta. The odometer reads 20,024 km.
This car is fitted with its original engine in a well-maintained engine compartment. The boot, with spare wheel and rubber mat, is immaculate.
This attractive Ti version was a more powerful version than the standard Giulietta, benefitting from a 1300 engine, and revving very freely. With a weight of a little over 900 kg, the car accelerated with ease, reaching speeds of up to 155 km/h,
explaining its success in competition. The future owner will be able to enjoy this attractive performance as well as the charm of its well-preserved interior and impeccable presentation.











502

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° AR1481194

- État d'origine rare
- Moteur à injection
- La plus rare et le plus désirable

- *Rare original state*
- *Engine with fuel injection*
- *The rarest and most desirable*

25.000 – 30.000 €
Sans réserve /
No reserve

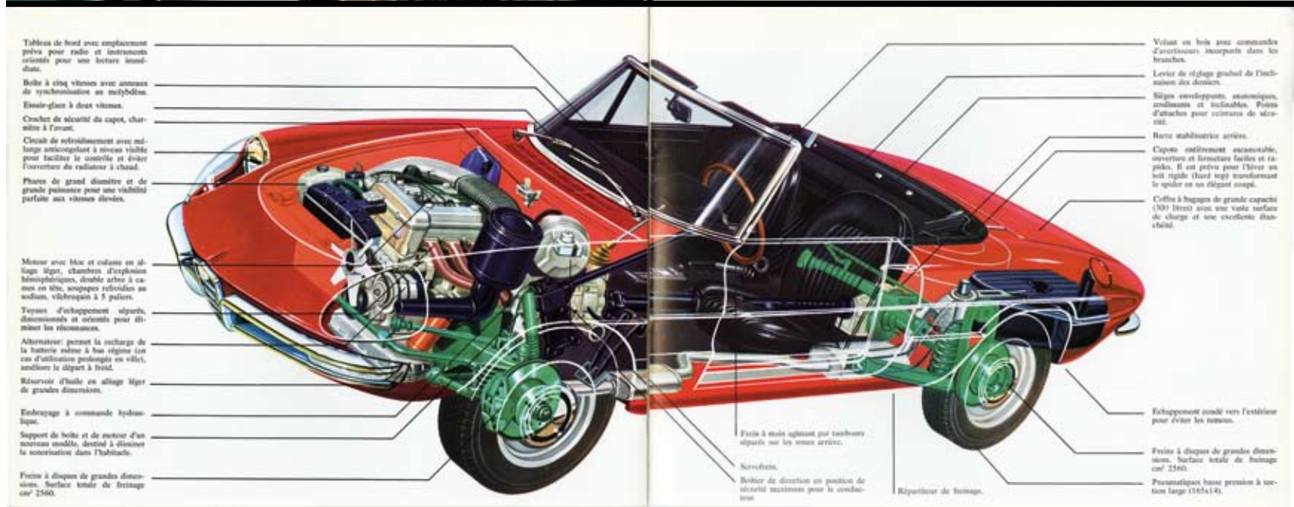
1969 ALFA ROMEO DUETTO 1750 INJECTION SPIDER VELOCE

Avec la personnalité sportive de la marque, il fallait s'attendre à ce que la berline Giulia présentée en 1962 soit suivie d'un coupé et d'un cabriolet. Le premier faisait son apparition en 1963, suivi trois ans plus tard d'un Spider nommé "Duetto". Son dessin, signé Pininfarina, est d'une grande élégance et son profil tout en finesse est souvent comparé à un os de seiche. Son moteur double arbre sera décliné en 1600 et 1750, la version destinée aux États-Unis bénéficiant d'une alimentation par injection Spica.
Les archives Alfa Romeo confirment que la voiture que nous proposons est une 1750 Spider Veloce version USA (série 105.62), sortie d'usine le 8 septembre 1969 et destinée à être expédiée à Alfa Romeo, à Newark, aux États-Unis. Or, d'après le propriétaire, ce Spider n'a jamais quitté l'Europe : il aurait été en effet acheté par un militaire américain qui souhaitait l'exporter dans son pays lors de son retour, ce qui finalement ne s'est pas produit. La voiture est restée longtemps aux Pays-Bas, et le propriétaire actuel en a fait l'acquisition il y a quatre ans environ pour en faire cadeau à son épouse. Il cherchait un modèle à injection, sachant que, lorsque le moteur est bien réglé, c'est une version très performante. De couleur verte ("Verde Vivo") comme à l'origine, cette voiture a été repeinte mais présente une carrosserie en état d'origine exceptionnellement bien préservée. L'intérieur est celui d'origine, en simili noir, et présente une belle patine. Le beau volant bois est superbe, le tableau de bord est équipé d'un autoradio Philips et le compteur affiche 57 075 miles (91 850 km). Le compartiment moteur et le coffre sont impeccables. A la suite de son achat, cette voiture a bénéficié d'une révision effectuée par le mécanicien du propriétaire. Il n'est guère fréquent de croiser un Spider Duetto dans un tel état d'origine. Plus rare et plus élégante que la version suivante à pan arrière coupé, cette voiture est une occasion de profiter à la fois de la brillante mécanique Alfa Romeo et d'une agréable conduite au soleil.

With the sports personality of the brand, it was expected that the Giulia saloon launched in 1962, would be followed by a coupe and a convertible. The first made its appearance in 1963, followed three years later a Spider named "Duetto". Its design, by Pininfarina, was of great elegance and finesse, with the profile often compared to a cuttlebone. Its dual camshaft engines were offered in 1600cc and 1750cc versions, with the version for the United States fitted with a Spica fuel injection system.
The Alfa Romeo archives confirm that the car we offer is a 1750 Spider Veloce USA version (105.62 series) and that it rolled out of the factory on the 8th of September, 1969 and was intended to be sent to the Alfa Romeo dealership in Newark, United States. However, according to the owner, this Spider never left Europe: it was, in fact, purchased by an American soldier who planned to take the car back to his country on his return, which ultimately didn't happen. The car remained for long in the Netherlands, and the current owner acquired it there about four years ago as a gift for his wife. He looked for a fuel injected version, knowing that when the engine is set, it's a very powerful version. Green in colour (Verde Vivo) as since the beginning, this car has been repainted, but has a body in original condition which is exceptionally well preserved. The interior is original, in black imitation leather, and has a beautiful patina. The beautiful wooden steering wheel is in superb condition, the dashboard has a Philips radio and the odometer displays just 57,075 miles (91,850km). The engine compartment and the trunk are in immaculate condition. Following the purchase, the car received a service by the engineer of the owner.
It is hardly common to encounter a Spider Duetto in such an original condition. Rarer and more elegant than the subsequent version with its chopped-off tail, this car is an opportunity to enjoy both the brilliant Alfa Romeo mechanicals and the pleasure of driving in the sun.







Document provenant des lots 497 à 500





503

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° AR2427632
Moteur n° AK00512*47843

- Beau travail de peinture de carrosserie
- Intérieur cuir d'origine, impeccable
- Modèle offrant brio et raffinement

- *Excellent paintwork*
- *Impeccable original leather interior*
- *Model offering brio and sophistication*

15.000 – 18.000 €
Sans réserve /
No reserve

1972 ALFA ROMEO 2000 GT VELOCE COUPÉ BERTONE

Sorti d'usine le 30 juin 1972, ce coupé a été livré neuf le 10 juillet 1972 en Italie. Il était alors beige métallisé et, depuis, il a bénéficié d'une remise en état de carrosserie et se présente dans une belle teinte blanche. La carrosserie est très saine, et la présentation globale est superbe. A l'intérieur, la voiture dispose d'une sellerie cuir d'origine de couleur brune très bien préservée, les sièges offrant une agréable patine. La tablette de tableau de bord n'est pas déformée, les placages bois sont impeccables et le volant en bois vernis est une des pièces maîtresse de cet habitacle sportif. Les contreportes sont du même cuir que les sièges et montrent un état d'usage normal. Les seuils de portes équipés d'une plaque affichant l'inscription Alfa Romeo sont très bien préservés et la voiture dispose d'un autoradio Philips 680 et de vitres légèrement teintées. Le compteur affiche 84 428 km.
Le compartiment moteur est impeccable lui aussi, traduisant le soin apporté à l'entretien de cette voiture. Le moteur est celui d'origine.
Elle est équipée de jantes alliage Alfa Romeo et le dossier comporte un courrier de Fiat autorisant la monte de pneus de 185/70HR14, si bien qu'elle est chaussée de quatre Pirelli P4000 dans cette dimension, en bon état.
Accompagné de son manuel d'entretien, ce coupé à la ligne d'une grande pureté dessinée par Giugiaro est prêt à offrir à son prochain propriétaire le brio de son moteur 2 litres 130 ch, capable d'emmener cette voiture à 190 km/h tout en soutenant une vitesse de croisière digne d'une voiture moderne. Son état impeccable n'échappera pas aux yeux des amateurs.

This coupé left the factory on 30 June 1972 and was delivered new on 10 July 1972 in Italy. Originally in metallic beige, the body has benefitted from a complete restoration and the car is presented in a stunning white livery. The body is very sound and the overall presentation is superb. The interior displays the original brown leather upholstery in an excellent state of preservation, with the seats displaying a charming patina. The dash top is in good shape, the wooden veneer impeccable and the varnished wooden steering wheel is the highlight of a sporty cockpit. The door linings are fitted with the same leather as the seats and are presented in a condition in keeping with the age of the car. The door-sills, fitted with an Alfa Romeo plaque, have been preserved in good condition and the car comes with a Philips 680 radio and lightly tinted windows. The odometer records 84,428 km.
The engine compartment is also impeccable, reflecting the care taken in maintaining this car. It has the original engine.
It is equipped with alloy Alfa Romeo wheels and the file includes correspondence from Fiat authorising the use of 185/70HR14 tyres, and it is fitted with four Pirelli P4000 tyres of this size, in good condition.
Complete with service book, this coupé, displaying Giugiaro's beautiful and pure styling, is ready to offer its new owner a dynamic performance provided by the 130 bhp, 2-litre engine, with a top speed of 190 km/h, and a cruising speed worthy of a modern car. Its immaculate condition will not go unnoticed by enthusiasts.

.









Document provenant des lots 497 à 500

504

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 1493.02258
Moteur n° AR1315*59056
Moteur d'origine n° AR1315*30107, livré avec la voiture

- Authentique modèle Sprint Veloce
- État séduisant
- Modèle rare, personnalité sportive
- Éligible aux Mille Miglia

- *An authentic Sprint Veloce model*
- *In a very 'seductive' condition*
- *Rare model, with sporty personality*
- *Mille Miglia Eligible*

100 000 – 120 000 €

1956 ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT VELOCE

Véritable chef-d'œuvre esthétique, la Giulietta Sprint n'était pourtant pas une priorité pour Alfa Romeo. Ayant pris du retard sur son projet de berline 1300, la constructeur a lancé d'abord la version coupé, en 1954 au Salon de Turin, pour faire patienter la clientèle. Un dessin de Bertone a été retenu pour accueillir le moteur 1300 double arbre inspiré de celui de la 1900. La Giulietta Sprint bénéficiait de 65 ch, puissance remarquable à l'époque pour une si modeste cylindrée. Séduisante et élégante, elle va attirer les commandes et se révéler un vrai succès. Mais elle ne satisfait pas les clients les plus sportifs, adeptes des courses de côte du week-end ou des compétitions en tous genres qui passionnent l'Italie, la plus célèbre étant les Mille Miglia. Alfa Romeo se penche donc sur la Sprint et, en travaillant sur le moteur, l'ingénieur Busso parvient à faire passer la puissance de 65 à 80 ch. Reste la carrosserie, encore trop lourde. Bertone s'y attèle et gagne 70 kg grâce à des éléments en aluminium et en Plexiglas, ainsi qu'un dépouillement de l'habitacle. Ces opérations permettent au rapport poids/puissance de faire un bond important, passant de 13,1 kg à 8,1kg. La nouvelle voiture, qui prend le nom de Sprint Veloce (SV), fait sa première apparition lors de la course de côte de Coppa della Consuma, le 22 avril 1956 près de Florence, et son pilote signe d'emblée le deuxième meilleur temps. C'est le début d'une brillante carrière pour cette voiture qui trouvera son aboutissement avec la SVZ, à carrosserie Zagato, encore plus légère et sportive.
Véritable "compétition-client", la Sprint Veloce connaîtra une production limitée, à peine plus de 3 000 exemplaires.

An aesthetic masterpiece, the Giulietta Sprint was not yet a priority for Alfa Romeo. Having fallen behind schedule on its new 1300 saloon, the manufacturer launched the coupe version first in 1954 at the Turin Motor Show, to make customers wait. A design from Bertone was chosen to host the 1300 twin-cam engine inspired by the 1900. The Giulietta Sprint developed 65bhp, which was remarkable power for its time for such a small displacement engine. Seductive and elegant, it attracted orders and became a real success. But it did not quite satisfy the sportier buyers, those into weekends' hill climb races and all kinds of competitions which fascinated Italy, the most famous being the Mille Miglia. Alfa Romeo therefore focused on the Sprint and began working on the engine engineer Busso managed to increase the power from 65 to 80bhp. The body too was seen as too heavy. Bertone managed to make it some 70kg lighter by using aluminum panels and Plexiglas, and by stripping the cabin of the car. These improved the weight-to-power ratio from 13.1kg to 8.1kg. The new car, which took the name of Sprint Veloce (SV), made its first appearance at the hill climb of Coppa della Consuma on April 22, 1956, near Florence, and its driver immediately posted the second best time. This was the beginning of a brilliant career for this car that would eventually culminate with the SVZ, the Zagato bodied, even lighter and sportier. The real "customer competition" car was the Sprint Veloce, which saw limited production of just over 3,000 units.















Les archives Alfa Romeo confirment que la voiture que nous présentons est une Giulietta Sprint Veloce sortie d'usine le 24 juin 1956 et vendue le 4 juillet dans la commune d'Ovada, dans la province d'Alexandrie, en Italie. Ces archives précisent également que la voiture était de teinte bleu, ce dont elle n'a pas changé depuis. Elle fait donc partie des tous premiers modèles construits et on peut noter aussi que son enregistrement à l'Automobile Club d'Italia s'est fait sous le type "Giulietta Sport".
Son premier propriétaire était M. Stefano Repetto, un préparateur connu. Il est donc très probable que la voiture ait été engagée en compétition à ses débuts. Son "Libretto" de 1964 permet de suivre la chaîne des propriétaires jusqu'à nos jours, sachant qu'elle est entrée en 2003 dans la collection de son propriétaire actuel et qu'elle porte encore ses plaques d'immatriculation d'Alexandrie.
Cette Giulietta Sprint Veloce se présente aujourd'hui dans un séduisant état d'usage, comme si elle venait de terminer un rallye et se préparait pour le suivant. La peinture est ancienne mais bien préservée et il se dégage de l'habitacle une ambiance sportive traduisant bien la personnalité de cette voiture. Les sièges ont des tubulures allégées, spécifiques à la Veloce, et sont en simili crème avec passepoils bleu. Les portes, tout comme les ouvrants sont en aluminium et comportent des vitres en Plexiglas coulissantes avec un simple filet faisant office de vide-poches. Les planchers sont dépourvus de tapis et le compteur kilométrique affiche 9 080 km. En plus des portes, le capot arrière est lui aussi en aluminium.
Aujourd'hui, la voiture est équipée d'un moteur n° AR1315*59056, avec deux carburateurs Weber 40 DCO3, mais le bloc moteur d'origine n° R1315*30107 sera livré avec la voiture.
Éligible aux Mille Miglia, ce modèle rare, superbe à piloter, dans un état "vivant", cette Sprint Veloce parmi les premières construites traduit toute la fougue et le caractère des Alfa Romeo les plus sportives. C'est une opportunité qui ne se présente pas fréquemment.

Alfa Romeo archives confirm that the car that we are offering here is a Giulietta Sprint Veloce, which left the factory on June 24, 1956 and was sold on July 4 in the municipality of Ovada, in the province of Alessandria, Italy. These records also indicate that the car was blue in colour, which has not changed since. It is therefore one of the first built models and we can also note that the registration for the Automobile Club d'Italia is done under the "Giulietta Sport" category.
Its first owner was Mr. Stefano Repetto, an experienced preparer of cars. It is therefore very likely that the car was engaged in competition in its early years. Its "Libretto" from 1964 track the chain of owners till today, and from that we know that it came into the collection of its current owner in 2003, and that it still bears its registration plates of Alexandria.
This Giulietta Sprint Veloce is today in an attractive condition for use, as if it had just finished a rally and was preparing for the next. The paint is old but well preserved and the interior has a sporty ambience reflecting well the personality of this car. The seats have streamlined tubing specific to the Veloce and are in cream leather imitation with blue piping. The doors, as well as the windows, are in aluminum and have sliding Plexiglas panes with a simple net for door pockets. The floors have no carpet and the odometer shows 9,080km. In addition to the doors, the rear boot is also made of aluminum.
*Today, the car is equipped with engine No. AR1315 * 59056 with two Weber carburetors 40 DCO3, but the original engine block No. R1315 * 30107 will come with the car.*
Mille Miglia Eligible, this rare model indeed, great to drive, is among the very first ones built, a car that reflects the enthusiasm and the character of Alfa Romeo sports cars.This is indeed an opportunity that does not present itself often.







505

Carte grise française
French title

Châssis n° AR 613311
Moteur
n° AR00502/A 19211

- État d'origine incroyable
- Un des tous premiers modèles importés en France
- Modèle rare, performant et recherché

- *In an incredible original condition*
- *One of the first models imported into France*
- *A rare model, powerful and sought after*

90 000 – 120 000 €

Dans les mains du même propriétaire depuis 1975 */ In the hands of the same owner since 1975*

1965 ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GTA COUPÉ

D'après les archives Alfa Romeo, cette authentique Alfa Romeo Giulia Sprint GTA est sortie d'usine de 7 juin 1965, et livrée le 10 du même mois à la So.F.A.R., importateur Alfa Romeo en France. Il est intéressant de noter que c'est le châssis AR 613372 livrée à la Sofar le 16 Juin qui sera utilisé pour l'homologation en France du type « 10.502 A ». Notre auto AR 613311 est donc peut-être la toute première GTA livrée en France.
A l'époque, la voiture était de teinte blanche, avec intérieur noir. Parmi les propriétaires, on note le docteur Henri Le Savoureux, le propriétaire du château de Malabry, puis Jacques Huhart, ancien ingénieur travaillant pour Matra et résidant à Viry-Châtillon. Il possédait aussi une TZ Switzerland (dans le dossier, une photo montre les deux voitures devant la propriété de ce dernier). La voiture était alors immatriculée 3320 QX 91, et comportait déjà l'autocollant P. Vander au bas des ailes avant.

From the archives of Alfa Romeo we see that this Alfa Romeo Giulia Sprint, an authentic GTA, left the factory on June 7, 1965, and was delivered on the 10th of the same month to So.F.A.R., the Alfa Romeo importer for France. It is interesting to note that chassis AR 613372 was delivered to So.F.A.R. on June 16 to be used for approval in France as a type "10502 A". Thus this car AR 613311 was perhaps the first GTA delivered in France.
At the time, the car was white in colour with black interior. Among owners , there was a Dr. Henri Le Tasty, the owner of Castle Malabry, then Jacques Huhart, former engineer at Matra, living in Viry-Châtillon. He also had a TZ Switzerland (in the file a photo shows the two cars in front of the property of the latter). The car was then registered 3320 QX 91 and already had the sticker P. Vander at the bottom of the front fenders.





C'est en 1975 que l'actuel propriétaire en a fait l'acquisition, si bien qu'il la possède depuis presque 40 ans ! En 1976, en se rendant au Castellet, il se produit un petit accrochage au niveau de l'aile avant gauche, et on en distingue encore la trace : cela fait partie des éléments traduisant l'étonnante originalité de cette GTA. A cette époque, la caisse étant comme beaucoup de GTA fendue à certains endroits, le propriétaire décide d'entreposer sa voiture dans un garage, sans plus y toucher. L'ensemble boîte-pont est déposé et huilé.

Selon le propriétaire, cette voiture bénéficie d'un équipement et d'options particulières, comme : jantes magnésium 6 et 7 pouces, cloche de boite en magnésium, gros carter d'huile magnésium et, à l'intérieur, tableau de bord en plastique léger d'époque. Elle est par ailleurs équipée d'un réservoir d'essence de 60 litres. Sous le capot, le moteur GTA double allumage présente des conduits polis et agrandis, des arbre cames spéciaux et des carburateurs Weber 45 DCOE. Il comporte un récupérateur de vapeurs d'huile Autodelta et un gros radiateur d'huile. La suspension arrière est dotée d'une barre antiroulis, alors que du côté transmission, la boîte est à rapports rapprochés et le pont arrière est frappé des chiffres 8/41.

A l'intérieur, l'habitacle présente un arceau d'époque de petite dimension et tout l'ensemble paraît complètement d'origine, non restauré. Les sièges montrent la fatigue propre à une voiture qui a été régulièrement utilisée et le volant bois à trois branches correspond au modèle monté sur les GTA.

Dans l'ensemble, la voiture présente un état d'origine rare. Vierge de toute restauration, elle représente une occasion inestimable d'acquérir une des rares toutes premières Giulia Sprint GTA d'une authenticité indiscutable, livrée neuve en France et restée entre les mêmes mains pendant de longues années. Elle a été redémarrée récemment et constitue une base unique pour un fantastique projet de restauration.

In 1975 the current owner acquired the car, so he's had it for almost 40 years! In 1976, on its way to Castellet, the car received a small splits on the left front fender, and it is still there: this is part of the elements reflecting the astonishing originality of this GTA. At this time, the body was like many GTA with small dents in some places, and the owner decided to store his car in a garage without touching it. The transaxle was dismantled and oiled.

According to the owner, this car has equipment and special options, such as magnesium rims of 6 and 7-inches, the cover of the gearbox is in magnesium, the large oil sump is also in magnesium, inside a dashboard in light period plastic. It is also equipped with a fuel tank of 60 liters. Under the hood, we find the GTA twin spark GTA engine with polished and expanded lines, special camshafts and 45 DCOE Weber carburetors. It includes Autodelta oil vapour recovery device and a big oil cooler. The rear suspension has an anti-roll bar, while for the transmission, the 'box is a close ratio and the rear axle is stamped with the numbers 8/41.

Inside, the cabin has a small roll bar and everything looks completely original, unrestored. The seats show typical usury of a car that has been regularly used and the wooden three-spoke steering wheel is from GTA style .

Overall, this car is of a rare original condition. Devoid of any restoration, it is an invaluable opportunity to acquire a rare Giulia Sprint GTA with unquestionable authenticity, delivered new in France and which has remained in the same hands for many years. It has recently been restarted and provides a unique base for a fantastic restoration project.











506

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° AR 1900.06186
Moteur n° 1306.06200

- Belle présentation
- Modèle du renouveau d'Alfa Romeo
- Moteur 1900 d'origine, personnalité sportive

- *In beautiful condition*
- *Renewal of the Alfa Romeo range*
- *Original 1900 engine with strong sporting personality*

25.000 – 28.000 €
Sans réserve /
No reserve

1953 ALFA ROMEO 1900 BERLINA

De teinte marron avec intérieur en drap beige foncé, cette Alfa Romeo 1900 offre une présentation d'une rare qualité. Sa restauration ancienne a magnifiquement résisté au temps et ne laisse transparaître que des défauts mineurs, traduisant l'usage et la "vie" de cette intéressante automobile. D'après les archives Alfa Romeo, elle est sortie d'usine le 30 août 1953 et a été livrée le 15 septembre à Rivarolo Canavese, près de Turin, en Italie. La teinte de la carrosserie porte le nom poétique de "bigio scuro". La voiture est toujours équipée de son moteur d'origine.
Le compteur kilométrique affiche 37 034 km et le compartiment moteur est impeccable. Le moteur 1900 présente sa configuration particulière, à mi-chemin entre les mécaniques racées d'avant-guerre et la configuration finale du fameux "double arbre" des Giulietta, Giulia et leurs dérivées. Ainsi, une conduite d'eau passe sous le carter qui relie les deux cache-arbres à cames, ce qui est peu habituel. Ce moteur doté d'un carburateur Weber émet un son rauque et sportif, rappelant qu'il a connu une brillante carrière en compétition.
La voiture est accompagnée d'un certificat ASI et de son libretto d'origine, qui permet de constater qu'elle a connu sept propriétaires avant de rejoindre le garage de notre collectionneur. Son mécanicien nous a indiqué que les freins avaient été revus (tambours et maître-cylindre révisés, mâchoires regarnies) et que le réservoir d'essence et la carburation avaient aussi fait l'objet d'un contrôle et d'une mise au point.
Cette rare Alfa Romeo 1900, moderne par sa structure monocoque et son moteur en alliage léger, témoigne du renouveau de la marque au lendemain de la guerre. Elle est d'autant plus intéressante dans cet état superbe.

Brown in colour with dark beige cloth interior, this Alfa Romeo 1900 offers a presentation of rare quality. It's older restoration has beautifully withstood the ravages of time and only shows even minor defects, reflecting the use and the "life" of this very interesting car. From the archives of Alfa Romeo we know that it left the factory on August 30, 1953 and was delivered on September 15 at Rivarolo Canavese, near Turin, Italy. The body colour was a poetic "bigio scuro". The car is still equipped with its original engine. The odometer shows 37,034km and the engine compartment is spotless. The 1900 engine has its own particular configuration, halfway between the prewar mechanics and the final configuration of the famous "double overhead" of the Giulietta , Giulia, and their derivatives. Thus, a water pipe passes under the housing that connects the two camshaft covers, which is unusual. This engine has a Weber carburetor that emits a hoarse and sporty sound, recalling its distinguished career in competition. The car comes accompanied with an ASI certificate and the original libretto, which reveals that the car's had seven owners before reaching the garage of our collector. His mechanic told us that the brakes had been serviced (drums and reconditioned master cylinder, the shoes relined) and the fuel tank and the carburetor have also been the subject of a thorough check. This rare Alfa Romeo 1900, modern due to its monocoque structure and its alloy engine, encapsulates the revival of the brand after the war. It is particularly interesting in such a beautiful state.



Document provenant des lots 497 à 500



Document provenant des lots 497 à 500









507

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n°
ZAR119400*00005176

- Présentation superbe
- Etat de préservation rare pour ce modèle
- Intérieur luxueux et cossu
- Moteur V6 souple et performant

- *Superb presentation*
- *Rare preserved state for this model*
- *Comfortable, luxury interior*
- *Versatile V6 engine*

10.000 – 12.000 €
Sans réserve /
No reserve

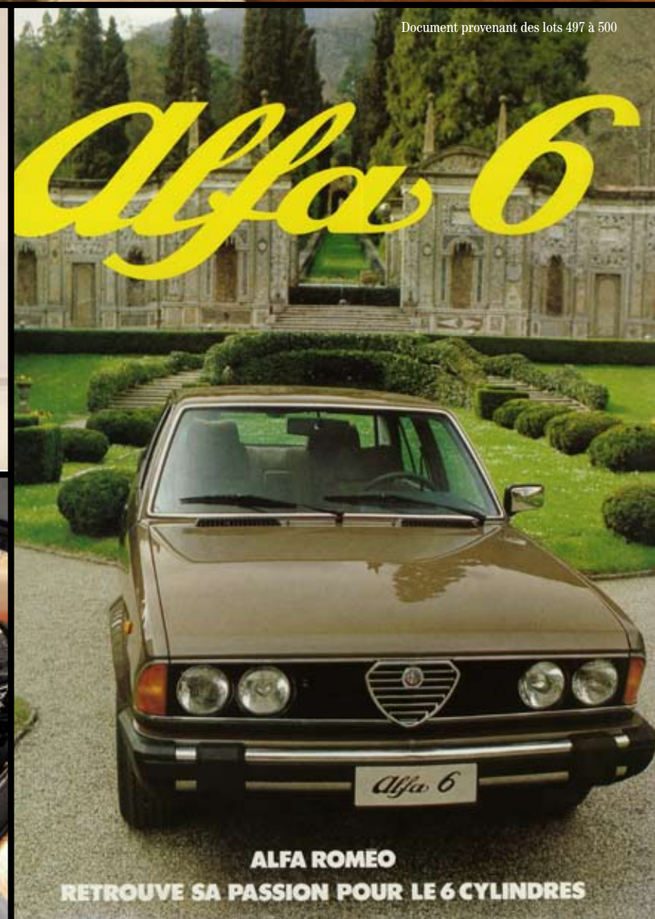
1983 ALFA 6 BERLINE

L'Alfa 6 que nous présentons est habillée de la belle teinte "bleu hollandais" avec laquelle elle est sortie d'usine, avec sa sellerie en velours beige d'origine. Fabriquée le 21 avril 1980, elle a été livrée neuve le 26 avril à Florence, en Italie. En décembre 1983, elle était immatriculée à Arezzo au nom d'une jeune femme de 25 ans. Elle changeait de mains en 2002 avant d'arriver en 2004 chez notre collectionneur. Elle était à l'époque extrêmement bien préservée mais le propriétaire, soucieux de perfection, a entièrement repris la carrosserie et fait réviser la mécanique, si bien que la voiture se présente aujourd'hui dans un état absolument irréprochable !
Le V6 de 2,5 litres, dernier du genre conçu par le bureau d'études Alfa Romeo, correspond à la version à carburateurs et sa présentation est sans reproche. Même sur une voiture du gabarit de cette Alfa 6, il offre de réjouissantes montées en régime.
A l'intérieur, le tableau de bord à placage bois reflète le style en vogue dans les années 1970/1980 et correspond au niveau de standing affiché par cette voiture, qui rivalisait avec les Mercedes et les BMW. Les sièges cossus invitent à y prendre place et l'équipement de bord est très complet, jusqu'à l'autoradio-lecteur de cassettes Blaupunkt d'époque. Les moquettes rouille ne présentent pas d'usure. La voiture est accompagnée de sa boîte à outils d'origine et elle est vendue avec son livret "Uso e Manutenzione" ainsi qu'avec le guide des agents Alfa Romeo d'Europe. Ce type de modèle a généralement mal traversé les années, ayant subi un certain désintérêt après sa période d'utilisation normale. Il est donc rarissime de trouver un exemplaire ayant échappé à ce triste sort et offrant une présentation d'une telle qualité. Cette caractéristique ne saurait échapper aux amateurs du genre.

The Alfa 6 on offer is presented in its original « Blu Olandese" dark blue colour, with the original beige velour upholstery. The car left the factory on 21 April 1980, and was delivered new on 26 April to Florence, in Italy. In December 1983 it was registered in Arezzo to a 25-year old woman and changed hands again in 2002 before arriving with our collector in 2004. The car had been extremely well looked after, but in search of perfection, the owner decided to carry out a thorough restoration of the body and all mechanical elements. Consequently, it is offered today in absolutely immaculate condition!
The 2-5-litre V6 engine, the last of its type to be designed by the Alfa Romeo design team, is the carburettor version, and is presented in flawless condition. Even in a large car like the Alfa 6, it provides wonderful acceleration.
Inside, the wood veneer dashboard represents what was in vogue during the 1970s/1980s for a car of this standing, and a rival to Mercedes and BMW. The luxurious seats are inviting and the car boasts a high level of equipment including the period Blaupunkt radio-cassette player. The rust-coloured carpets show no signs of wear. The car comes with the original toolkit and is sold with the "Uso e Manutenzione" and a guide to Alfa Romeo agents in Europe. This type of model has typically not survived the years very well, having attracted little interest after its initial period of use. It is therefore rare to find an example that has escaped this fate and is presented to such a high standard– a feature that will not escape the notice of enthusiasts of this genre.











508

Titre de circulation italien
Italian title

Chassis n° AR872016
Engine n° AR0056*60040

- 40 ans entre les mêmes mains
- Superbe restauration
- Intérieur impeccable
- Esprit sportif

- *40 years in the same hands*
- *Superb restoration*
- *Impeccable interior*
- *Essentially sporty*

16.000 – 22.000 €
Sans réserve /
No reserve

1968 ALFA ROMEO GIULIA SUPER BERLINE

Selon les archives de l'usine, cette berline Giulia est sortie d'usine le 22 mai 1968 et a été livrée neuve le 31 mai de la même année à Ancône, en Italie. Par la suite, elle n'a changé de mains qu'en 2008, ce qui représente 40 ans chez le même propriétaire ! Complètement restaurée, elle a bénéficié d'une peinture dans la belle teinte rouge amarante sur une carrosserie très bien préservée. A l'intérieur, elle présente une sellerie en skaï marron clair en parfait état, tant pour les sièges avant que pour la banquette arrière dotée d'un accoudoir repliable. Le tableau de bord de belle présentation arbore un autoradio Voxson Stereo 8, avec un dispositif audio de quatre haut-parleurs et une antenne électrique.
Le compteur affiche 77 856 km et la voiture a très peu roulé depuis sa restauration. Le compartiment moteur (celui-ci étant d'origine) est impeccable et fait apparaître un circuit électrique visiblement refait, l'ensemble des pièces mécaniques affichant une belle propreté. Le coffre est du même acabit et il est équipé de son cric d'origine. La voiture repose sur des jantes en très bon état chaussées de pneus peu usés. Elle est accompagnée de son manuel d'entretien.
Cette Giulia bénéficie du moteur 1600 développant 102 ch qui, accolé à la boîte cinq rapports, permet d'excellentes performances et une vitesse de pointe de 170 km/h. A l'époque, c'était une des berlines moyennes les plus brillantes de sa catégorie et elle était capable de tenir tête à des voitures de plus grosse cylindrée, grâce aussi à de très bonnes qualités routières et à une aérodynamique soignée. Parfaitement fidèle à l'esprit sportif de la marque, elle saura apporter à son prochain propriétaire le plaisir d'un exemplaire de très belle présentation, supérieure à la moyenne.

According to factory records, this Giulia saloon left the factory on 22 May 1968 and was delivered new on 31 May of the same year to Ancône in Italy. It didn't change hands again until 2008, representing 40 years with the same owner! Completely restored, the well-preserved coachwork has benefitted from new paintwork in the stunning crimson red colour. Inside, the light brown leatherette upholstery is in perfect condition, on both the front seats and the rear bench seat with fold-down central armrest. The well-presented dashboard features a Voxson Stereo 8 radio, an audio system with four speakers and an electric aerial.
The odometer records 77,856 km and the car has hardly been driven since its restoration. The engine compartment, with original engine, is impeccable and appears to have a new wiring loom and all mechanical elements in good, clean condition. The boot is the same and comes with original jack. The wheels are in good condition and fitted with little worn tyres. The car comes with its service book. This Giulia has a 102 bhp 1600 engine mated to a five-speed gearbox, giving it a great performance and a top speed of 170 km/h. In period, this was one of the most outstanding mid-range saloons of its type, more than capable of keeping up with more powerful cars, due to its excellent handing and aerodynamic styling. Faithful to the sporting image of the marque, this car will also provide the future owner with the pleasure of owning an example presented to a much higher standard than usual for the model.













509

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° AR2378305
Moteur n° AR515*003715

- État d'origine superbe
- Intérieur très bien préservé
- Excellentes performances
- Libretto et immatriculation d'origine

- *Superb original state*
- *Well preserved interior*
- *Excellent performance*
- *Libretto and original registration*

10.000 – 12.000 €
Sans réserve /
No reserve

1976 ALFA ROMEO BERLINA 2000

Selon les archives Alfa Romeo, cette Berlina 2000 était à l'origine de couleur gris métallisé avec intérieur en velours gris anthracite, ce qui correspond à sa présentation actuelle. Les mêmes archives précisent qu'elle est également équipée de son moteur d'origine et qu'elle a été fabriquée le 23 mars 1976, puis livrée neuve le 1er avril en Italie. Le compteur affiche 62 389 km et l'intérieur se présente dans un état d'origine de grande qualité. La sellerie est très peu usée et les moquettes rouges sont en bon état. Le beau volant bois vernis est encore superbe et le tableau de bord ne présente pas de défaut, ni du côté de la tablette supérieure, ni de celui du placage bois apportant sa touche de luxe à cet intérieur sportif. Les instruments affichent un fond blanc du plus bel effet et la voiture est dotée d'un système d'air conditionné, installé dès l'origine.
Sous le capot, le compartiment moteur est impeccable et montre le soin apporté à l'entretien de la voiture. Très bien préservée, la carrosserie se présente en bel état et a probablement bénéficié d'une peinture neuve.
D'après les documents qui accompagnent cette voiture, tel le Libretto d'origine, il semblerait qu'elle n'ait eu que trois propriétaires, ce qui pourrait expliquer son état rare, et la voiture comporte toujours son immatriculation bolognaise originale.
Dans la lignée des Giulia, la Berlina 2000 présente sa sobre carrosserie Bertone, une finition un peu plus luxueuse et son moteur 130 ch lui permet des performances brillantes : elle peut atteindre 190 km/h et facilement soutenir une vitesse de croisière de 130 km/h.
Vendue avec son « Uso e Manutenzione » ainsi que le guide des agences Alfa d'époque, elle apportera à son nouvel acquéreur le plaisir d'utiliser une voiture impeccable, offrant d'excellentes performances tout en restant pratique.

According to Alfa Romeo records, this Berlina 2000 was originally liveried as it is today, in metallic grey with anthracite grey velour interior. The same records confirm that it has its original engine, and was built on 23 March 1976 and delivered new on 1 April in Italy. The odometer reads 62,389 km and the interior is presented in remarkably good original condition. The upholstery shows very little sign of use and the red carpets are in very good condition. The varnished wood steering wheel is superb and the dashboard shows no defects, neither one as the dash top nor on the wood veneer which adds a touch of luxury to the sporty cockpit. The white background of the instruments works well with the rest of the interior. The car has an air-conditioning system, fitted from new.
Under the bonnet, the engine compartment is impeccable, reflecting how carefully the car has been maintained. The bodywork has also been well preserved and is presented in superb condition, having probably had new paintwork. According to documents that come with the car, including the original Libretto, there appear only to have been three owners, which would explain its rare condition. The car still bears the original Bologna registration. In the style of the Giulia, the Berlina 2000 was given subtle Bertone coachwork with a slightly more luxurious finish. The 130 bhp engine provided an outstanding performance: with a top speed of 190 km/h, the car could maintain a cruising speed of 130 km/h with ease.
Complete with the « Uso e Manutenzione » as well as the period guide to Alfa agencies, the car will provide its new owner with the pleasure of driving an impeccable example with an excellent performance that is also practical.





Document provenant des lots 497 à 500









510

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° AR 102.00.01613
Moteur n° 00200.01610

- Modèle rare
- Bel état de préservation
- Finition luxueuse

- *A rare model*
- *In very good state of preservation*
- *Luxurious finish*

15.000 – 18.000 €
Sans réserve /
No reserve

1960 ALFA ROMEO 2000 BERLINA

C'est au Salon de Turin 1957 qu'Alfa Romeo présente la 2000 Berlina, qui vient remplacer la 1900. Dotée d'un moteur de cylindrée légèrement supérieure, elle arbore une carrosserie affichant résolument sa personnalité haut de gamme : elle présente une calandre affirmée et sacrifie aux tendances "américaines" du moment, avec des ailes arrière en pointe, des sorties d'échappement dans le pare-chocs et de généreux enjoliveurs chromés. Elle s'adresse visiblement à une clientèle statutaire d'industriels ou de représentants du gouvernement. De diffusion relativement confidentielle, ce modèle sera produit à moins de 3 000 exemplaires avant d'être remplacé par la version six-cylindres 2600.

La voiture que nous présentons est sortie d'usine le 17 juin 1960 et a été vendue le 23 juin à Loro Ciuffenna, près d'Arezzo, en Italie. Sa teinte est alors "griogio alba", qui est encore celle qui l'habille. La carrosserie est saine dans l'ensemble, avec quelques imperfections mineures et des chromes en bon état, légèrement piqués par endroits. L'habitacle est de belle présentation, avec un tableau de bord impeccable, des sièges en drap bleu et simili en très bel état et des tapis en caoutchouc très bien préservés. Le compteur kilométrique affiche 10 478 km et l'équipement comporte un autoradio Voxson. Repeinte il y a une dizaine d'années, cette voiture est restée entre les mêmes mains de 1960 à 2002. Bien entretenue, c'est un exemplaire offrant un état séduisant, fidèle à ce qu'il était à sa sortie d'usine. Il s'agit d'une voiture particulièrement rare, typique d'un haut de gamme des années 1960, avec sa présentation cossue affichant luxe et opulence.

It was at the Turin Motor Show of 1957 that Alfa Romeo unveiled the 2000 Berlina that replaced the 1900. With a slightly larger displacement engine, the new model featured a body that enhanced its resolutely high-end personality: it had an assertive grille and sacrificing to "American" trends, the car featured rear fins, with the exhaust exiting out of the bumper, plus hubcaps chromed generously. The car was designed to obviously cater to industrialists, businessmen and government officials. With a relatively exclusive production run, the total numbers produced was less than 3000 units, before the 2000 was replaced by six-cylindered 2600.
The car we offer left the factory on 17th of June, 1960 and was sold on June 23 in Loro Ciuffenna, near Arezzo, in Italy. Its colour then was "griogio alba", which is the colour that the car wears currently too. The body is in a healthy condition overall, with some minor imperfections; the chrome too is in good condition, though slightly pitted in places. The cabin is in beautiful condition, with an array of impeccable seats covered in blue cloth and leather imitation, which are in very good condition, along with very well preserved rubber mats on the floor. The odometer shows 10,478km and the car comes with a Voxson radio.
Repainted ten years ago, this car has been in the same hands from 1960 to 2002. Well maintained, this is an exemplary offering in an attractive state, true to what it was like when leaving the factory. This is typical of an upscale 1960s car, which is particularly rare, with its opulent luxury and fine condition and presentation on display.













511

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° ZAR 116B1000008230
Moteur n° AR 01600.383334

- Présentation impeccable
- Très bonnes qualités routières
- Kilométrage raisonnable

- *In impeccable condition*
- *Very good handling*
- *Reasonable Mileage*

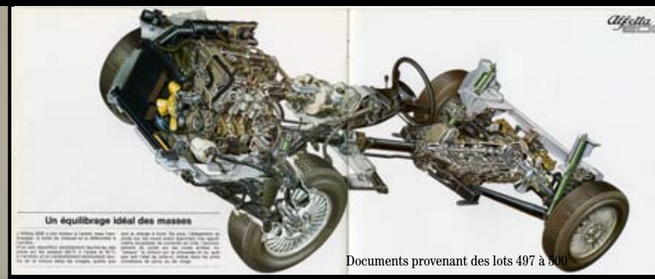
7.000 – 10.000 €
Sans réserve/
No reserve

1983 ALFA ROMEO ALFETTA 1,6 LITRE BERLINE

Sortie d'usine le 1er avril 1980, cette Alfetta a été vendue le 15 septembre à M. Sandro Castrica, à Perugia, en Italie. Elle a ensuite changé de mains en 1988 et c'est en 2007 qu'elle est arrivée dans "notre" collection. Les archives Alfa Romeo précisent qu'elle était à l'origine beige Capodimonte, teinte qui est encore la sienne aujourd'hui. La carrosserie est d'ailleurs de très belle présentation, ayant visiblement bénéficié d'un entretien soigné. L'habitacle aussi, avec des sièges d'origine en skaï et tissu gris chiné à peine usés et un ensemble de commandes et d'instruments complet et impeccable, typique des années 1980. Le compteur kilométrique affiche 66 507 km, ce qui correspond au kilométrage d'origine puisque le compteur comporte six chiffres. Jantes et accessoires sont en très bon état et le compartiment moteur présente une propreté sortant de l'ordinaire.
Il s'agit d'une Alfetta 3e série, donc équipée de phares rectangulaires. Elle est équipée du moteur 1600 (109 ch) robuste et éprouvé et bénéficie des excellentes prestations routières de l'Alfetta, grâce à sa transmission "transaxle" qui permet une très bonne répartition des poids ; ses freins accolés au pont participent de leur côté à réduire le poids non suspendu. Ce n'est pas pour rien qu'Alfa Romeo lui a attribué le nom d'une version légendaire, l'Alfetta 159 ayant remporté le championnat du monde des conducteurs avec Juan Manuel Fangio. Elle était elle aussi équipée d'une transmission "transaxle". Cette Alfetta est vendue avec son carnet d'entretien d'origine.
Dans son état enviable, cette berline de caractère fera le bonheur d'un utilisateur cherchant une automobile utilisable régulièrement, fiable et performante.

Having left the factory on April 1, 1980, this Alfetta was sold on 15th September to a Mr Sandro Castrica, in Perugia, Italy. The car then changed hands in 1988 and it was in 2007 that this car arrived in the collection that it is in currently. Records indicate that this Alfa Romeo was originally in a Capodimonte beige tint, a shade that it still has. The body is also very nice condition, obviously having received proper care. The cabin also has its original leatherette and heather gray fabric seats, which is barely worn and a set of commands that is complete with all the instruments typical of the 1980sin perfect condition. The odometer shows just 66,507km, which corresponds to the original mileage as the meter has six digits. Wheels and accessories are in very good condition and the engine compartment is very clean.
This is a series 3 Alfetta so comes equipped with rectangular head lamps. It features a robust 1600cc engine (109bhp) and is known for its excellent road dynamics typical of the Alfetta , thanks to its "transaxle" transmission located at the rear, which allows for very good weight distribution. The inboard brakes also reduce unsprung weight. It is not for nothing that Alfa Romeo has given the name of the legendary version of the Alfetta 159, which took the world championship with Juan Manuel Fangio. The 159 too was also equipped with a "transaxle" transmission. The Alfetta is sold with its original maintenance book.
In such an enviable condition, this saloon with character will delight the user looking for a car that can be used regularly, with obvious reliability and efficiency.





Documents provenant des lots 497 à 500







512

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° AR775808
Moteur n° AR 00559 05372

- État exceptionnel
- Modèle rare
- Véritable compétition-client, conçue comme une vraie machine de course
- Modèle qui s'est couvert de gloire en course

- *Exceptional condition*
- *Rare model*
- *Genuine competition-client car, conceived as an out-and-out race car*
- *Model that achieved enormous success in competition*

150 000 – 170 000 €

1968 ALFA ROMEO GIULIA GTA 1300 JUNIOR

Pour succéder aux succès de la Giulia TI Super en Groupe 2, la Giulia Sprint GT est pour Alfa Romeo un choix logique. Mais en face des Cortina Lotus profondément modifiées et allégées, elle est encore trop lourde et peu compétitive. Autodelta se charge alors, à partir de 1964, de transformer l'élégant coupé de tourisme en une machine capable de défendre avec succès les intérêts de la marque. Pour commencer, la carrosserie est allégée grâce à l'utilisation extensive d'un alliage spécial dénommé "Peraluman 25" pour l'habillage extérieur, la plateforme restant en acier pour des raisons de rigidité. La voiture est également débarrassée d'éléments jugés superflus comme les insonorisants et l'habitacle est dépouillé par rapport à la version de série, l'aluminium ou le Peraluman 25 remplaçant l'acier là où c'est possible. Cette cure d'amaigrissement permet à la voiture de perdre plus de 200 kg, le poids officiel à sec étant alors de 745 kg. Pour accompagner ce changement radical, le moteur Giulia 1 570 cm3 reçoit une culasse profondément modifiée, et notamment dotée d'un double allumage. Celui-ci n'est pas là uniquement pour favoriser l'inflammation du mélange, mais aussi pour que la position des bougies permette d'augmenter la dimension des soupapes. Le moteur comporte d'autres modifications, dont un taux de compression plus élevé, le tout permettant à la puissance de passer à 115 ch, voire nettement plus en cas de préparation particulière, souvent confiée à Autodelta. La transmission et les suspensions connaissent aussi des modifications permettant d'améliorer le comportement de la voiture, beaucoup plus vive que le modèle de série. En toute logique, la nouvelle voiture

To follow the successes of the Giulia TI Super in Group 2, the Giulia Sprint GT was the logical choice for Alfa Romeo. However, faced with the highly modified and lightened Lotus Cortina, it was too heavy and uncompetitive. From 1964, Autodelta was given the task of transforming the elegant touring car into a machine capable of successfully defending the marque's interests. The body was lightened using a special alloy « Peraluman 25 » for the exterior panels, while the steel platform was retained for rigidity. All superfluous elements such as the soundproofing were removed and the interior was stripped out, with aluminium or Peraluman 25 replacing steel where possible. This weight loss programme allowed the car to shed more than 200 kg, and the official dry weight was 745 kg. Along with this radical change, the 1,570cc Giulia engine received a modified cylinder head, with twin-plug ignition. This not only improved the combustion, but the position of the spark plugs allowed larger valves. There were other modifications to the engine, including an increased compression ratio that raised the power to 115 bhp, with many cars specially prepared by Autodelta offering a much higher figure than this. The transmission and suspension was also modified to improve the handling of a car that was much livelier than the series model. The new car was called the Sprint GTA, for « Alleggerita » (lightened). The price of a GTA was much higher than that of the standard Giulia GT coupé: over a third more expensive than the basic price and not far off that of a TZ, underlining the extent of the modifcations that completely transformed the car's personality.















prend le nom de Sprint GTA, pour "Alleggerita" [allégée]. Le prix d'une GTA est alors nettement plus élevé que celui d'un coupé Giulia GT normal : plus du tiers du prix de base en plus, et pas très éloignée de celui de la TZ, ce qui souligne l'importance des modifications dont elle bénéficie et qui en transforment complètement la personnalité.

La nouvelle GTA est dévoilée le 18 février 1965 à l'Autosalon d'Amsterdam, une date qui marque le début d'une carrière brillante sur tous les terrains.

Trois ans plus tard, en 1968, Alfa Romeo lance une version de cylindrée plus modeste, pour concourir dans la nouvelle catégorie moins de 1300 cm3. Les différences que connaît la 1300 Junior par rapport à sa grande sœur concernent principalement le moteur, dont la cylindrée se limite à 1 290 cm3. Il retient la même configuration double allumage et grosses soupapes, sa puissance atteignant 96 ch pour la GTA Junior de base. Alors que la GTA 1600 disparaît en 1969, la 1300 est commercialisée jusqu'en 1972. Chacun de ces deux versions aurait été produite à 500 exemplaires environ (mais l'homologation en groupe 2 nécessitait officiellement la production de 1 000 unités).

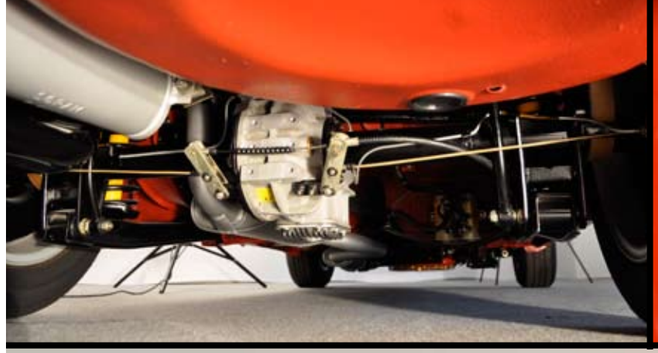
Les archives Alfa Romeo confirment que le numéro de série de la voiture que nous présentons correspond à une GTA 1300 Junior produite le 30 juillet 1968 et vendue le 6 août à Gênes, en Italie. La carrosserie est alors rouge, avec intérieur noir, ce qui correspond à sa configuration actuelle. On retrouve la voiture plus tard en Sicile : c'est en effet à Catane qu'elle sera découverte par la Scuderia Giovanni, qui l'engage en épreuves historiques à la fin des années 1990 avant que le pilote et préparateur Alfa Romeo Angelo Chiapparini n'en fasse l'acquisition en 2001. C'est en 2004 que la famille cède l'auto à notre collectionneur, celui-ci étant un de ses proches. Comme beaucoup de voitures de la collection, elle va alors bénéficier d'une restauration totale d'un niveau ahurissant. Tout a été remis en état dans la configuration d'origine : qu'il s'agisse de la carrosserie, de l'intérieur, du moteur double allumage et son compartiment, des éléments mécaniques spécifiques, des suspensions et du châssis, cette GTA Junior offre un aspect proche du neuf. Équipée d'un radiateur d'huile additionnel et d'une bâche à huile en aluminium, c'est une voiture extrêmement séduisante, avec son simple grillage de calandre, son capot "boîte aux lettres", ses poignées de portes élégantes et minimalistes et ses jantes en alliage Campagnolo. L'habitacle est sportif sans être austère, avec son volant bois à branches ajourées, ses sièges baquet bien dessinés, ses instruments très complets incluant un thermomètre d'huile. La rigole de coffre arrière reprend le numéro de série, comme il se doit sur une GTA.

Authentique GTA 1300, cette voiture sportive et d'une grande rareté offre en plus l'avantage d'un état hors du commun, qui en fait sans doute une des plus belles GTA disponibles. Véritable compétition-client et conçue comme telle, elle présente des qualités routières de haut niveau alliée à l'exclusivité des machines de race.

The new GTA was unveiled on 18 February 1965 at the Motor Show in Amsterdam, a date that marked the start of an outstanding career in all areas. Three years later, in 1968, Alfa Romeo launched a smaller version to compete in the new under 1300cc class. The major differences between the 1300 Junior and its big sister concerned the engine, which was reduced to 1,290cc. It had the same twin plug, big valve configuation, and the standard GTA Junior developed 96 bhp. The GTA 1600 ceased production in 1969, but production of the 1300 continued until 1972. Approximately 500 examples of both versions were built (although Group 2 homologation required production of 1000 examples).

Alfa Romeo records confirm that the series number of the car on offer corresponds to a GTA 1300 Junior produced on 30 July 1968 and sold on 6 August in Genoa, Italy. It had red coachwork with black interior, and it retains this livery today. The car was later found in Sicily – it was discovered in Catania by the Scuderia Giovanni, who campaigned the car in historic events at the end of the 1990s. The driver and preparer Angelo Chiapparini then bought it in 2001, and it was sold in 2004 to our collector by the Chiapparini family, whom he knew well. Like many cars in the collection, it was then restored to an exceptionally high standard. Everything was returned to the original configuration, and the body, interior, twin-plug engine and engine compartment, particular mechanical elements, suspension and chassis look almost new. Fitted with an additional oil cooler and aluminium sump cover, this is an incredibly attractive car, with its simple grille, step front bonnet, minimalist and elegant door handles and Campagnolo alloy wheels. The interior is sporty without being austere, with wooden steering wheel with perforated spokes, stylish bucket seats, and complete instrumentation including oil temperature gauge. The series number appears in a channel in the boot, as it should on a GTA.

A genuine GTA 1300, this sporty and highly rare car has the added attraction of being presented in exceptional condition, making it undoubtedly one of the most stunning GTAs available. A true competition-client machine that was designed as such, it offers top level driving qualities combined with the exclusivity of a racing car.



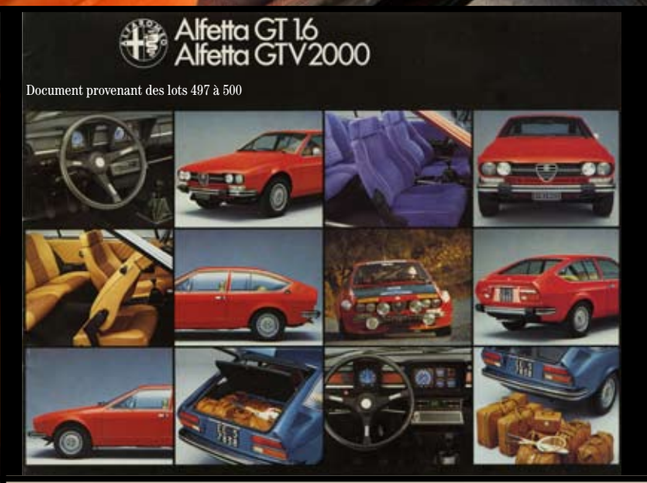












513

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° AR11636-0036920
Moteur n° AR01655-034192

- État d'une rare qualité
- Intérieur superbe, en velours orange
- Excellentes performances en version 2000

- *Rarely seen in such good condition*
- *Superb interior, in orange velour*
- *Version offering excellent performance*

15.000 – 18.000 €
Sans réserve/
No reserve

1979 ALFA ROMEO ALFETTA GTV 2000

Du 11 septembre 1979, date de sa vente par le "Concessionaria Auto Ricambi" de Bologne, à 2004, ce coupé Alfetta GTV 2000 est resté entre les mêmes mains, soit 25 ans sans changer de propriétaire. Il était sorti d'usine le 30 août 1979.
C'est en partie ce qui explique son état impeccable. Ce coupé présente une superbe carrosserie de couleur noire, sa teinte d'origine, sur laquelle on ne détecte pas de traces visibles de corrosion. La voiture repose sur de belles jantes Alfa Romeo Campanatura en alliage léger, bien chaussées de pneus Firestone Cavallino Wide Oval. L'habitacle comporte une sellerie de sièges et de contreportes en velours orange en parfait état de conservation, dont la couleur chatoyante et chaude est typique des années 1970. Les moquettes sont impeccables également, de même que le tableau de bord, très particulier avec son compte-tours isolé faisant face au conducteur et soulignant le caractère sportif de ce modèle. Le compteur affiche 12 259 km.
Ce coupé Alfetta est équipé de son moteur d'origine, logé dans un compartiment moteur d'une présentation supérieure à la moyenne. Le coffre est tout aussi impeccable et la voiture est équipée de son cric. Par ailleurs, il est accompagné de son carnet d'entretien, qui indique une première révision le 1er mars 1980, à 1 170 km, ainsi que de sa notice d'entretien et du guide des agences de réparation de la marque. Il est rare qu'un coupé GTV, modèle longtemps délaissé par les amateurs, offre un état de présentation de cette qualité, tant intérieur qu'extérieur. Ce modèle bénéficie de plus de la version la plus puissante du quatre cylindres double arbre de la gamme Alfetta, parfaitement à l'aise avec la transmission "transaxle", dans la carrosserie effilée tracée par le studio de Giorgetto Giugiaro.

This Alfetta GTV 2000 belonged to the same owner from 11 September 1979, the date it was sold by the "Concessionaria Auto Ricambi" in Bologna, until 2004 – a period of some 25 years without changing hands. It left the factory on 30 August 1979.
This history helps to explain its wonderful condition. The body of this coupé is superb in its original black colour, and shows no visible signs of corrosion. The car boasts excellent alloy Alfa Romeo Campanatura wheels fitted with Firestone Cavallino Wide Oval tyres. Inside, the seats and door linings are upholstered in perfectly conserved velour in a warm and vibrant orange colour typical of the 1970s. The carpets are also in immaculate condition, as is the very distinctive dashboard, with a single rev counter facing the driver underlining the sporty personality of this model. The odometer reads 12,259 km.
This Alfetta coupé retains its original engine, nestled in an engine compartment presented in better condition than usually seen. The boot is also impeccable and complete with jack.
The car is offered with a guide to repair agencies for the marque and the service book revealing that the first service was carried out on 1 March 1980 at 1,170 km.
It is rare to come across a GTV coupé, a model long overlooked by enthusiasts, in such a high standard of presentation both inside and out. This model benefits from being the most powerful version of the four-cylinder twin-cam Alfetta range, with 'transaxle' transmission, and a sleek body designed by the Giorgetto Giugiaro design team.
.

514

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° AR824960

- Restauration de très haut niveau
- Modèle puissant, spacieux et cossu
- Voiture primée lors de concours aux États-Unis

- *Top-level restoration*
- *Powerful model, spacious and luxurious*
- *Concours-winning car in the US*

60 000 – 80 000 €
Sans réserve /
No reserve

1964 ALFA ROMEO 2600 SPRINT COUPÉ

D'après les archives Alfa Romeo, ce coupé 2600 Sprint est sorti d'usine le 10 avril 1964, avant d'être vendu le 14 juin de la même année à Alfa Romeo Inc., à Newark, aux États-Unis.
Au cours des années 2000 un des membres actifs du club Alfa Romeo américain va entreprendre une restauration complète de ce coupé Sprint, sans considération de coût. La carrosserie offre donc une présentation superbe et la voiture repose sur des jantes Borrani à rayons, restaurées également et chaussées de pneus Michelin X. L'intérieur a reçu les mêmes soins, avec une sellerie restaurée en cuir noir du plus bel effet, et des surtapis gris avec passepoil noir. Le tableau de bord est impeccable, affichant ses trois gros instruments ronds soulignant la personnalité sportive de cette voiture confortable et spacieuse, dont l'équipement comporte des vitres électriques et un autoradio Alfa Romeo. L'imposant six-cylindres en ligne trouve place dans un compartiment moteur de belle présentation.

According to Alfa Romeo records, this 2600 Sprint coupé left the factory on 10 April 1964 before being sold on 14 June of the same year to Alfa Romeo Inc., in Newark, US.
During the 2000s, an active member of the American Alfa Romeo club carried out a complete and no-expense spared restoration of the car. The coachwork is superb and the car sits on Borrani wire wheels, also restored, and fitted with Michelin X tyres.
The interior has been treated to the same care and attention, with beautifully renovated black leather upholstery and floor mats in grey with black piping. The dashboard is immaculate, with three large round dials accentuating the sporty personality of this comfortable and spacious car that features electric windows and an Alfa Romeo radio. The imposing in-line six-cylinder engine sits in a well-presented engine compartment.





Document provenant des lots 497 à 500











Ce coupé a été primé en 2007, recevant le "Certificato d'Oro" décerné par l'Alfa Romeo Owners Club pour "l'excellence de la restauration et de la préservation d'une Alfa Romeo". Il a reçu d'autres trophées à d'autres occasions, qui seront fournis avec la voiture. Par ailleurs, il dispose d'un important dossier de factures reflétant les travaux effectués.
La 2600 Sprint correspond à la dernière Alfa Romeo bénéficiant d'un six-cylindres en ligne double arbre, une configuration qui a fait les beaux jours de la marque en compétition. Ce moteur puissant et onctueux permettra au futur propriétaire de profiter des sensations offertes par ce modèle cossu, haut de gamme du constructeur à l'époque. Son état superbe y contribuera bien évidemment.

In 2007, this coupé was awarded the "Certificato d'Oro" by the Alfa Romeo Owners Club for the « excellence of restoration and preservation of an Alfa Romeo ». The car has received various other awards that will be passed on to the new owner. It also comes with a large file of invoices detailing work carried out.
The 2600 Sprint was the last Alfa Romeo to have an in-line six-cylinder twin-cam engine, a configuration employed by the marque with great success in competition. The powerful and smooth engine will allow the future owner to experience the wonderful performance offered by this luxurious car, the manufacturer's top-of-the-range model at the time. Its superb condition will obviously add to the enjoyment.



515

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° AR750042
Moteur n° AR00511*00089

- Matching numbers
- Emblématique des succès d'Alfa Romeo
- Technique brillante, esthétique sublime
- Historique suivi
- Exceptionnelles qualités routières
- Restauration de haut niveau

- *Matching numbers*
- *Emblem of Alfa Romeo's success*
- *Outstanding engineering, sublime aesthetics*
- *Continuous history*
- *Exceptional driving qualities*
- *Top-level restoration*

750 000 – 1.000 000 €

Livrée neuve en France / Delivered new in France

1965 ALFA ROMEO GIULIA TZ

Le sport automobile faisant indissociablement partie des gènes d'Alfa Romeo, on pouvait s'attendre à ce que la nouvelle Giulietta, dévoilée en 1955, fasse assez rapidement l'objet de versions plus "pointues". La première Giulietta sortant de la norme est la Sprint Speciale (SS), dotée d'une forme originale dessinée par Franco Scaglione pour Bertone, inspirée des "BAT" et présentée en 1957. Mais, bien que montrant de réelles qualités sportives et une aérodynamique soignée, elle est encore trop lourde et elle est supplantée par la Giulietta Sprint Zagato (SZ), à la forme plus ramassée, plus légère et qui, à partir de 1960, après sa présentation au Salon de Genève, remportera de beaux succès en compétition. Sa production reste beaucoup plus limitée que celle de la SS, autour de 200 exemplaires.
L'arrivée de la Giulia, en 1962, bouscule la donne et, si la SS adopte en 1963 le moteur 1600, son potentiel de développement est trop limité pour en faire un cheval de bataille en compétition. De son côté, la SZ se contente d'une évolution esthétique, l'arrière adoptant un pan coupé dit "coda tronca", selon les principes aérodynamiques de Wunibald Kamm.
Pour donner une suite à la SZ, tout en profitant de la mécanique de la Giulia, Alfa Romeo prend une voie beaucoup plus radicale et, sous l'autorité de Giuseppe Busso, commence à partir de 1959 la conception d'une nouvelle machine de course. D'après Busso, l'inspiration vient de la "Tipo 750 Competizione" mise au point en 1955 mais dont la structure caissonnée manque de rigidité. C'est peut-être la raison qui incite Busso à adopter un châssis tubulaire complètement nouveau. Il reprend des éléments mécaniques de la Giulia, dont l'excellent moteur

Motorsport is in Alfa Romeo's genes, and so it was no surprise that the new Giulietta, unveiled in 1955, would quickly become the subject of more highly developed versions. The first non-standard Giulietta was the Sprint Speciale (SS) presented in 1957, with an original form designed by Franco Scaglione for Bertone, and inspired by the « BAT » cars. However, although it demonstrated real sporting qualities and had good aerodynamics, it was heavy and was supplemented by the Giulietta Sprint Zagato (SZ), a lighter car with a tighter form that was presented at the Geneva Motor Show in 1960 and subsequently enjoyed great success in competition. This model was produced in smaller numbers than the SS, with around 200 examples built.
The arrival of the Giulia in 1962 shook things up, but even though the SS adopted a 1600 engine in 1963, the potential for development was too limited for it to lead the way in competition. At the same time, development of the SZ was restricted in line with Wunibald Kamm's principles of aerodynamics.
To produce a successor to the SZ that could benefit from the Giulia's engineering, Alfa Romeo took a radical new direction led by Giuseppe Busso, who had begun designing a new racing car in 1959. According to Busso, the inspiration came from the « Tipo 750 Competizione » developed in 1955, but whose box structure lacked rigidity. This is possibly what prompted Busso to adopt a completely new tubular chassis. He used the Giulia's engineering, including the excellent twin-cam 1600 engine, but with independent rear suspension. For the body, it made sense to turn to Zagato who produced a perfectly

Document provenant des lots 497 à 500





GIULIA TZ

Technical features

Technische Daten





1600 double arbre, mais adopte une suspension arrière à roues indépendantes. Pour la carrosserie, on fait appel en toute logique à Zagato : il dessine une berlinette qui représente un véritable aboutissement esthétique, un peu comme si la SZ Coda Tronca avait été le brouillon de ce futur chef-d'œuvre. Plus que jamais, la fonction crée la forme, dont l'exemplaire sobriété traduit l'efficacité, depuis la fine calandre jusqu'à l'arrière en pan coupé.
Le mariage de son châssis tubulaire et de sa carrosserie Zagato donne son nom à cette automobile: TZ, pour Tubolare Zagato.

A cette époque, concentrée sur le développement de ses voitures de tourisme, Alfa Romeo souhaite confier la gestion de ses machines de course à une entreprise extérieure et va trouver avec Autodelta un interlocuteur parfait. Créée en 1963 par Carlo Chiti et Ludovico Chizzola, Autodelta a pour vocation la préparation de voitures de compétition. Chiti et Chizzola apprenant le souhait d'Alfa Romeo d'externaliser son activité compétition, un accord est trouvé avec Orazio Satta pour mettre en place un partenariat. Celui-ci s'étend au fil des mois et, après une première prise de participation en 1964, Alfa Romeo devient en 1965 le seul actionnaire de l'entreprise. Autodelta est alors le bras armé d'Alfa Romeo dans le domaine du sport automobile, sous la direction de Carlo Chiti.
C'est une bonne nouvelle pour l'avenir de la TZ : prise en charge par Autodelta qui supervise sa production, elle est mise au point et préparée pour la compétition avec compétence et soin. Légère (elle ne pèse environ 650 kg), elle dépasse largement 210 km/h, voire plus en fonction du degré de préparation du moteur 1600 qui peut dépasser 150 ch. Son châssis bien conçu lui procure une agilité qui fait merveille et qui lui permet de se bâtir un palmarès enviable tant sur circuit qu'en rallye.
Ainsi, dès 1963, la TZ signe une victoire de catégorie à la Coppa FISA, à Monza, entre les mains de Lorenzo Bandini, suivie d'une autre victoire de catégorie aux 12 Heures de Sebring 1964. En plus d'une victoire au classement général à la Coupe des Alpes 1964 avec Jean Rolland et Gaby Augias, la TZ a remporté à plusieurs reprises sa catégorie, entre 1964 et 1967, dans les épreuves les plus difficiles et les plus prestigieuses comme les 24 Heures du Mans, la Targa Florio, les 1000 Km du Nürburgring, le Tour de France Auto ou les 12 Heures de Sebring.
En 1964 commence l'étude d'une version encore plus radicale, la TZ2. Mais c'est une autre histoire... Dans sa première version, la TZ a été produite à 112 exemplaires.

Sortie d'usine le 11 mars 1965, l'Alfa Romeo TZ que nous présentons est un rare exemplaire livré neuf en France, le 17 mars 1965, à la SoFAR qui était l'importateur de la marque, à Paris. C'est ce que confirment les archives Alfa Romeo qui précisent aussi que, à l'époque, la couleur extérieure était blanche avec intérieur noir.
Fait exceptionnel, la copie de la première carte grise de la voiture de 1966, après que la voiture est été importée et passée au Mines par la Sofar, nous permet de remonter entièrement son historique. Elle fût commandée par Maurice Zadouroff (la carte grise indique Zadourofr), résidant à Bidart, et fût enregistrée 195 KK 1964. Ce dernier était un commerçant important du pays basque comme nous le confirme l'ancien concessionnaire du garage Alfa Romeo de Biarritz, Georges Debussy, qui courrait à l'époque en SZ puis en GTA et que nous avons pu joindre :

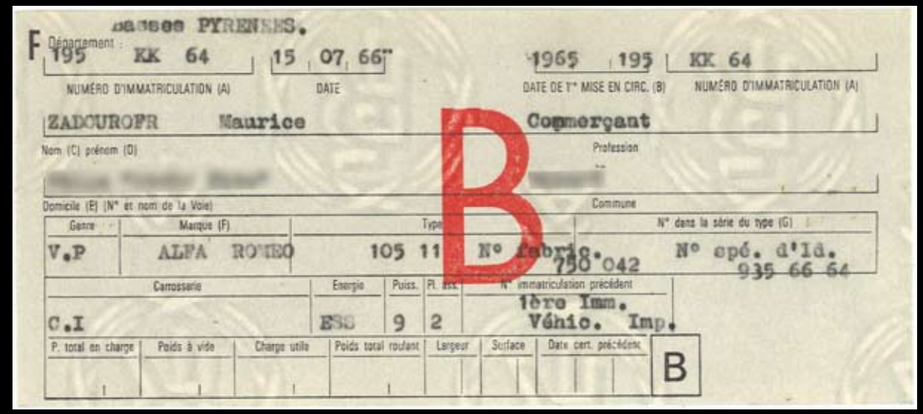
"*J'avais à l'époque un client amateur d'Alfa qui vient me rendre visite: je lui propose la Tubolare Zagato dont je n'avais que la carte postale en modèle et Mr Zadouroff me la commande immédiatement. J'appelle la S.O.F.A.R à Paris qui est l'importateur et le responsable M. de la Charrière me promet une voiture dès disponibilité. Un autre de mes bons clients me commande une Alfa 2600 Zagato toujours sur carte postale, car nous n'avions pas de brochures et je passe une 2ème commande : quelques mois plus tard les deux voitures arrivent par camion de la S.O.F.A.R et la TZ m'est livrée dans une magnifique couleur rouge Alfa.*
Mr Zadouroff ne veut pas de voiture rouge car on se fait trop remarquer me dit-il et me demande de repeindre la TZ en jaune et de lui greffer 2 ouïes sur les ailes arrières pour pouvoir fixer les cannes à pêche, passe temps favori de mon client qui se rend régulièrement à St Jean Pied de Port avec la voiture. Les années passent et un beau jour début 1970 M. Zadouroff surgit dans mon garage et m'annonce qu'il aimerait me vendre sa TZ qui affiche fièrement 27.000 km: « Tu me donnes 15.000frs et elle est à toi ». Comme je n'avais pas la somme et qu'il insistait, je lui propose un paiement en trois fois et l'affaire est faite. Elle restera longtemps dans le hall de mon garage sans être à vendre jusqu'au jour ou le concessionnaire Alfa Romeo de Carcassonne Roger Debien me supplie de la lui vendre le jour où je serai décidé.
Fin 1970, début 1980, à court de trésorerie, je me décide à vendre la voiture et les propositions d'achat ne manquent pas, mais comme je l'avais promis à R.Debien, ce dernier en devient le propriétaire pour la somme de 200.000frs ce qui me permet de réinvestir dans un nouveau projet.

executed berlinetta design, almost as if the SZ Coda Tronca had been a draft and this was the masterpiece. More than ever before, the purpose dictated the form, its restrained styling communicating efficiency, from the petite grille at the front to the cut-off tail at the rear. The combination of its tubular chassis and its Zagato body gave the automobile its name: TZ for Tubolare Zagato.

Focussed on the development of its touring cars at this time, Alfa Romeo looked to entrust the management of its racing cars to an external source, and found a perfect partner in Autodelta. Created in 1963 by Carlo Chiti and Ludovico Chizzola, Autodelta was a race-car preparer. Chiti and Chizzola learnt of Alfa Romeo's desire to outsource its racing activity, and an agreement was struck with Orazio Satta to set up a partnership. This continued for some months before Alfa took a share in the company in 1964, becoming the sole shareholder in 1965. And so for its motorsport activities, Autodelta, led by Carlo Chiti, became Alfa Romeo's armed wing. This was good news for the future of the TZ: with Autodelta in charge and supervising its production, the car was developed with care and competence. Being lightweight (weighing around 650 kg), the car reached speeds of over 210 km/h with ease, and higher speeds in cars where the 1600 engine had been tuned to produce over 150 bhp. The well-designed chassis gave the car great agility, and it worked wonders on both road and track, with an enviable record of success in competition. In 1963, the TZ won its class in the Coppa FISA at Monza, driven by Lorenzo Bandini. It won its class again in the 1964 Sebring 12 Hours. There was also an overall win in the 1964 Coupe des Alpes for Jean Rolland and Gaby Augias. Moreover, the TZ won its class several times between 1964 and 1967 in the most challenging and prestigious events, including Le Mans 24 Hours, the Targa Florio, the Nürburgring 1000km, the Tour de France Auto and the Sebring 12 Hours.
In 1964, work began on an even more radical version, the TZ2. However, that's another story....In its first version, 112 examples of the TZ were produced.

Leaving the factory on 11 March 1965, the Alfa Romeo TZ on offer was a rare example delivered new in France on 17 March 1965 to the marque importer SoFAR in Paris. This is confirmed in the Alfa Romeo archives that also record the car as being white with black interior. Remarkably, the copy of the first French title in 1966, after the car had been imported by SoFAR and homologated in France, allows us to trace its history. It was ordered by Maurice Zadouroff (the title records it as Zadourofr), living in Bidart, and the car was registered 195 KK 1964. Zadouroff was an important retailer from the Basque country, confirmed to us by Georges Debussy, the former dealer of the Alfa Romeo garage in Biarritz, who used to race in SZ and GTA models. He told us:

« At that time I had an Alfa enthusiast client who came to pay me a visit : I offered him the Tubolare Zagato on the strength of a picture on a postcard, and Mr Zadouroff ordered one from me straight away. I called S.O.F.A.R, the importer in Paris, and the boss, M. de la Charrière promised me a car as soon as one became available. Another of my good clients ordered an Alfa 2600 Zagato from me, again from a postcard as we didn't have any brochures, and I put in a second order. Several months later the two cars arrived on a truck from S.O.F.A.R and the TZ was delivered to me in a magnificent Alfa red. Mr Zadouroff told me he didn't want a red car as it would stand out too much. He asked me to have it repainted yellow and to have two vents put in the rear wings to attach his fishing rods to. This was a favourite pastime of his, and he made regular trips to St Jean Pied de Port in the car. A few years went by and then one fine day at the start of 1970 M. Zadouroff showed up at my garage and announced that he would like to sell me his TZ which proudly displayed 27,000 km on the clock. « 15,000frs and it's yours ». I didn't have the money but as he insisted, I offered to pay him in three instalments, and the deal was done. It stayed in the lobby of my garage for a long time, not for sale, until the day when the Alfa Romeo dealer from Carcassone, Roger Debien, begged me to let him buy it when I decided to sell it. At the end of the 1970s or the start of the 1980s, when I was short of cash, I decided to sell the car. I was not short of offers, but as I had promised it to Debien, it was he who became the next owner for the sum of 200,000frs, which allowed me to invest in a new project.
Some time later, when business was even tougher, with fierce competition and it was really hard to sell Alfas, I was invited to visit René Mauriès' fantastic Alfa Romeo collection in Albi (which would later be sold by Maître Poulain in Paris). I went there in my old Alfa 6 saloon that I hadn't managed to sell and Mauriès took me aside and told me I should have kept my TZ as Roger Debien had just sold it for over 3 million francs (around 500,000 euros) to a foreigner. I felt the sky fall in on me, I couldn't have been more shaken up, and the return journey to Biarritz in my old Alfa saloon was tough. The next day, I called Debien without talking to







La voiture dans les années 90 alors qu'elle possédait encore ses écopes D.R. / The car in the 90's still feeted with it's Air Scoop









Alfa Romeo

PIRELLI

Quelques temps plus tard alors que les affaires deviennent de plus en plus difficiles, que la concurrence est rude et que les Alfa se vendent mal, je suis invité à visiter la magnifique collection Alfa Romeo de René Mauriès à Albi (collection qui sera vendue par Maître Poulain à Paris par la suite). Je m'y rends dans ma vieille Alfa 6 Berline que je n'arrivais pas à vendre et M. Mauriès me prenant à part me dit que j'aurais dû garder ma TZ car Roger Debien venait de la vendre pour plus de 3 millions de Frs (environ 500.000Euros) à des étrangers. Le ciel me serait tombé sur la tête je n'aurais pas été plus secoué et le retour à Biarritz dans ma vieille Alfa Berline fut rude. Le lendemain, j'appelais R.Debien sans lui parler de ce fabuleux prix qu'il avait obtenu pour mon ex TZ mais je lui demandais de me dépanner en me rachetant ma vieille Alfa 6; il me proposa de me rappeler et j'attends toujours son coup de fil".

Grace au témoignage de M. Debussy on sait donc que la voiture n'a connu que trois propriétaires jusqu'en 1990, qu'elle était très probablement rouge à l'origine et surtout on constate que les prises d'air qu'on retrouve sur les photos de la fin des années 1980 ont une raison pour le moins insolite !
En 1990 à Carcassonne, entre les mains de l'agent Alfa Romeo, le garage Roger Debien, la voiture est immatriculée 4034 MZ 11. En février 1990, elle est cédée à la famille Van der Velden, par l'intermédiaire de Guido Bartolomeo, grand connaisseur de la marque. L'année suivante, elle est vendue à un amateur et négociant suisse de la région de Lausanne (la voiture étant immatriculée dans le canton de Vaud VD) qui la fait restaurer et peindre en rouge et la vend à un collectionneur allemand avant de prendre la direction de l'Italie et de rejoindre le garage de notre collectionneur. Depuis, cette voiture a bénéficié d'une restauration de très haut niveau et a retrouvé l'état proche de ce qu'elle était à sa sortie d'usine, l'arrière a été revu et ne comporte plus de prises d'air. Elle est équipée de son moteur d'origine, impeccablement présenté dans sa structure tubulaire. L'habitacle affiche la sobriété d'une machine de course, avec ses sièges baquet taillés pour le sport, son gros compte-tours sous visière en face du pilote et son compteur de vitesses central, gradué jusqu'à 260 km/h.
Dans un état superbe, cette TZ, à l'historique suivi, fait sans doute partie des plus beaux exemplaires disponibles existant. Cette sublime berlinette de compétition, taillée pour le succès, sera bienvenue aux événements historiques majeurs comme le Tour Auto ou Le Mans Classic. Elle est vendue avec son certificat émanant du Registro Italiano Alfa Romeo (R.I.A.R.). Emblématique de la marque au trèfle, représentative du talent des ingénieurs et dessinateurs qui l'ont conçue, elle offrira à son propriétaire un plaisir à la fois esthétique et historique, en plus de ses incomparables sensations de conduite.

him of the fabulous price he had got for my ex-TZ, but I did ask if he could help me out by taking the old Alfa 6 of my hands ; he said he'd call me back and I'm still waiting for that call. »

Thanks to Mr Debussy's account, we know that the car only had three owners before 1990, that it was probably red originally, and above all that the air vents seen in photos from the late 1980s were put in for a most unusual reason !
In Carcassone in 1990, in the hands of the Alfa Romeo dealer Roger Debien, the car was registered 4034 MZ 11. In February 1990 it was sold to the Van der Velden family, through the intermediary Guido Bartolomeo, a well-known connoisseur of the marque. The following year it was sold to an enthusiast and Swiss dealer from the Lausanne region (the car was registered in the Vaud VD district), who had the car restored and repainted red. The car was then sold to a German collector before heading to Italy to join the stable of our collector. Since that time, the car has been the subject of a high quality restoration project, emerging in almost the condition it was in the day it left the factory. The rear section has been corrected and no longer has the air vents. It has its original engine, impeccably presented in its tubular structure. The interior has the purposeful appearance of a racing car, with bucket seats in competition trim, large rev counter under a visor, facing the driver, and central speedometer, graduated to 260 km/h.
In superb condition and with continuous history, this TZ is undoubtedly one of the most stunning examples available. A sublime racing berlinetta, built to win, it will be welcomed at all the major historic events such as Tour Auto and Le Mans Classic. Sold with its Registro Italiano Alfa Romeo (R.I.A.R.). An icon of the marque, and a witness to the talent of the engineers and designers who built it, it has the aesthetics and the history, in addition to unrivalled driving qualities, to bestow on its new owner.













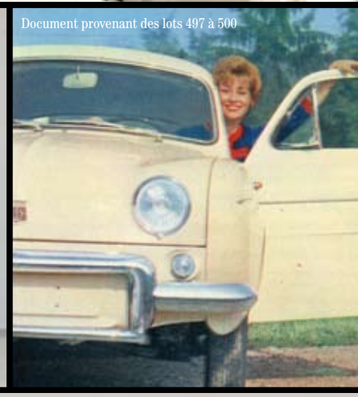


Document provenant des lots 497 à 500





Document provenant des lots 497 à 500





516

Titre de circulation italien
Italian title

Tipo R 1090 A
Châssis n° R1084922

- Modèle peu courant
- Bon état d'origine
- Libretto italien original

- *Unusual model*
- *Good original condition*
- *Original Italian Libretto*

6.000 – 8.000 €
Sans réserve /
No reserve

1961 RENAULT ONDINE ALFA ROMEO BERLINE

Cette Ondine Alfa Romeo est un modèle particulièrement original : il date de l'époque où Renault et le constructeur italien avaient signé un accord de coopération (en 1958), au terme duquel la Dauphine était assemblée dans l'usine du Portello. De son côté, le réseau Renault distribuait la marque Alfa Romeo. Plusieurs milliers de petites Renault sont ainsi sorties de l'usine italienne, avant que les relations entre les deux constructeurs ne se dégradent et soient finalement rompues. Entretemps, Renault s'était inspiré du projet 103 pour le dessin de la R8.
Aucune différence ne distinguait la version italienne de la version française de la Dauphine, sinon le nom Alfa Romeo accolé à l'appellation française, comme on peut le voir sur cette Ondine en bon état d'origine. Le tableau de bord traduit lui aussi cette origine italienne, les mots "benzina" et "acqua" remplaçant les mentions habituelles.
La carrosserie, en bon état, a bénéficié d'une peinture et l'intérieur comporte sa sellerie en skaï et tissu rouge d'origine. Le tableau de bord est en bon état, de même que le volant bicolore. Le compartiment moteur, très propre, témoigne de travaux récents (remplacement de conduites, révision) sur le moteur "Ventoux" qui équipe la voiture. Elle comporte une plaque Renault portant le numéro de série, ainsi qu'une plaque mentionnant "Ondine Alfa Romeo ".
D'abord immatriculée à Milan, cette Ondine Alfa Romeo a suivi son deuxième propriétaire à Perugia, en 1971, qui l'a cédée à un collectionneur en 1999 avant qu'elle arrive en 2007 dans la collection du propriétaire actuel. Elle est vendue avec son Libretto original datant de novembre 1961 et représente une occasion peu fréquente d'acquérir une fille des accords entre Renault et Alfa Romeo, ce qui donne une touche d'originalité à la sympathique française.

This Ondine Alfa Romeo is a particularly original model: it dates from the period when the Dauphine was assembled under licence in the Portello factory, following an agreement in 1958 between Renault and the Italian manufacturer. In return, the network of Renault dealers also distributed Alfa Romeos. Thousands of small Renaults emerged from the Italian factory before the relationship between the two manufacturers soured and finally broke down. Meanwhile, Renault had been inspired by project 103 for the design of the R8. There was no difference between the Italian and the French version of the Dauphine other than the addition of the Alfa Romeo name, as here on this Ondine, presented in good, original condition. The dashboard also betrays its Italian origin, with « benzina » and « acqua » replacing the words usually in French.
The bodywork is in good condition, with new paintwork and the interior is original with red fabric and leatherette upholstery. The dashboard and two-tone steering wheel are in good condition. The engine compartment is clean and reveals recent work carried out on the « Ventoux » engine (hoses replaced, service). It has a Renault plaque with the serial number and a second plaque bearing the words « Ondine Alfa Renault ».
Originally registered in Milan, this Ondine Alfa Romeo was taken to Perugia in 1971 by its second owner, who sold it to a collector in 1999. It joined the collection of the current owner in 2007. It is offered with the original Libretto dated November 1961 and presents a rare opportunity to buy a car born of the agreement between Renault and Alfa Romeo, adding a touch of history to our French friend.









Document provenant des lots 497 à 500





517

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° AR 115.09.0039911
Moteur n° AR S2224

- Présentation exceptionnelle
- 16 958 km très probablement d'origine
- Berline sportive de caractère

- *Exceptional condition*
- *16,958km most likely from origin*
- *Sport saloon with character*

18.000 – 22.000 €
Sans réserve / No reserve

1976 ALFA ROMEO GIULIA NUOVA SUPER 1300 BERLINE

D'une façon générale, les voitures de cette collection Alfa Romeo se présentent dans un état d'origine peu commun. Mais celle-ci est encore plus étonnante : l'extérieur est absolument superbe, dans sa teinte rouge foncé "Faggio" ("hêtre) d'origine, et ne présente aucune trace de rouille visible. L'intérieur est du même acabit, avec des sièges en skaï beige avant à peine marqués, des pédales qui ne présentent pas d'usure, un soufflet de levier de vitesses sans accroc, des garnitures impeccables, un tableau de bord et un volant qui donnent l'impression d'avoir été à peine utilisés. A l'arrière, les sièges sont encore enveloppés d'un plastique de protection. C'est à croire que le kilométrage qui s'affiche dans le fond du compte-tours, de 16 958 km, correspond à celui d'origine. D'ailleurs, le carnet d'entretien montre que, en 1978, elle n'avait parcouru que 4 359 km.
Sortie d'usine le 27 janvier 1976, cette Giulia 1300 a été vendue le 30 janvier à Bologne, en Italie, et elle est arrivée dans notre collection en 2003. Il s'agit de la version 1300 de la Giulia Nuova Super, dont le moteur de 89 ch lui permet des performances très honorables, dans une ambiance et une sonorité complètement Alfa Romeo.
La voiture est encore équipée de son moteur d'origine, elle est accompagnée de son cric d'origine, de son "libretto" original, d'un manuel "Uso e Manutenzione", d'un guide des agences de réparations et de son carnet d'entretien dans lequel on découvre qu'Alfa garantissait ses moteurs 100 000 km. Elle porte encore son immatriculation d'origine, de Bologne.
Berline légère et vive, la Giulia Nuova Super 1300 est une voiture pleine de caractère. L'état exceptionnel dans lequel se présente cet exemplaire en fait une voiture tout particulièrement attirante, probablement l'une des plus belles du marché, dans ce modèle.

In general, this collection of Alfa Romeos has cars that are in a state of origin that is unusually good. But it is even more astonishing to come across this one: the exterior is absolutely beautiful in this dark red colour (Faggio or beech) of origin, and the car shows no trace of rust whatsoever. The interior is of the quality, with beige leatherette seats that are barely marked, pedals that do not have any traces of wear and tear, the boot of the shifter in good condition, immaculate trim, dashboard and steering wheel that give the impression of having been barely used. At the rear, the seats are still wrapped in protective plastic! We believe that the mileage that appears in the bottom of the tachometer, 16,958km, corresponds to that of origin. Moreover, the service record shows that in 1978, the car had covered just 4,359km.
Having left the factory on January 27, 1976, this Giulia 1300 was sold on January 30 in Bologna, Italy, and arrived in the current collection in 2003. This is the 1300 version of the Giulia Super Nuova, the 89bhp engine makes for very respectable performance in a mood and a tone that is completely Alfa Romeo .
The car is still equipped with its original engine, comes with its original jack, its original "libretto" a manual "Uso e Manutenzione", a guide to the service agencies and its maintenance booklet in which we discover an Alfa guarantee of its engines for 100,000km. It still bears its original registration number from Bologna.
A light and fast saloon, the Giulia Nuova Super 1300 is a car full of character. The exceptional state in which this car is in, makes this a particularly attractive car, probably one of the most beautiful in the market ever of such a model.





518

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° AR 11636.0022770
Moteur n° AR 0059285

- Rare version d'homologation (400 exemplaires)
- Présentation correcte
- Personnalité radicale et sportive

- *Rare homologation version (400 units)*
- *Proper Presentation*
- *Radical car with a strong sports personality*

25.000 – 28.000 €
Sans réserve /
No reserve

1979 ALFA ROMEO 2000 GTV TURBODELTA

En 1979, pour homologuer l'Alfetta turbo en Groupe 4 pour les rallyes, Autodelta a mis au point une version Turbodelta produite à 400 exemplaires comme le préconisait le règlement. Cette voiture recevait un moteur spécial équipé d'un turbocompresseur KKK (une première en Italie sur une version tourisme) relié à des carburateurs Dell'Orto 40H. Elle développait une puissance de 150 ch environ en configuration commercialisée, les versions compétition étant évidemment plus puissantes. En 1980, ces voitures prometteuses ont décroché quelques succès en rallye mais le modèle est resté sans lendemain car en 1981 Alfa Romeo abandonnait cette discipline et se lançait dans la Formule 1.
La voiture que nous présentons est en bel état d'origine. Sortie d'usine le 30 décembre 1977, elle a été vendue le 31 octobre 1979 à Florence, en Italie. De teinte rouge avec capot noir mat, elle a bénéficié il y a quelques années d'un voile de peinture et comporte ses badges latéraux Autodelta d'origine. L'habitacle est impeccable, avec une sellerie en velours gris qui ne présente que quelques traces d'usure, et le compteur kilométrique affiche 6 982 km. Très propre, le compartiment moteur a bénéficié d'une réfection et la voiture dispose de son cric d'origine et du nécessaire permettant de remplacer une roue.
Son moteur spécial permet à cette voiture à la personnalité sportive affirmée de dépasser 210 km/h et de passer de 0 à 100 km/h en 8 secondes. C'est une version rare, témoin d'un passage d'Alfa Romeo en rallye, et dont la carrière a été trop courte pour qu'elle puisse véritablement montrer tout son potentiel. Dans ce bel état de présentation, elle devrait séduire les alfistes amateurs de versions exotiques et originales.

In 1979 to get the Alfetta turbo approved in Group 4 for rally car recognized, Autodelta developed the Turbodelta version, producing just 400 units as recommended by the regulations. This car received a special engine equipped with a KKK turbocharger (a first in Italy, on a street legal car), connected to Dell'Orto 40H carburettors. The car developed a max power of 150bhp in the marketed configuration – the competition version obviously was much more powerful. In 1980, these promising cars won some success in rallies, but the model was short-lived, because in 1981 Alfa Romeo abandoned rallying altogether and launched instead into Formula 1.
The car that we offer is in good original condition. Having left the factory on December 30, 1977, the car was sold on October 31, 1979 in Florence, Italy. Red in colour, with a matt black bonnet, this car received, a few years ago, a new coat of paint but it still has its original Autodelta side badges. The interior is in spotless gray velvet upholstery which shows only a few signs of wear, and the odometer shows just 6,982km. Very clean, the engine compartment received a repair and car jack is original, and very useful when replacing a wheel.
Its special engine allows the car to reflect its true sporting personality by exceeding 210 km/h, with the 0 to 100 km h time dispatched in 8 seconds. This is a rare version of Alfa Romeo's brief flirtation with rallying, a car whose career was too short to really show up its fullest potential. In this good stat, this car should appeal to Alfisti fans of exotic and original versions.













519

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n°
ZAR16400006328449

- État de préservation impeccable
- La version ultime de la 164
- Faible kilométrage
- Équipement et performances de haut niveau

- *Immaculately preserved condition*
- *Ultimate version of the 164*
- *Low mileage*
- *Top-level equipment and performance*

10.000 – 12.000 €
Sans réserve /
No reserve

1996 ALFA ROMEO 164 SUPER 3.0 V6 24V 4WD

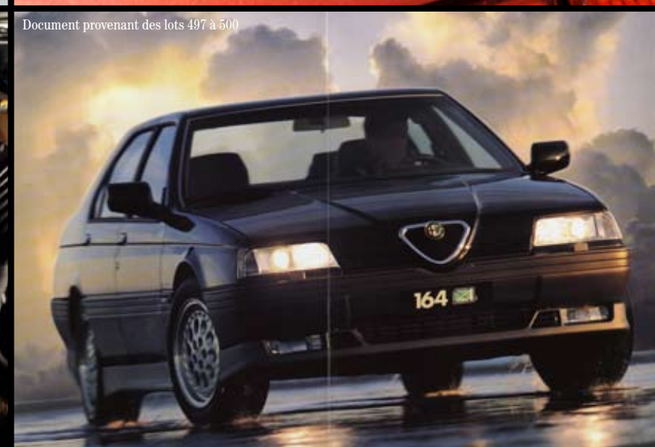
Les archives Alfa Romeo précisent que cette 164 a été fabriquée le 28 juin 1996 et vendue neuve le 17 juillet à Pellestrina (Venise), en Italie. Dans cette version très spéciale, elle est équipée d'un moteur V6 de 3 litres et 24 soupapes développant 211 ch, et d'une transmission intégrale permanente avec boîte six rapports. En matière de 164, c'est une des versions les plus enviables, combinant puissance et efficacité avec confort et prestige.
Le présent exemplaire a appartenu successivement à deux sociétés avant de passer entre les mains de notre collectionneur, séduit par son superbe état d'origine. Son faible kilométrage, de 40 663 km comme l'indique le compteur, explique en partie qu'elle ait été si bien préservée. De teinte rouge bordeaux métallisé, elle est équipée d'une sellerie en cuir fauve impeccable et son équipement est celui d'une voiture haut de gamme de cette époque : autoradio Blaupunkt, vitres électriques, climatisation, suspension réglable, lave-phares, airbags... Le tableau de bord ne présente pas d'usure et l'état montre à quel point la voiture a été correctement traitée. Sous le capot, le moteur superbe avec ses tubulures chromées est d'une propreté exemplaire. Ses jantes Alfa Romeo Speedline et ses projecteurs additionnels magnifient la ligne signée Pininfarina, alors que son V6 brillamment conçu par Giuseppe Busso est prompt à monter dans les tours, accompagné d'un chant aussi grisant que sportif. Aujourd'hui encore, cette voiture est capable de performances étonnantes. Elle comporte ses manuels d'autoradio et de service, ainsi que le "uso e manutenzione".
Presque 20 ans après sa sortie d'usine, c'est un modèle hautement collectionnable, surtout dans cette version et dans cet état rare.

Alfa Romeo records show that this 164 was built on 28 June 1996 and sold new on 17 July to Pellestrina (Venice), in Italy. In this very special version, it features a 24-valve V6 3-litre engine producing 211 bhp, with permanent integrated four-wheel drive transmission and a six-speed gearbox. This is one of the most desirable versions of the 164, combining power and efficiency with comfort and prestige.
The example here belonged consecutively to two companies before coming into the hands of our collector, who was attracted by its superb original condition. Its low mileage of 40,663 km, as showing on the odometer, helps to explain its wonderfully preserved condition. Presented in metallic burgundy red, it has flawless tan leather upholstery and equipment in keeping with a top-of-the-range car of this period: Blaupunkt radio, electric windows, air-conditioning, adjustable suspension, headlight washers, airbags...The dashboard shows no sign of wear and its condition reflects how well the car has been looked after. Under the bonnet, the superb engine with chrome tubing is exceptionally clean. The Alfa Romeo Speedline wheels and extra lights accentuate the Pininfarina styling, and the V6 engine designed by Giuseppe Busso revs beautifully, with a sporty and exhilarating sound. This car's performance is still striking today. It comes with its service book, radio manual and "uso e manutenzione". Some 20 years after leaving the factory, this is a highly collectible model, particularly in this version and in such superb condition.









Document provenant des lots 497 à 500



Document provenant des lots 497 à 500

Alfa Romeo 75 1.8 Turbo Evoluzione MARZO 1987 Alfa Romeo



520

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° AR 162B1000059110

- Modèle rare (500 exemplaires produits)
- Belle présentation
- Performances brillantes

- *Rare model (only 500 units produced)*
- *In beautiful condition*
- *Brilliant performance*

15.000 – 20.000 €
Sans réserve/
No reserve

1986 ALFA ROMEO 75 1.8 I.E TURBO EVOLUZIONE

L'Alfa 75 succède à la Giulietta et à l'Alfetta, dont elle reprend la configuration "transaxle". Elle présente une ligne "en coin", avec calandre basse et ligne de caisse oblique jusqu'au coffre arrière. La version la plus "méchante" est alors la 75 Turbo, dont les 155 ch permettent des performances particulièrement vigoureuses, et qui a connu une évolution encore plus radicale : lorsqu'Alfa Romeo a souhaité homologuer la 75 Turbo en Groupe A, il a fallu modifier le modèle pour qu'il réponde à la règlementation technique. Ce sera la 75 Turbo Evoluzione, produite à 500 exemplaires pour se conformer aux exigences du règlement. Outre une mécanique modifiée, elle bénéficiait d'attributs aérodynamiques.
Sortie d'usine le 9 mars 1987, la 75 Evoluzione que nous présentons a été vendue neuve par Panauto, à Perugia, en Italie. Elle est de couleur rouge, sa teinte d'origine, et dispose de son kit carrosserie complet et en bon état. L'intérieur offre une belle sellerie en tissu d'origine, fort bien préservée, sans trace d'usure, tout comme les moquettes. L'équipement comporte un système d'air conditionné et la voiture dispose de son cric d'origine. La dernière vidange a été effectuée en mars 2013, à 69 196 km, et la voiture n'a quasiment pas roulé depuis car le compteur indique 69 204 km. Les freins sont à réviser.
Cette voiture est accompagnée de son carnet d'entretien tamponné jusqu'à 56 000 km (en 1989), de sa carte ASI, de son manuel d'utilisation et du guide d'assistance Alfa Romeo. Avec une personnalité résolument sportive, une vitesse de pointe frôlant 210 km/h et une accélération de 0 à 100 km/h en 7,5 sec, la 75 Evoluzione peut être considérée comme l'ultime Alfa Romeo "classique" à transmission aux roues arrière. Voiture rare, surtout dans cet état de présentation, elle est un témoin magnifique de la génération turbo.

The Alfa 75 succeeded the Giulietta and the Alfetta, from which it took the "transaxle" configuration. It had a sharp wedgy look with a low grille and an oblique line from the front to the boot. The most "evil" version was the the 75 Turbo, the 155bhp allowing particularly strong performance, which evolved even more radically: For Alfa Romeo to get the homologation of the 75 Turbo into Group A, it needed to meet the technical regulations. Thus the 75 Turbo Evoluzione came into being, with production restricted to just 500 units, to comply with regulatory requirements. Other than mechanical modifications, the car received aerodynamic addendas too.
Leaving the factory on March 9, 1987, this particular 75 Evoluzione on offer was sold new by Panauto in Perugia, Italy. It is red in colour, which is its original colour, and has a full body kit and is in good condition. The interior offers beautiful original upholstery in fabric, very well preserved, with no trace of wear, and it's the same with the carpets too. Equipment includes an air conditioning system and the car has its original jack. The last servicing was done on March 2013, at 69,196km, and the car has hardly been driven since as the meter reads 69,204km. The brakes were serviced.
This car comes with its service book stamped up to 56,000km (1989), its ASI card, its manual and Alfa Romeo service guide. With a sporty personality, a max speed close to 210 km/h and acceleration from 0-100 km/h in 7.5 seconds, the Evoluzione 75 can be considered the ultimate Alfa Romeo with the rear axle transmission. A rare car indeed, especially in this state of condition, it is a beautiful example of the turbo generation.





Document provenant des lots 497 à 500









521

1992 ALFA ROMEO 155 Q4 BERLINE

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° ZAR 16700000017970

- Modèle bien préservé
- Version la plus typée de la 155
- La génération turbo au mieux de sa forme

- *Well preserved model*
- *The most typical version of the 155*
- *Generation turbo at its best*

7.000 – 10.000 €
Sans réserve / No reserve

C'est le Salon de Barcelone 1992 qui eu le premier les honneurs de l'Alfa Romeo 155, remplaçante de la 75. Conçue en collaboration avec Fiat, elle adoptait la technique de la traction avant, pour la première fois sur une Alfa Romeo de ce niveau. Elle recevait un choix de plusieurs mécaniques intéressantes, dont le fameux quatre-cylindres "Twin Spark" et le V6 déjà vu sur les générations précédentes. Mais la version la plus sportive était sans conteste la 155 Q4, dont la mécanique était issue de la Lancia Integrale. Son moteur 2 litres 16 soupapes était doté d'un turbo faisant passer la puissance à 192 ch, et elle disposait d'une transmission intégrale permanente. C'est cette version que nous présentons ici.
D'après les archives Alfa Romeo, cette voiture est sortie d'usine le 1er juillet 1992 et a été vendue neuve le 31 décembre à Montottone, Ascoli Piceno, en Italie. Elle porte encore sa teinte rouge d'origine et comporte un magnifique intérieur spécifique, en simili-cuir et tissu (malgré une légère déchirure sur le siège conducteur), avec sièges de profil sportif. Le compartiment moteur est très sain également et la voiture est équipée de jantes Momo spéciales. Le compteur affiche 161 000 km, et cette 155 Q4 a été visiblement préservée avec soin. Pour en témoigner, elle comporte son carnet d'entretien, tamponné jusqu'à 140 000 km, en 2004. Le précédent propriétaire en a fait l'acquisition en 1996, avant de la céder en 2004 à notre collectionneur, charmé par son état et par le soin apporté à l'entretien. Elle est accompagnée également de son manuel Uso et Manutenzione.
Puissante, sportive et relativement rare, elle représente sans doute une des versions les plus intéressantes et les plus typées de la 155. C'est une représentante originale de la génération turbo.

It was at the Barcelona Show of 1992 where Alfa Romeo 155 – the successor to the 75 – was unveiled. Designed in collaboration with Fiat, the 155 adopted front-wheel-drive for the first time for an Alfa Romeo of this level. The car received a choice of several interesting mechanical elements, including the famous four-cylinder "Twin Spark" engine and the V6 already seen on previous generations. But the sportier version was undoubtedly the 155 Q4 which used the mechanical elements of the Lancia Delta Integrale . Its 2.0-liter 16-valve engine was equipped with a turbo boosting power to 192bhp, and it had a permanent AWD. This is the version we are offering. According to the Alfa Romeo archives, this car left the factory on the 1st of July 1992 and was sold new on December 31, at Montottone, Ascoli Piceno, in Italy. It still has its original red colour and has a beautiful interior in faux leather and fabric (despite a slight tear on the driver's seat), with seats that are of a sporty profile. The engine compartment is also very healthy and the car is equipped with special Momo wheels. The counter shows 161,000km, and this 155 Q4 was obviously carefully preserved. To testify to that, it has its maintenance booklet, with all details up to 140,000km in 2004. The previous owner acquired the car in 1996, before selling it in 2004 to our collector, who was charmed by the car's condition and the careful maintenance. The car comes with its Uso Manutenzione guide book. Powerful, sporty and relatively rare, it is probably one of the most interesting and most typical versions of the 155. This car is an original representative of the turbo generation.













522

Titre de circulation français
French title

Châssis n° AR 168058

- Rare version Veloce
- Belle présentation
- Séduisante et brillante
- Livrée neuve en France

- *Rare Veloce version*
- *In beautiful condition*
- *Attractive and brilliant*
- *Delivered new in France*

50.000 – 60.000 €
Sans réserve /
No reserve

1960 ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER VELOCE

Dans son genre, l'Alfa Romeo Giulietta est un petit chef-d'œuvre mariant une mécanique brillante et nerveuse à une carrosserie légère, élégante et sportive. D'abord présentée en 1954 en coupé, la Giulietta apparaît en version spider un an plus tard, avec une carrosserie signée Pininfarina. Pour satisfaire les clients sportifs, Alfa présente ensuite la version Veloce, dotée d'un moteur 80 ch à deux carburateurs, qui passe à 90 ch en 1959. La production de ce modèle exclusif n'atteindra pas 3 000 exemplaires, ce qui en fait une voiture rare.

D'après les archives Alfa Romeo, cette voiture est sortie d'usine le 22 novembre 1960 et a été vendue le 2 septembre à la Régie Nationale des Usines Renault. Elle date en effet de l'époque où Alfa Romeo et Renault avaient signé des accords de distribution, Renault se chargeant de commercialiser la gamme du constructeur italien. Ce Spider Giulietta Veloce est donc d'origine française et, lorsque l'actuel propriétaire en a fait l'acquisition, il était en bon état de préservation. Souhaitant disposer d'une voiture irréprochable, il l'a confiée aux ateliers Mahul Classic pour qu'elle bénéficie d'une peinture neuve (une facture de 5 000 € est jointe au dossier) faite chez le spécialiste ODS, si bien que sa présentation est aujourd'hui de très belle qualité. De teinte rouge, sa couleur d'origine, ce séduisant cabriolet est équipé d'une sellerie en cuir noir impeccable et d'un autoradio d'époque. La capote noire et le couvre-capote ont été refaits, et la voiture est équipée d'une boîte cinq rapports, ce qui permet une conduite plus agréable sur de longs trajets. Le moteur, ne portant pas de numéro, a probablement été remplacé et monte bien dans les tours.
De belle présentation, dans sa version qui conserve encore ses élégants petits feux arrières, cette rare et désirable version Veloce saura séduire le cœur des amateurs.

The Alfa Romeo Giulietta is a real masterpiece that married bright and spritely mechanicals to an elegant and sporty, lightweight body. Unveiled in 1954, the spider version of the Giulietta followed the coupé version one year later, featuring Pininfarina bodywork. To satisfy sporting clients, Alfa then unveiled the Veloce version with a 80bhp engine, with two carburetors, and for which max power went up to 90bhp in 1959. Production of this exclusive model did not even get to 3000 units, making it a rather rare car.
From the archives of Alfa Romeo, this car left the factory on November 22, 1960 and was sold on September 2 to the Renault distribution system. It actually dates from the time when Alfa Romeo and Renault had signed distribution agreements, with Renault taking the responsibility of distributing the Alfa range in France. This Giulietta Spider Veloce was always in France, till the current owner acquired it, when it was still in a very good state of preservation. Wishing to have a perfect car, he entrusted the workshops of Mahul Classic for a repaint (a bill of € 5,000 is included in the file), done at specialists ODS, so the presentation today is of a very good quality. Red in colour – which is its original colour – this attractive convertible features spotless black leather upholstery and an antique radio. The black top and tonneau cover have been redone too, and the car comes with a five-speed box, which allows for a more comfortable drive on longer trips. The engine, carrying no number, has probably been replaced. In a beautiful condition, this version still retains its elegant small tail lamps. This rare and desirable version of the Veloce will surely seduce lovers of the Alfa brand.























523

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° AR221285
Moteur n° AR00129*22641

- Série 3, la plus aboutie des Giulietta Ti
- État d'origine exceptionnel
- Berline sportive connaissant peu d'équivalent à l'époque

- *Series 3, the most successful of the Giulietta Ti*
- *State of origin exceptional*
- *Sport saloon with very few rivals from the period*

18.000 – 24.000 €
Sans réserve /
No reserve

1963 ALFA ROMEO GIULIETTA TI BERLINE SÉRIE 3

S'agissant d'une Série 3, cette Giulietta Ti se différencie des versions précédentes par certains détails, à commencer par une calandre plus affirmée, où les fines "moustaches" laissent place à une grille qui couvre toute la largeur de la voiture et dans laquelle vient se loger le "cœur" symbolisant la marque. A l'intérieur, cette voiture se caractérise notamment par la présence de deux sièges séparés à l'avant et d'un levier de vitesses au plancher. L'habitacle présente d'ailleurs un état d'origine d'une rare qualité avec une sellerie en skaï bleu et tissu chiné gris impeccable, les filets situés sur les dossiers de sièges avant étant encore intacts. Garnitures, tapis, instruments, tableau de bord, tout est complet et très bien préservé. A l'extérieur, la voiture est parfaitement saine et a bénéficié d'une réfection de peinture, si bien qu'elle présente un aspect superbe. Elle dispose d'un petit rétroviseur Vitaloni d'époque, les jantes ne présentent pas de défauts particuliers et, sous le capot, le moteur est propre et bien présenté. Ses 74 ch donnent à cette voiture des performances lui permettant de s'insérer sans problème dans la circulation actuelle.
Selon les archives Alfa Romeo, cette Giulietta Ti est sortie d'usine le 9 janvier 1963 et a été vendue le 18 à Gênes, en Italie. Elle était alors de couleur "azzurro spazio", qui est celle qui l'habille encore aujourd'hui. Elle est accompagnée de son "libretto" d'origine (avec son immatriculation de Gênes d'origine), sur lequel on peut découvrir qu'elle n'a connu que trois propriétaires, ce qui explique son bel état. Elle est arrivée dans notre collection en 2002. De plus, elle bénéficie d'un "Certificat d'homologation" de l'ASI, sous le n°10260.
Cette Série 3 correspond à la plus aboutie des Giulietta Ti. Dans cet état, elle est particulièrement désirable.

Being a 3 Series, the Giulietta Ti differs from the earlier versions in some detail, starting with a more assertive front grille, where "whiskers" gave way to a grid that covers the entire width of the car and which houses the "heart" symbol of the brand. Inside, this car is characterized by the presence of two separate front seats with a floor shift lever in-between. The cabin also has a state of origin of a rare quality with blue leatherette upholstery and impeccable gray heather fabric with the threads on the front seatbacks still intact. Fittings, carpets, instruments, dashboard, everything is complete and very well preserved. Outside, the car is perfectly healthy and has received a new coat of paint, so it has a beautiful appearance. It has a small Vitaloni mirror from the period, the rims do not have specific defects and under the hood the engine is clean and well presented. The 74bhp gives this car decent performance allowing it to fit easily into current traffic.
According to the archives this Alfa Romeo Giulietta Ti left the factory on January 9, 1963 and was sold in Genoa, Italy. The colour was an "azzurro spazio", which is the one that is still on the car. The car comes accompanied by its original "libretto" (with its original registration of Genoa), which shows that the car had only three owners since new, which explains its good condition. The car arrived in "our" collection in 2002. In addition, it has a "Certificate of homologation" of the UPS, with no. 10260.
This Series 3 is the most accomplished of the Giulietta Tis. In this state, it is particularly desirable.







Document provenant des lots 497 à 500

524

Carte grise française de collection
French title

Châssis n° AR 856030

- Modèle extrêmement rare et désirable
- La griffe d'un grand carrossier
- Incroyable "Sortie de grange"
- Restauration complète de très haut niveau

- *Extremely rare and desirable model*
- *Flagship of a great coachbuilder*
- *Incredible "barn find"*
- *Extensive restoration of a very high level*

180.000 – 220.000 €

1965 ALFA ROMEO 2600 SPRINT ZAGATO

D'après les archives Alfa Romeo, la 2600 SZ que nous présentons est sortie d'usine la 30 novembre 1965 et a été livrée neuve le 2 décembre à Bruxelles, en Belgique. Elle était alors de couleur blanche, avec intérieur en cuir noir. Ensuite, l'histoire de cette voiture est parcellaire jusqu'en 1976 avant qu'elle soit entre les mains d'une Yvonne Meulders, en Belgique, sans que l'on sache depuis combien de temps. En 1982, un M. José Culot, basé en Belgique, cède la voiture à un M. R., et celui-ci l'entrepose dans un box et n'y touche plus. En 2013, l'actuel propriétaire, un alfiste de longue date, ouvre le box, en présence de M. R... et découvre la belle endormie ! Elle est certes marquée par les ans, mais elle est complète avec ses accessoires, sa mécanique et son aménagement intérieur encore très présentable.
Depuis, la voiture a bénéficie d'une restauration totale sans aucune considération de coût, avec démontage complet de la caisse, sablage, reprise des parties abîmées, refabrication de panneaux détériorés, tôlerie de forme et finition à l'étain, application anti-gravillon pour les dessous de caisse, couches de préparation et peinture blanche équivalente à celle qu'elle portait à l'origine.
La mécanique a connu le même soin de refabrication, avec pour le moteur : rectification et équilibrage vilebrequin et volant-moteur, surfaçage de la culasse, remplacement des segments (les pistons/chemises étaient en très bon état), mise au point de l'équipage mobile, rénovation de la distribution, remplacement de toutes les conduites, rénovation des pompes à huile et eau, réfection des carburateurs, réfection de l'allumage, révision des radiateurs d'eau, huile et chauffage, révision démarreur / alternateur. L'embrayage a été remplacé et la boîte de vitesses a bénéficié d'une réfection complète avec remplacement des baladeurs, synchros et roulements. Le pont arrière a fait l'objet de la même attention, de même que les freins et la suspension, avec remplacement de toutes les pièces qui montraient usure ou fatigue.
Les accessoires de carrosserie en mauvais état, ainsi que les joints, ont été remplacés et, à l'intérieur les détails défectueux ou médiocres ont été remplacés. Dans l'habitacle toutefois, la voiture avait été très bien préservée si bien que la sellerie skaï d'origine a été conservée.
Sur cette voiture, absolument rien n'a été laissé au hasard et le résultat est édifiant. La présentation est de toute beauté et la mécanique tourne comme au premier jour. Cendrillon est sortie de son box. Il ne lui manque plus qu'un prince charmant pour lui faire battre le cœur, l'emmener sur les routes et vibrer au son du dernier six-cylindres en ligne Alfa Romeo. Dans cette très rare configuration Zagato la Sprint 2600 offre le caractère sportif que n'ont pas les autres versions, plus bourgeoises, la voiture sera vendue avec son rarissime Uso e Manutenzione.

According to the Alfa Romeo factory archives, this 2600 SZ we offer, left the factory on the 30th of November 1965 and was delivered new on the 2nd of December in Brussels, Belgium. White with black leather interior, the history of this car is rather fragmented till 1976, when it was owned by Yvonne Meulders, in Belgium, although it is not known how long he had had the car for. In 1982, a Mr. José Culot, based in Belgium, sold the car to a Mr. R. who stored it in a lock-up and left it untouched. In 2013, the current owner, a longtime Alfisti opened up the garage with Mr. R. … and discovered this sleeping beauty! There were certainly signs of its age, but it was complete with all accessories, and the mechanicals and interior were still in a very presentable condition.
Since then, the car has had a full restoration, without any consideration of cost, with the complete removal of the body, sanding, restoration of the damaged parts, remanufacturing of damaged panels, sheet metal rework and finish, the underbody resealed and retouching of the still original white paint.
The mechanical elements have also been taken care of, specifically with the engine: adjustment and balancing of the crankshaft and flywheel, cylinder head skimmed, replacing of segments (pistons/sleeves were in very good condition), adjustment of the moving parts, overhaul of the valve gear, replacement of all hoses, renovation of oil and water pumps, overhaul of the carburettors, ignition, review of the water, oil and heating supply, starter/alternator. The clutch was replaced and the gearbox has undergone a complete refurbishment too with replacement of synchromesh and bearings. The rear axle has been given the same attention, as well as the brakes and suspension, with replacement of all parts that showed wear or tear.
Accessories of the body in poor condition were replaced, as well as the seals, and defective or poor details of the interior have also been replaced. In the passenger compartment, however, the car was very well preserved so that the skaï upholstery has been preserved.
On this car, absolutely nothing was left to chance and the result is amazing. The condition is beautiful and mechanicals run like new, a Cinderella is out of its box. It just needs a Prince Charming to make its heart beat faster, to take it on the road and to thrill to the sound of the last in-line six-cylinder engine from Alfa Romeo. In this very rare 2600 Sprint Zagato configuration, the car offers the sporty character that is lacking in the other versions, and the car will be sold with its rare Uso e Manutenzione .













525

Carte grise française
French title

Châssis n° 393025

- Modèle rare et original
- Très bel état d'origine
- Voiture facilement utilisable, mécanique Alfa Giulia

- *A rare and original model*
- *In very good original condition*
- *Car is easily usable as mechanicals are from the Alfa Giulia*

35.000 – 55.000 €
Sans réserve /
No reserve

1966 ALFA ROMEO "QUATTRORUOTE GRAN SPORT ZAGATO" ROADSTER

A l'initiative du magazine italien Quattroruote, Alfa Romeo accepte au début des années 1960 de produire une réplique de la fameuse 6C-1750 "Gran Sport" à carrosserie Zagato. Sur une base d'Alfa Giulia dont elle reprend le moteur 1600 double arbre, cette voiture originale est produite à 92 exemplaires. La carrosserie est en aluminium sur une structure tubulaire, ce qui favorise la légèreté de l'ensemble et, pour rester plus fidèle à l'originale, elle comporte des freins à tambour au lieu des disques. La voiture que nous présentons est la 25e produite et les archives Alfa Romeo mentionnent une teinte de carrosserie grigio 16287, qu'elle serait la seule de la série à porter. Immatriculée pour la première fois à Trieste, en Italie, elle est restée entre les mains du même propriétaire jusqu'à son achat en 1989 par David Philips, de Motorcare, qui l'a exportée au Royaume-Uni la même année. Il a ensuite effectué une restauration mineure portant principalement sur les chromes et la mécanique. En août 1991, elle était présentée dans le magazine "Classic & Sports Car" et, en 1992, dans le livre "Alfa Romeo Legends" signé David Sparrow et John Tipler.
En 1991, elle changeait de propriétaire et c'est auprès de lui que l'actuel détenteur de la voiture en faisait l'acquisition, en 1995 en Angleterre. En 1997, elle remportait sa catégorie au concours se déroulant pendant la Journée Nationale Alfa Romeo et, l'année suivante, on la retrouvait dans le livre de John Tipler, "Alfa Romeo Spider - The complete story". En 2009, son propriétaire britannique déménageait en France, où il immatriculait la voiture. En dehors des pièces d'usure, cette voiture est en état d'origine, y compris la peinture qui date en grande partie de 1966. C'est ce qui explique son aspect patiné qui lui confère un charme qu'aucune restauration ne saurait imiter. Cette voiture rare, d'origine, offre le charme d'une interprétation "rétro" officielle. Avec sa mécanique Alfa et sa carrosserie ouverte signée d'un grand nom, elle est aussi agréable à utiliser qu'originale à contempler.

At the initiative of the Italian magazine Quattroruote, Alfa Romeo accepted in the early 1960s to produce a replica of the famous 6C-1750 "Gran Sport" bodied by Zagato. For mechanical basis they took the engine of the DOHC Alfa Giulia 1600, and as many as 92 examples were made. The aluminum body is underpinned by a tubular structure, which gives lightness to the body, and remains faithful to the original, with drum brakes instead of modern discs.
The car that we are offering is the 25th produced and Alfa Romeo archives mention that it had the colour grigio 16287, and it is the only in the series to feature this particular shade. Registered for the first time in Trieste, Italy, it remained in the hands of the same owner until its purchase in 1989 by David Philips, of Motorcare, who exported the car to the UK the same year. He then made a minor restoration work focusing on the chrome and mechanicals. In August 1991, it was featured in the magazine "Classic & Sports Car" and in 1992 in the book "Alfa Romeo Legends" by David Sparrow and John Tipler.
In 1991, it changed hands and it is from this third owner that the current owner of the car acquired this very special Alfa in 1995, in England. In 1997, it won its class in the competition held during the Alfa Romeo National Day, and the following year, it was featured in the book by John Tipler: "Alfa Romeo Spider - The complete story".
In 2009, the British owner moved to France, where he registered the car. Except for the normal wearing of parts, this car is in original condition, including the paint, which dates largely from 1966. This is what explains its patina which gives it a special charm that no restoration can ever provide.
This rare car, original, offers the charm of an official interpretation of a "retro". With its Alfa mechanicals and open bodywork signed by a very prestigious coachbuilder, it is also good fun to use and original to look at.









526

Titre de circulation
italien
Italian title

Châssis n° AR 1530938
Moteur n° D2 112 66461004
Immatriculation n° MI K91850

- Restauration exceptionnelle
- Historique suivi, Libretto original Autodelta
- Rare voiture usine
- Voiture de piste diabolique

- *Exceptional restoration*
- *Continuous history, original Autodelta Libretto*
- *Rare factory example*
- *Fiendish racing car*

280 000 – 320 000 €

Voiture officielle Autodelta, Ex Zandvoort, Silverstone, Paul Ricard 1973 / Official Autodelta car, Ex Zandvoort, Silverstone, Paul Ricard 1973

1970 ALFA ROMEO 1750 GTAM

Contrairement à ce que l'on pense parfois, l'Alfa Romeo GTAm n'est pas dérivée de la GTA, mais de la GTV 1750 version américaine, d'où le "Am" de son nom. Ce moteur présentait en effet une alimentation par injection Spica qui, si elle servait aux États-Unis à réduire les émissions polluantes, offrait avec des calibrages différents un important potentiel de développement pour le moteur double arbre. Il recevait aussi un double allumage et sa cylindrée était portée à 1 985 puis 1 995 cm3 pour concourir en catégorie moins de 2000 cm3, ce qui lui permettait de développer une puissance de 240 ch à 7 500 tr/mn dans sa version la plus aboutie, avec un taux de compression de 11 : 1.
Présentée en 1970 sous le nom de 1750, la GTAm adoptait l'appellation 2000 l'année suivante, pour accompagner l'évolution commerciale du modèle, le coupé GTV 1750 laissant place en effet au coupé 2000.
Contrairement à la GTA, la GTAm ne faisait pas l'objet d'une recherche de gain de poids aussi poussée, car le règlement de sa catégorie lui imposait un poids minimum supérieur à 900 kg. Certaines GTAm ont reçu des éléments de carrosserie en plastique, d'autres en aluminium, mais l'acier restait encore très présent. Extérieurement, la GTAm se distinguait notamment par des jantes ultra-larges et de spectaculaires extensions d'ailes, souvent rivetées, qui donnaient à cette voiture une allure redoutable. Elle était d'ailleurs beaucoup plus radicale que la GTA, y compris dans son aménagement intérieur sans concession, où l'élégant volant bois laissait généralement place à un volant Momo à jante épaisse. La majorité des GTAm ont été produites par Autodelta (le service course officiel d'Alfa Romeo), mais certaines officines ont fabriqué leur propre version à partir de pièces achetées à Autodelta. On compte en tout un peu moins d'une quarantaine d'exemplaires produits en 1970 et 1971.
Parmi les multiples faits de gloire de ce modèle de légende, il a permis à Toine Hezemans de remporter en 1970 le championnat d'Europe des voitures de Tourisme, devant BMW et Ford notamment, et à Alfa Romeo de décrocher le titre constructeurs au même championnat, en 1971 et 1972.

Contrary to what is often assumed, the Alfa Romeo GTAm was not derived from the GTA but from the American version of the GTV 1750 – hence the « Am » in its name. The twin-cam engine had Spica fuel injection, used in the US to reduce emissions, with different calibrations and potential for significant development. It was also twin plug, with an engine size of 1,985cc then 1,995cc to compete in the under 2,000cc class. It was capable of 240 bhp at 7,500rpm in its most developed form, with a compression ratio of 11 : 1. The car was presented in 1970 with the name 1750, which became 2000 the following year, in line with commercial development of the GTV 1750 coupé which gave way to the 2000 coupé.
Unlike the GTA, it was not as important for the GTAm to keep its weight as low as possible, with regulations for its class allowing an increased minimum weight of 900kg. Some GTAm examples had plastic elements, others aluminium, but steel was always the main component. Externally, the GTAm was identifiable by its ultra-wide wheels and spectacular wing extensions that were often riveted, giving the car a formidable look. It was much more radical than the GTA, including its uncompromising interior which generally lost its elegant wooden steering wheel in favour of a thick rimmed Momo wheel. The majority of GTAms were built by Autodelta (the official Alfa Romeo racing preparer), but certain privateers built their own versions using parts bought from Autodelta. In total there were just under forty examples built during 1970 and 1971.
Among many glorious achievements, this legendary model allowed Toine Hezemans to win the European Touring Car Championship, ahead of BMW and Ford in 1970, and Alfa Romeo to win the constructors' title of the same championship in 1971 and 1972.



© Dasse Archives



© Dasse Archives

Septembre 1973, après la course de Silverstone, GTAm *1530938* et de retour chez Autodelta à Settimo Milanese/
*September 1073, after the Silverstone race , GTAm *1530938* is back at Autodelta premises in Settimo Milanese*





Silverstone 1973, D.R.











Comme nous l'ont confirmé les archives d'Alfa Romeo, la GTAm que nous présentons est à l'origine une 1750 GTV à injection, du type 105.44 sortie d'usine le 26 janvier 1970 et vendue le 11 février à Autodelta qui s'est chargé de sa préparation.
Répertoriée dans l'excellent ouvrage de Tony Adriensens et Patrick Dasse, "Alleggerita", elle a été engagée par Autodelta SpA dans de nombreuses courses tout au long de la saison 1973, dont le Zandvoort Trophy, les 6 heures du Castellet sur le circuit Paul Ricard, le RAC Tourist Trophy à Silverstone et le Giro d'Italia Automobilistico avec les pilotes officiels de la maison tels Carlo Facetti, Hans Deen, Walter Dona et surtout Teodoro Zeccoli. Ce dernier participe à la plupart des courses de la saison sur #1530938 et il est fort probable que la voiture est courue avec lui pour la saison 1971/1972. Pour la saison 1974 la voiture participe à l'Autosprint avec Zeccoli et De Adamich. En 1975 la voiture est remise en configuration « GTV 2000 » et participe au 24 heures de Spa-Francorchamps avec Béguin et Ballot-Léna.
La voiture est encore engagée par Autodelta SpA jusqu'en 1977 date à laquelle la voiture est mise à la retraite de la compétition, Autodelta s'en sépare et elle passe en 1977 entre les mains d'Angelo Delmonte (Milan) qui l'achète pour le célèbre coureur italien Giorgio Schön. En 1984 elle appartient à Luciano Donzelli avant qu'on ne la retrouve chez le pilote et préparateur italien Angelo Chiapparini qui l'a utilisée en 1998 pour quelques courses du championnat européen, à Zeltweg, Misano et Vallelunga. En 2003, elle entre dans la collection actuelle et fait l'objet d'une restauration complète impressionnante.
Elle a retrouvé sa teinte ocre d'origine (Giallo Ocra, référence AR109) et se présente comme lors des courses auxquelles elle prenait part en 1973, avec ses extensions d'ailes rivetées, ses jantes ajourées en alliage, son aménagement intérieur compétition. Elle est équipée d'un moteur GTAm à injection et double allumage, à culasse Testastretta, d'un réservoir de carburant spécial et présente certaines pièces allégées comme les vitres latérales en plexiglas et un capot en fibre de verre. Cette voiture, qui porte encore son immatriculation d'origine MI K91850, est accompagnée de son "Libretto" d'origine, de son passeport technique CSAI et d'un passeport FIA de 1997.
Il s'agit d'une pièce exceptionnelle par son histoire documentée et son état : authentique GTAm préparée par Autodelta et engagée avec succès en compétition, elle a bénéficié d'une restauration d'une qualité remarquable. Ces qualités rares n'échapperont pas aux amateurs de sport automobile et d'Alfa Romeo en particulier.

As confirmed by Alfa Romeo archives, the GTAm on offer was originally a 1750 GTV fuel injection example, type 105.44. It left the factory on 26 January 1970 and was sold on 11 February to Autodelta who were responsible for preparing it. Listed in the excellent book by Tony Adriensens and Patrick Dasse, "Alleggerita", Autodelta SpA entered the car in numerous races throughout the 1973 season, including the Zandvoort Trophy, the Castellet 6 Hours on the Paul Ricard circuit, the RAC Tourist Trophy at Silverstone and the Giro d'Italia Automobilistico driven by official team drivers including Carlo Facetti, Hans Deen, Walter Dona and above all Teodoro Zeccoli. Zeccoli took part in #1530938 in most of that season's races and it is probable that he also competed in this car in the 1971/1972 season. During the 1974 season it participated in the Autosprint with Zeccoli and De Adamich. In 1975 the car was reconfigured as a « GTV 2000 » and took part in the Spa-Francorchamps 24 Hours with Béguin and Ballot-Léna. It was run by Autodelta SpA until 1977, when it was then retired from competition, and sold, passing into the hands of Angelo Delmonte from Milan, who bought it for the celebrated Italian racing driver Giorgio Schön. In 1984 it belonged to Luciano Donzelli and later to the driver and preparer Angelo Chiapparini, who competed in it in 1998 in several European championship races at Zeltweg, Misano and Vallelunga. The car joined the present collection in 2003 and benefitted from an impressive and thorough restoration.
It has rediscovered its original ochre colour (Giallo Ocra, reference AR109), and is presented in its 1973 racing configuration, with riveted wing extensions, alloy wheels with circular holes and full racing interior. It is fitted with a GTAm injection twin plug engine, Testastretta cylinder head, special fuel tank, and has certain lightweight features such as plexiglass side windows and fibreglass bonnet. This car, which retains its original registration MI K91850, also comes with the original « Libretto », CSAI technical passport and 1997 FIA passport.
Its documented history and condition make this an exceptional car. It is a genuine GTAm prepared by Autodelta that participated successfully in competition and it has benefitted from a remarkably high quality restoration. These rare features are bound to attract the attention of motor racing enthusiasts and fans of Alfa Romeo in particular.





527

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° ZAR 11636000052454
Moteur n° AR 076633

- Très rare série limitée Grand Prix
- Un vrai collector
- Toutes les qualités de la GTV 2.0

- *Very rare limited Grand Prix edition*
- *A true collector car*
- *All the qualities of the GTV 2.0*

8.000 – 12.000 €
Sans réserve/
No reserve

1981 ALFA ROMEO ALFETTA GTV 2.0 SÉRIE LIMITÉE "GRAND PRIX"

Par rapport à ses devancières, les coupés GT "Bertone", l'Alfetta GTV présentait l'avantage de pouvoir transporter deux passagers à l'arrière, de façon nettement plus confortable. Elle correspondait par ailleurs à la génération "transaxle", dont la boîte était accolée au pont arrière, ce qui permettait une meilleure répartition des poids. Pur produit des années 1970, l'Alfetta offrait une ligne racée signée Giorgetto Giugiaro, et un habitacle spacieux et original.

Cette GTV correspond à la rare série limitée "Grand Prix", proposée en 1981 pour accompagner le retour d'Alfa Romeo en Formule 1. Sa production sera limitée à 650 exemplaires, et celui que nous proposons porte le n°108, sur une plaque spéciale apposée au tableau de bord. Très particulière, la finition de ce modèle était réalisée dans les ateliers du carrossier Maggiora. Ainsi, cette voiture se présente de couleur rouge (y compris les pare-chocs) avec deux bandes noires soulignant la ceinture de caisse et l'inscription "Grand Prix" au-dessus de la calandre noire. La voiture dispose d'un toit ouvrant d'origine, d'un système de climatisation, d'un autoradio Alfa Pioneer et d'une sellerie spécifique en skaï et velours gris à bandes. D'après les archives Alfa Romeo, elle est sortie d'usine le 6 octobre 1980 et a été livrée le 30 novembre 1981 à Rubano, Florence, en Italie. Son compteur kilométrique affiche 4 505 km et elle offre une présentation tout à fait correcte. Rare occasion d'acquérir cette très série limitée Grand Prix, elle présente par ailleurs toute les qualités du coupé GTV dans sa version 2 litres.

Compared to its predecessors, the GT coupes "Bertone" the Alfetta GTV had the privilege of carrying two passengers in the back, with much greater comfort. It also corresponded to the "transaxle" generation, with the gearbox coupled to the rear axle, allowing for a better distribution of weight. A product of the 1970s, the Alfetta featured a sporty line signed by Giorgetto Giugiaro, and had a spacious interior that was very original in design.
The GTV on offer is a rare limited edition "Grand Prix", proposed in 1981 to accompany the return of Alfa Romeo into Formula 1. Its production was limited to just 650 examples, and the one we propose is serial number 108, which is on a special plaque on the dashboard. Very special finishing touches were given to this model in the workshops of the coachbuilder Maggiora. Thus, this car painted a bright red (including the bumpers) with two black stripes highlighting the waistline has the inscription "Grand Prix" above the black grille. The car has a sunroof of origin, an air conditioning system, a Pioneer car stereo for Alfa and specific leatherette upholstery and gray velvet bands. From the archives of Alfa Romeo, we know that the car left the factory on 6th October 1980 and was delivered on 30th November 1981 in Rubano, Florence, Italy. Its odometer shows 4,505km and it provides an overview that is quite correct. A really rare opportunity to acquire this very limited edition Grand Prix, it also has all the qualities of 2.0-litre GTV coupé version.



















528

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° AR2438206
Moteur n° AK00512*63700

- Un seul propriétaire pendant 30 ans
- Voiture très bien préservée
- Le plus puissant des coupés Bertone

- *One owner for 30 years*
- *Well preserved car*
- *The most powerful Bertone coupé*

16.000 – 20.000 €
Sans réserve /
No reserve

1973 ALFA ROMEO 2000 GT VELOCE

La particularité de cette voiture est qu'elle est restée entre les mains du même propriétaire jusqu'en 2003, soit 30 ans sans en changer ! C'est en partie ce qui explique son état impeccable. Sorti d'usine le 18 juin 1973, ce coupé a été livré neuf à Novara, en Italie, par le garage E. Gilardi.
La carrosserie en état d'origine a bénéficié d'une peinture neuve dans l'élégant coloris "grigio chiaro", qui souligne à merveille le dessin sobre et fluide signé Giugiaro pour Bertone. La voiture est équipée de vitres teintées et de jantes tôles Alfa Romeo en bon état, chaussée de pneus Pirelli P4000 montrant une faible usure. L'habitacle très bien préservé traduit un propriétaire soigneux, comme en témoigne l'état du tableau de bord, des garnitures et des moquettes, peu usées. Les sièges bénéficient d'une sellerie en cuir brun d'origine, dont la patine saura séduire l'amateur, et un autoradio Autovox équipe la planche de bord. L'équipement correspond au niveau le plus élevé de cette gamme de coupés, chez Alfa Romeo.
Le compartiment moteur présente un bel état de propreté, de même que le coffre, doté de son cric d'origine.
La voiture est accompagnée de son manuel d'utilisation d'origine, du guide des agences de réparation et de son carnet d'entretien. Son prochain propriétaire pourra profiter de ses qualités routières, de son moteur brillant et de sa personnalité sportive riche de l'héritage de la course à travers le fameuses GTA. Par ailleurs, ce modèle est toujours bien accueilli par les organisateurs de rallyes, grâce à son image mêlant sportivité et élégance.

What makes this car special is that it remained in the hands of the same owner until 2003, some 30 years! This helps to explain its impeccable condition. Leaving the factory on 18 June 1973, this coupé was delivered new to Novara, in Italy, by the E.Gilardi garage.
The body, in original condition, has benefitted from new paintwork in the elegant « grigio chiaro » colour, which enhances the graceful and restrained design by Giugiaro for Bertone. The car is equipped with tinted windows and good condition Alfa Romeo steel wheels fitted with Pirelli P4000 tyres showing little sign of use. The well preserved interior reflects a careful owner, as does the condition of the dashboard, wood trim and carpets, all showing little signs of wear. The seats are in the original brown leather, displaying a wonderful patina, and the dashboard is fitted with an Autovox radio. The equipment is in line with the top of this range of Alfa Romeo coupés.
The engine compartment is in good, clean condition, as is the boot which contains the original jack.
The car is complete with the original owner's manual, a guide to repair agencies and service book. The new owner will be able to profit from its wonderful driving qualities, exceptional engine and the sporty character derived from the racing heritage of the celebrated GTA. Moreover, rally organisers welcome this model with its mix of sportiness and elegance.











529

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis
n° AR1488-33082
Moteur
n° AR1315-523284

- Modèle séduisant et peu commun
- Belle présentation
- Intérieur d'origine bien préservé

- *Attractive and unusual model*
- *Beautiful presentation*
- *Well preserved original interior*

15.000 – 18.000 €
Sans réserve/
No reserve

1960 ALFA ROMEO GIULIETTA BERLINE

Selon les archives Alfa Romeo, cette voiture est sortie d'usine le 24 mars 1960 et a été immatriculée pour la première fois à Milan le 30 mars de la même année. Elle est encore dotée de son immatriculation d'origine ("targa nera"). Entre 1960 et 1995, elle n'a connu que deux propriétaires et offre donc un état très attrayant. La carrosserie a été complètement restaurée dans sa teinte d'origine "grigio alba" et sa présentation est impeccable. Chaque fenêtre est équipée d'un déflecteur accessoire supposé atténuer les remous d'air lorsque la vitre est baissée et typique de cette époque. Les jantes et enjoliveurs sont en excellent état, de même que les pneus Michelin X dont elles sont chaussées.
A l'intérieur, l'habitacle est doté de sa sellerie d'origine en drap chiné et skaï gris, très soignée. Les vide-poches ménagés dans le dossier de la banquette avant pour les passagers arrière et le cendrier qui leur est réservé témoignent du soin apporté à la finition de cette berline sportive. La voiture comporte un beau volant noir et ivoire, avec cerclo-avertisseur chromé correspondant à la mode de l'époque. Le levier de vitesses est au volant et la planche de bord porte une plaque du "Registro Alfa Romeo Italiano, n°139".
Le compartiment moteur a bénéficié d'une réfection soignée et offre une présentation elle aussi impeccable. Le moteur est le 1300 d'origine, dans sa version 60 ch. Comme la caisse est légère, cette mécanique vivante permet des performances parfaitement honorables pour son époque et pour sa catégorie.
Première d'une glorieuse lignée, cette Giulietta apportera à son prochain propriétaire le charme d'une voiture en bon état, peu banale et bienvenue dans les événements historiques.

According to Alfa Romeo records, this car left the factory on 24 March 1960 and was first registered in Milan on 30 March of the same year. It retains the original registration plate (« targa nera »). There were just two owners between 1960 and 1995, and the car is offered in very attractive condition. The coachwork was completely restored and resprayed in the original colour « grigio alba », and the presentation is impeccable. Each window is fitted with an air-deflector designed to reduce the flow of air when the window is down, an accessory commonly found at the time. The wheels and hubcaps are in excellent condition, as are the Michelin X tyres.
Inside, the passenger compartment retains the well-preserved original upholstery in flecked fabric and grey leatherette. The pockets in the back of the front bench seat and ashtray reserved for the rear passengers reveal the attention paid to the finishing touches of this sporty saloon. The car has a lovely black and ivory steering wheel, with chrome horn-ring that was in vogue at the time. The gear shift is on the steering wheel and the dashboard bears the plaque: "Registro Alfa Romeo Italiano, n°139".
The engine compartment has been meticulously restored and is also immaculate. It has the original 1300 engine, in the 60 bhp version and with a lightweight body, this provided a very respectable performance for the time and type of car. The first in a glorious line of cars, this Giulietta offers its new owner the charm of an unusual car that is in lovely condition and will be welcomed in historic events.

530

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° AR776047
Moteur
n° AR 00559 * 00850

- Authentique GTA 1300 Junior
- Préparation de haut niveau
- Redoutable compétitrice en historique
- Superbe restauration

- *Authentic GTA 1300 Junior*
- *Very high level preparation*
- *Formidable competition history*
- *Superb restoration*

135 000 – 155 000 €

1971 ALFA ROMEO GTA 1300 JUNIOR

La voiture que nous proposons est une authentique Alfa Romeo GTA 1300 Junior (Type105 59). Immatriculée qu'en 1971, elle bénéficiait d'un règlement qui avait évolué par rapport aux premières GTA, ce qui a permis de la modifier de façon plus radicale pour la compétition. C'est ce qui explique que son allure extérieure se rapproche des GTAm, avec larges extensions d'ailes et superbes jantes Campagnolo en magnésium. Le moteur est un GTA 1300 classique, avec double allumage et alimentation par deux carburateurs Weber 45 DCOE. Elle est équipée d'un alternateur course, ainsi que de radiateurs d'huile et d'eau en aluminium. Les capots avant et arrière sont en fibre de verre et la voiture est équipée d'un arceau six points, d'un siège baquet OMP et d'un réservoir de 60 litres. La suspension est complètement pensée pour la course, avec son pont arrière à coulisse et ses bras de suspension allégés.
Comme toutes les GTA et GTAm de la collection, cette voiture provient de la collection d'Angelo Chiapparini, qui l'a acheté en 2001 et a entrepris sa restauration. Quelques photos prises à cette époque montrent la voiture complètement démontée, coque mise à nu. C'est en 2004 à la famille Chiapparini que notre collectionneur a ensuite acheté cette voiture.

The car we offer is a genuine Alfa Romeo GTA 1300 Junior (Type105 59). Registered in 1971, it enjoyed a regulation which had evolved from the first GTA, which allowed it to be changed more radically for competition. This is why its exterior appearance approximates GTAm with wide wings and stunning magnesium Campagnolo rims. The engine is a classic GTA 1300 with dual ignition and powered by two 45 DCOE Weber carburettors. It is equipped with a race alternator, as well as oil and water radiators in aluminum. The front and back covers are in fiberglass and the car is equipped with a six-point roll cage, an OMP bucket seat and a 60 liter tank. The suspension is designed for racing, with its rear axle calipers and lightweight suspension arms.
Like all GTA and GTAm in collections, this car comes from the collection of Angelo Chiapparini Angelo, who bought it in 2001 and began its restoration. Some pictures taken at that time shows the car completely disassembled and the body shell exposed. In 2004 the Chiapparini family sold the car to our collector.






JAEGER
ACQUA
OLIO
chiuso















La fiche FIA fournit quelques précisions sur le passé de cette GTA 1300 : elle aurait été produite en 1968, mais immatriculée pour la première fois en 1971. Les GTA étant chères, Alfa Romeo a rencontré certaines difficultés pour les écouler, ce qui peut expliquer ce décalage. Cette GTA 1300 Junior aurait participé en 1973 à la Copa Carri, à Monza, époque à laquelle elle appartenait à un amateur du nom de Latrecchiana Stefano. Toujours d'après la fiche FIA, elle aurait remporté la Coupe Commissione Sportiva Automobilistica Italiana (CSAI) pour la saison 1977 et 1978. En 1981, elle passait entre les mains de Giuseppina Rustichelli, basé à Asti, avant d'être achetée par Angelo Chiapparini.
Cette voiture est accompagnée de son Libretto et de ses fiches FIA et CSAI. Avec son historique d'époque, sa restauration particulièrement soignée et sa préparation de haut niveau, c'est une redoutable compétitrice pour les courses historiques.

FIA record provides some details about the past of this GTA 1300: it was produced in 1968, but registered for the first time in 1971. The GTA is expensive, and Alfa Romeo had problems selling them, which may explain this date discrepancy. This GTA 1300 Junior took part in 1973 in the Copa Carri at Monza, when it belonged to an amateur racer named Stefano Latrecchiana. As per the FIA records, this car then won the Commissione Sportiva Cup Automobilistica Italiana (CSAI) for the 1977 and 1978 season. In 1981, it passed into the hands of Giuseppina Rustichelli, based in Asti, before being bought by Angelo Chiapparini.
This car comes with its Libretto and FIA and CSAI papers. With its historical period history, and particularly its careful restoration and preparation of a very high level, this is a formidable competitor for historic racing.











531

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° AR1493.21118
Moteur n° AR1315.011788

- Ligne d'une beauté intemporelle
- Restauration de qualité
- Modèle emblématique

- *Design of a timeless beauty*
- *High quality restoration*
- *An iconic model*

30.000 – 40.000 €
Sans réserve /
No reserve

1960 ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT

La Giulietta Sprint n'était pas supposée connaître une si longue carrière. Dévoilé en 1954 au Salon de Turin, ce séduisant coupé signé Bertone rencontre pourtant un succès immédiat. Il ne manque pas d'arguments : moteur 1300 double arbre, poids limité à 850 kg et puissance lui permettant de dépasser 160 km/h. Sportive et élégante, cette voiture brillante va marquer de son empreinte l'histoire de la marque.

Sortie d'usine le 3 décembre 1959, la Giulietta Sprint que nous présentons a été livrée le 10 février 1960 à Hofman Motor Car Company, à New York. A l'époque, la couleur extérieure était noire. La voiture est ensuite restée une douzaine d'années aux États-Unis avant de revenir en Europe, acquise par le propriétaire d'un atelier de restauration Alfa Romeo bien connu en Hollande. Bien que complète, la voiture a fait l'objet d'une restauration approfondie, menée à bien dans l'atelier du propriétaire. Elle a duré deux ans et a inclus une remise en état du moteur d'origine, avec conversion au carburant sans plomb. La boîte de vitesses a été remplacée par une version à cinq rapports et des freins à disques ont été montés à l'avant (les tambours ont été conservés et seront livrés avec la voiture). Restaurés à neuf, le châssis et la carrosserie ont reçu un traitement antirouille et une peinture neuve de couleur bleu ciel pour l'extérieur, une teinte qui se marie parfaitement avec la ligne sobre de cet élégant coupé. Les accessoires et enjoliveurs sont en excellent état et l'intérieur a été restauré en utilisant des matériaux d'origine. L'ensemble de ces travaux ont été réalisés sans compter, l'objectif étant de faire de cette Giulietta Sprint une des plus belles possibles. La voiture se comporte parfaitement bien dans la circulation moderne, et apportera à son nouveau propriétaire de longues années de plaisir.

The Giulietta Sprint was not planned for such a long career. Unveiled in 1954 at the Turin Motor Show, this attractive Bertone coupe saw immediate success. There is no shortage of arguments for it: double overhead camshaft engine in 1300cc, weight limited to just 850kg and enough power-to-weight to get the car to a top speed in excess of 160 km/h. Sporty and elegant, this delightful car sure enough made its mark on the history of the brand.

Having rolled out of the factory on the 3rd of December 1959, the Giulietta Sprint that we are offering was delivered on February 10, 1960 to Hofman Motor Car Company in New York. At that time, the exterior colour was black. The car then remained for 12 years in the United States before returning to Europe, acquired by the owner of an Alfa Romeo restoration workshop, well known in Holland. Although complete, the car has undergone a thorough restoration, carried out in the workshop owner. The restoration lasted two years and included a restoration of the original engine, with conversion to unleaded fuel. The gearbox was replaced by a version with five-speed and disc brakes were fitted to the front (the drums were stored and will be delivered with the car). Restored to new, the chassis and body were treated against rust and a new paint colour of sky blue for the outside was done, a colour that blends perfectly with the clean lines of this elegant coupe. Accessories and trims are in excellent condition and the interior has been restored using original materials. All these works were carried out without any consideration of costs, the aim being to make this Giulietta Sprint one of the finest possible. The car behaves perfectly well in modern traffic, and will surely bring to its new owner many years of driving pleasure.





532

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis
n° AS5242300-9010
Moteur n°
S30102/133598

- Exemplaire correctement préservé
- Intérieur en état d'origine
- Un seul propriétaire pendant 30 ans

- *Correctly preserved example*
- *Interior in original condition*
- *One owner for 30 years*

4.000 – 7.000 €
Sans réserve/
No reserve

1978 ALFA ROMEO ALFASUD SUPER 1.2 BERLINE

Sortie d'usine le 31 mars 1978, cette voiture a été immatriculée pour la première fois le 28 avril 1978 à Rieti, en Italie. Sa première propriétaire l'a conservée jusqu'en 2008, si bien qu'elle est restée exactement trente ans entre les mêmes mains ! En état d'origine, elle présente des traces d'usage mais, globalement, elle est beaucoup mieux préservée que la plupart des exemplaires d'Alfasud ayant survécu jusqu'à aujourd'hui, généralement attaqués par la rouille. L'intérieur en tissu bleu est en bon état d'origine, le tableau de bord ne présente pas de défaut notable et les moquettes marron sont très correctes. Le compteur affiche 18 313 km et le compartiment moteur, très propre, donne une impression d'entretien soigné. Le moteur est d'ailleurs celui d'origine.
Dans cette version "Super", l'Alfasud bénéficie d'une boîte de vitesses à cinq rapports, précieuse pour les trajets sur autoroute. De teinte "Rosso Alfa", cette voiture repose sur des jantes Cromodora et elle est accompagnée de son manuel d'entretien ainsi que de sa trousse et son cric d'origine.
Elle représente un exemplaire bien préservé de ce modèle économique mais doté d'un tempérament intéressant et d'excellentes qualités routières, grâce à son moteur quatre-cylindres à plat favorisant un centre de gravité bas. C'est une occasion peu onéreuse de se faire plaisir, voire de mettre pour la première fois un pied dans le monde Alfa Romeo.

Leaving the factory on 31 March 1978, this car was first registered on 28 April 1978 in Rieti, in Italy. The car remained in the hands of its first owner until 2008, a period of exactly 30 years! In original condition, it shows some signs of use but has been preserved in much better condition than most Alfasuds, that can be prone to rust. The blue fabric interior is in good original condition, the dashboard has no serious faults and the brown carpets are good. The odometer reads 18,313 km and the clean engine compartment gives an impression of a well-maintained car. It has the original engine.
In this « Super » version, the Alfasud benefitted from a five-speed gearbox, a valuable feature for motorway driving. In « Rosso Alfa » livery, the car is fitted with Cromodora wheels, and comes with its maintenance manual, original toolkit and jack. It represents a well-preserved example of this economical model with an engaging character and great driving qualities, thanks to its flat four-cylinder engine which gives the car a low centre of gravity. Here is an inexpensive opportunity to have fun, and perhaps take a first step into the world of Alfa Romeo.

.









Document provenant des lots 497 à 500





533

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° AR 11600.0064326
Moteur n° AR 01600.075299

- Présentation impeccable
- Un seul propriétaire jusqu'à 2002
- Excellentes qualités routières

- *Impeccable condition*
- *One owner till 2002*
- *Excellent dynamic qualities*

8.000 – 14.000 €
Sans réserve /
No reserve

1978 ALFA ROMEO ALFETTA 1,6 LITRE BERLINE

Cette voiture n'a connu que trois propriétaires. Sortie d'usine le 13 mars 1978, elle a été vendue le 26 avril à Ravenne, en Italie. Son premier propriétaire l'a conservée jusqu'en 2002, à la suite de quoi elle est passée entre les mains d'un M. Sullini puis, en 2006, a rejoint notre collection. C'est une des raisons pour lesquelles elle se présente en si bon état. A l'extérieur, la peinture est vraisemblablement d'origine, dans le beige "Capodimonte" correspondant à la teinte avec laquelle elle est sortie d'usine. L'habitacle est tout aussi impeccable, avec des sièges en velours bleu peu marqués, des tapis ne présentant pas d'usure particulière, un tableau de bord, un volant, un pommeau de levier de vitesses et des commandes de belle présentation. Le compteur affiche 13 741 km, peut-être d'origine. Compartiment moteur et coffre sont dans le même excellent état et présentent une propreté sans faille, le moteur étant d'ailleurs celui d'origine.
Grâce à sa conception, avec sa boîte de vitesse accolée au pont arrière et ses freins arrière "inboard", la berline Alfetta offre un excellent comportement routier doublé d'un confort de bon aloi. C'est la fameuse "génération transaxle". Cet exemplaire reçoit l'ancien moteur 1600 de la Giulia, développant 109 ch et, s'agissant d'une deuxième série, il bénéficie de la calandre quatre phares des versions de plus grosse cylindrée. Cette voiture est en outre accompagnée du manuel "Uso e Manutenzione", d'un Guide des agences de réparation et de ses carnets d'entretien. Elle sera vendue avec son Libretto italien d'origine et comporte encore son immatriculation originale de Ravenne.
Avec sa personnalité sportive et son état impeccable, cette voiture fera le bonheur d'un amateur recherchant une voiture originale pour ses trajets réguliers.

This car has had only three owners. Leaving the factory on March 13, 1978, the car was sold on April 26 in Ravenna, Italy. Its first owner had the car till 2002, after which it passed into the hands of a Mr Sullini and then in 2006, the car joined the current collection. This is one reason why it is in such a good condition. The paint is probably original, in beige "Capodimonte " matching the colour with which it left the factory. The interior is also spotless, with the seats in blue velvet, the carpet with very little wear, the dashboard, the steering wheel, the shift knob all in beautiful condition. The counter shows 13,741km from origin. The engine compartment and trunk are in the same excellent condition and have a clean flawless look about it, the engine being the original one.
Thanks to its design, with its gearbox in line with the rear axle and rear brakes inboard, the Alfetta saloon offers excellent comfort coupled with very good handling. This is the famous "transaxle generation." This car features the old 1600 Giulia engine, developing 109bhp and, in the case of the second series, it has the grille and headlamps of the four circular versions of the larger displacement models. This car is also accompanied by the manual "Uso e Manutenzione", a service agencies guide and the maintenance logbook. It will be sold with its Libretto of Italian origin and it still has its original registration from Ravenna.
With its sporty personality and impeccable condition, this car would be perfect for an enthusiast looking for an original car for regular use.

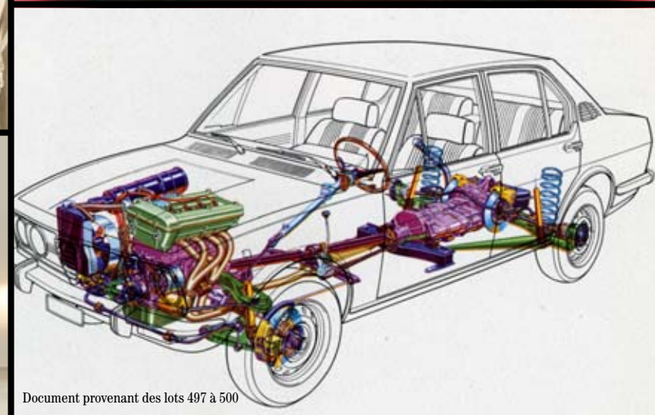








Document provenant des lots 497 à 500


Document provenant des lots 497 à 500





534

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° AR 2368360

- Superbe présentation
- Séduisant thème de couleurs
- Climatisation et autoradio d'origine

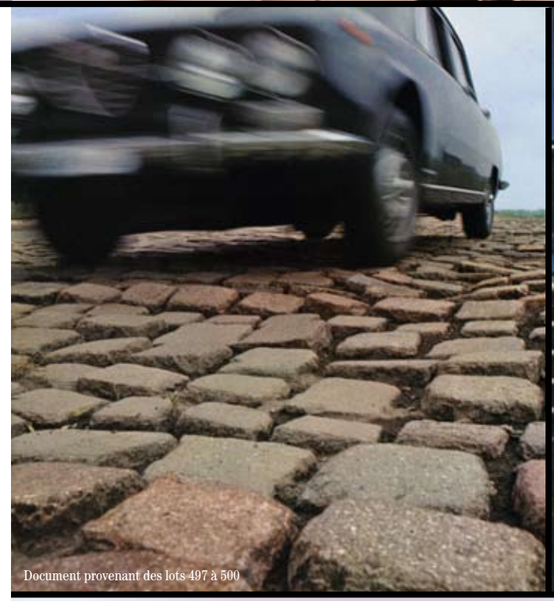
- *Superb condition*
- *Attractive colour scheme*
- *Air conditioned and with original radio*

12.000 – 15.000 €
Sans réserve /
No reserve

1974 ALFA ROMEO BERLINA 2000

Les archives Alfa Romeo confirment que cette Berlina 2000 est sortie d'usine le 24 janvier 1974, et un autocollant qui est encore sur la voiture précise qu'elle était "Blu Pervinca", avec intérieur beige. Sa teinte bleue lui sied d'ailleurs à merveille et souligne le dessin tendu et sobre de Bertone, pour ce modèle qui succédait à la Giulia et qui proposait un intérieur un peu plus cossu. Dans cette version 2000, elle était également plus puissante et pouvait atteindre 190 km/h, idéal pour se déplacer rapidement sur les autostradas. Sur la voiture que nous présentons, le compartiment moteur est impeccable et le moteur de cette voiture est équipé de carburateurs Dell'Orto. L'habitacle est à la hauteur de la présentation extérieure : il est superbe, la sellerie en tissu beige invitant à y prendre place. Le tableau de bord est complet et en bel état lui aussi, de même que le beau volant en bois vernis à trois branches comportant les boutons de l'avertisseur. Cette voiture est particulièrement bien équipée puisqu'elle dispose d'un système d'air conditionné et d'un autoradio Blaupunkt. Le compteur kilométrique indique 93 817 km.
Elle est accompagnée de son libretto italien, de son manuel Uso e Manutenzione, de son guide des agences de réparation et elle porte encore ses plaques de Mantoue (MN) d'origine. Le mécanicien du propriétaire nous a précisé que la carburation et le circuit d'essence avaient été révisés récemment.
De belle présentation, cette voiture constitue une occasion intéressante d'acquérir le haut de gamme Alfa des années 1970, dans un mariage de couleurs séduisant et dans un état enviable.

The Alfa Romeo Berlina archives confirm that this 2000 left the factory on January 24, 1974, and a sticker that is still on the car says the car was "Blu Pervinca" with beige interior. Its blue colour also suits the car perfectly and highlights the tense and sober Bertone design, a fine representation of the model that succeeded the Giulia and offered a slightly more opulent interior. In this 2000 version, it was also more powerful and could get to 190 km/h, ideal for high speed duty on the autostradas. The car that we present, the engine compartment is spotless and the engine of this car features Dell'Ortos carburetors. The cabin is of the same quality as the exteriors: it is beautiful, the beige upholstery fabric inviting to sit. The dashboard is complete and in good condition too, as well as the beautiful wooden steering wheel with three spokes featuring the horn buttons. This car is particularly well equipped because it has an air conditioning system and a Blaupunkt radio. The odometer indicates 93,817km. The car comes with Italian libretto, its manual Uso e Manutenzione, its service repair guide and it still bears its original registration plates from Mantua (MN). The mechanic of the owner explained that the carburetion and the fuel system had recently been overhauled. In beautiful condition, this car is an interesting opportunity to acquire an upscale Alfa from the 1970s, in a combination of attractive colors and in an enviable condition.



Document provenant des lots 497 à 500



Document provenant des lots 497 à 500















535

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° AR 571308
Moteur n° AR 00506

- Présentation correcte
- Première version de la Giulia 1300
- Un seul propriétaire probable de 1960 à 2006

- *Proper Presentation*
- *First version of the 1300 Giulia*
- *One owner probably from 1960-2006*

10.000 – 12.000 €
Sans réserve /
No reserve

1965 ALFA ROMEO GIULIA 1300 BERLINE

A côté de la Giulia 1600 présentée en 1963, Alfa Romeo propose à partir de 1964 une version de cylindrée plus modeste. Son moteur 1 290 cm3 est dérivé de celui de la Giulietta Ti et développe 78 ch à 6 000 tr/mn, ce qui à l'époque la place encore dans la catégorie des berlines sportives. Bien qu'un peu simplifiée par rapport à la 1600, la version 1300 bénéficie de la présentation attrayante propre à la marque milanaise. Produite à un peu plus de 28 000 exemplaires jusqu'à 1971, elle est plus rare que la Giulia Super.
Selon les archives Alfa Romeo, cette berline Giulia 1300 (Tipo 105.06) est sortie d'usine le 27 août 1965 et a été vendue le 21 avril 1966 à Fermo, près d'Ascoli Piceno, en Italie. Il s'agit de la première version de la Giulia 1300, avec le décrochement de coffre caractéristique, ses feux arrière fins et le graphisme arrière en lettres romaines, avant la typographie italique.
Elle est de teinte blanche, qui correspond à sa couleur d'origine, et a bénéficié d'une peinture neuve il y a quelques années. Affichant quelques imperfections mineures, elle est équipée de son intérieur d'origine en tissu à carreaux, qui présente quelques accrocs.
Le tableau de bord est en état d'origine, et nous avons noté que certains petits accessoires, comme les baguettes de tableau de bord, manquaient. Affichant aujourd'hui 84 100 km, cette voiture serait restée entre les mains du premier propriétaire jusqu'en 2006, ce qui est assez exceptionnel !

Besides the Giulia 1600 introduced in 1963, Alfa Romeo also offered from 1964 a version with a more modest displacement. Its 1290cc engine derived from that of the Giulietta Ti and developing 78bhp at 6000rpm, which at that time still place the car in the category of sports saloons. Although somewhat simplified compared to the 1600, the 1300 version benefits from the Milanese brand's attractive style and presentation. With a little over 28,000 units made till 1971, it is rarer than the Giulia Super.
According to the archives of Alfa Romeo, this Giulia saloon 1300 (Tipo 105.06) left the factory on August 27, 1965 and was sold on April 21, 1966 in Fermo , near Ascoli Piceno, Italy. This is the first version of the Giulia 1300, with the characteristic truck shape, its thin rear lamps and rear graphic in Roman letters before the Italics typography.
White in colour (which is its original colour), this car received a new coat of paint a few years ago. Showing some minor imperfections, it is equipped with its original interior in plaid fabric. The dashboard is in original condition, and we have noted that some small accessories, such as wands in the dashboard, are missing. Now showing 84,100km, this car in all likelihood remained in the hands of the first owner till 2006, which is quite exceptional!

536

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° ZAR
ZAR92000000053830

- Ultime exemplaire des 500 produits
- 104 km d'origine, état comme neuf
- Ligne et mécanique d'exception
- Documentation exceptionnelle

- *The very last of the 500 produced*
- *Delivery mileage*
- *Line and mechanically exceptional*
- *Exceptional Documentation*

180.000 – 220.000 €

104 km d'origine */ Only 104 km from new* — n°500/500

2010 ALFA ROMEO 8C SPIDER

Un Spider Alfa Romeo 8C, c'est exceptionnel ; et quand en plus il s'agit du tout dernier produit et que son compteur kilométrique n'affiche que 104 km, alors il devient véritablement hors norme et, en fait, le plus désirable de tous. Cette voiture a été commandée le 6 novembre 2008 pour un total de 234 180,40 euros, et le propriétaire tenait à obtenir le dernier exemplaire des 500 produits, comme en témoigne la correspondance qu'il a échangée avec Alfa Romeo et qui sera fournie avec la voiture. Ce Spider 8C porte une plaque indiquant "N°500 - End production".
Il est donc neuf, dans sa belle teinte "Bianco Madreperla" mettant en valeur ses courbes félines. Il est équipé d'une capote rouge foncé, teinte originale soulignant le caractère peu banal de ce Spider 8C, alors que les jantes élégantes à fins rayons laissent entrevoir les étriers de freins de teinte rouge.
A l'intérieur, les sièges et garnitures en cuir rouge rehaussent un habitacle sportif dont l'aménagement répond au statut de supercar de cette machine d'exception. Elle dispose évidemment de toutes les commandes propres à ce type de voiture, telles que les palettes de boîte de vitesse et les boutons permettant de choisir le mode de réglage de suspension et d'assistance électronique. Le capot dissimule un V8 de 4,7 litres développant 450 ch, puissance suffisante pour approcher le chiffre magique de 300 km/h.
Compte tenu de ses spécifications, ce n'est évidemment pas par hasard qu'Alfa Romeo lui a attribué une des appellations les plus prestigieuses de son histoire : les 8C des années 1930 ont en effet forgé la réputation sportive de la marque.

A Spider Alfa Romeo 8C is exceptional , and when in addition it is the latest product and that its odometer shows just 104km, it becomes truly extraordinary and, in fact, the most desirable for everyone. This car was commissioned on November 6, 2008 for a total of Euros 234,180.40, and the owner wanted to get the very last of the 500 produced, as evidenced by his correspondence with Alfa Romeo who provided the car. The 8C Spider carries a placard "No. 500 - End of production."
It is new, in its beautiful colour of "Bianco Madreperla" highlighting its feline curves. It comes with its original dark red hardtop, highlighting the rather unusual nature of the 8C Spider, while stylish ray like rims allows a peek into the red calipers of the brakes.
Inside, the seats and trim in red leather enhances the supercar status of this exceptional machine. The car has all controls specific to this type of car, such as shift pallets to work the gearbox and buttons to select the setting of the suspension, plus electronic assistance. The hood hides a 4.7-liter V8 developing 450bhp, enough power to approach the magic figure of 300km/h.
Given its specifications, it is obviously not by chance that Alfa Romeo has assigned one of the most prestigious names in its history: the 1930s 8Cs indeed contributed to making the brand's sporting reputation .



















Cette voiture sera vendue avec tous les documents qui la concernent : copie de la facture d'achat, carnet de commande original, certificat d'authenticité, guide rapide, carnet de garantie et d'entretien, manuel d'assistance, "Uso e Manutenzione", guide Becker de l'autoradio. Elle dispose en outre d'un porte-carte en cuir Schedoni comportant les cartes et codes des clés, ainsi que les deux jeux de clés.
N'ayant pratiquement jamais roulé, dans un état proche du neuf, elle cumule tout ce qui fait une voiture d'exception : ligne fantastique, mécanique d'une puissance hors du commun, carrosserie cabriolet, documentation très fournie, état impeccable. Des caractéristiques qui ne manqueront pas d'attirer l'intérêt des amateurs.

This car will be sold with all documents concerning it: a copy of the purchase invoice, the original order book, a certificate of authenticity, a quick start guide, warranty card and maintenance manual, "Uso e Manutenzione", even the guide to the Becker car radio system. It also has a leather card holder Schedoni with maps and key codes, as well as two sets of keys.
Virtually never driven and in new condition, this car combines everything that makes an exceptional car with fantastic mechanical power that is out of the ordinary, a convertible bodywork, extensive documentation and immaculate condition. Features that are sure to attract the interest of fans worldwide.





537

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° AR10526*0010591
Moteur n° AR00526/A62171

- Même propriétaire jusqu'en 2001
- Voiture très bien préservée
- Excellentes performances pour sa catégorie

- *One owner until 2001*
- *Well preserved car*
- *Excellent performance for its type*

15.000 – 18.000 €
Sans réserve /
No reserve

1975 ALFA ROMEO GIULIA NUOVA SUPER BERLINE

Après être sortie d'usine le 5 mars 1975, cette Giulia Nuova Super a été livrée neuve à Autovomero, à Naples, et n'a ensuite changé de main qu'en 2001. De belle présentation, elle présente une teinte rouge "Prugna" peu banale et qui sied bien à sa ligne sportive. La carrosserie est saine et ne présente pas de corrosion visible. La voiture repose sur des jantes en tôle de bonne présentation, chaussées de pneus Michelin MXL en très bon état. Elle est équipée d'un protège-carter inférieur, précieux pour éviter de heurter la chaussée si le conducteur est surpris par un dos d'âne qui lui a échappé.
A l'intérieur, les tapis et les sièges en skaï noir sont visiblement d'origine et ils sont bien préservés, la banquette arrière comportant un accoudoir central repliable. Équipé d'un autoradio Philips avec antenne électrique, le tableau de bord présente l'attrait d'une voiture peu usée, le beau volant en bois vernis constituant à lui seul une invitation à prendre place à bord. Le compteur affiche 64 653 km.
La voiture est équipée de son moteur d'origine et le compartiment moteur présente une propreté de bon aloi. La voiture est dotée de son cric et son dossier comporte deux dépliants publicitaires d'époque et son carnet d'entretien.
Dans cette version Nuova Super, la Giulia est dotée du moteur 1600 développant 102 ch, accolé à la boîte cinq rapports de sa devancière. Elle offre donc les mêmes performances brillantes, ce qui lui permettait à l'époque de correspondre parfaitement à la voiture familiale du conducteur sportif. Aujourd'hui encore, la Giulia est parfaitement à son aise dans le trafic actuel et quand, en plus, elle est dans un état de préservation tel que celui de cet exemplaire, elle constitue une rareté que saura reconnaître son prochain propriétaire.

Having left the factory on 5 March 1975, this Giulia Nuova Super was delivered new to Autovomero, in Naples, and didn't change hands again until 2001. Superbly presented in an unusual « Prugna » red which enhances the sporty styling perfectly. The body is sound and shows no visible sign of corrosion. The car rests on well-presented steel wheels fitted with Michelin MXL tyres in very good condition. It is fitted with a sump guard, invaluable protection for the bottom of the car for when the driver is caught unawares by a speed bump. Inside, the carpets and black leatherette seats are original and well preserved, and the rear bench seat has a fold-down central armrest. Equipped with a Philips radio with electric aerial, the dashboard has the appeal of a little-used car and the steering wheel alone – in varnished wood - is an invitation to climb aboard. The odometer reads 64,653 km.
The car is fitted with the original engine in a well-presented, clean engine compartment. It comes with its jack and a file containing two period publicity brochures and service book. In this Nuova Super version, the Giulia had a 1600cc engine producing 102bhp, mated to its predecessor's five-speed gearbox. It therefore offered the same excellent performance, making it the perfect family car for the sporting driver at that time. Today, the Giulia is still completely at ease in modern traffic, and rarely seen in such a well-preserved condition as this example, which will undoubtedly be recognised by its future owner.







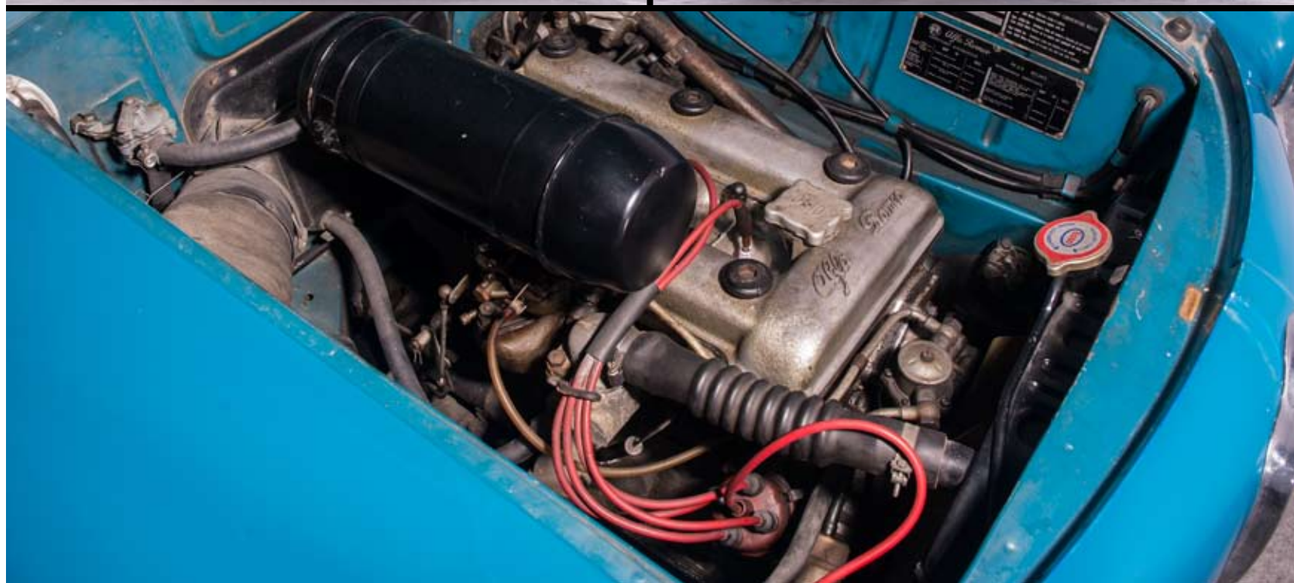












538

1959 ALFA ROMEO GIULIETTA BERLINE

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° AR 1488.23680
Moteur n° AR 1315.73746

- Présentation de bon aloi
- Un seul propriétaire de l'origine à 2000
- Première version de la Giulietta berline

- *In good condition*
- *One owner till 2000*
- *First version of the Giulietta saloon*

13.000 – 15.000 €
Sans réserve/
No reserve

Cas rare dans l'histoire de l'automobile, l'Alfa Romeo Giulietta berline est sortie en 1955 après la version coupé, la fameuse Giulietta Sprint. Cette toute nouvelle voiture va participer au renouveau d'Alfa Romeo d'après-guerre, grâce à sa carrosserie monocoque moderne et son moteur en alliage léger à double ACT dont la cylindrée modeste permet une consommation raisonnable, sans pour autant sacrifier les performances. Moins chère que les Alfa 1900, elle est accessible à un plus grand nombre d'utilisateurs et va permettre à Alfa Romeo de passer au stade de grand constructeur automobile.

Cette voiture (Tipo 750 C) offre une présentation d'origine saine. Sortie d'usine le 23 mars 1959 et vendue le 28 avril de la même année à Noto, près de Syracuse, en Sicile, elle est restée entre les mains du même propriétaire de l'origine à 2000, ce qui est un gage d'entretien suivi et de soin apporté à la conduite et à l'utilisation. D'ailleurs, son état en témoigne : les chromes sont bien préservés et, à l'intérieur, la sellerie en tissu est en état d'origine. Le compteur kilométrique affiche 47 981 km, le compartiment moteur est correct et la voiture est en état de fonctionnement. Il s'agit d'une première série, avec les petits feux arrière oblongs et les ailes arrière arrondies qui lui donnent une allure délicieusement désuète. Elle affiche tout de même la personnalité affirmée du modèle, avec son moteur double arbre développant 53 ch à 5 500 tr/mn. Dans cette version, la production est restée inférieure à 30 000 unités et les survivantes en bon état sont rares. C'est ce qui rend cet exemplaire particulièrement attrayant.

A rare case in the history of the car, the Alfa Romeo Giulietta saloon was released in 1955, after the coupe version, the famous Giulietta Sprint, had been launched. This new car contributed to the renewal of Alfa Romeo during the postwar period thanks to its modern monocoque and its light alloy DOHC engine whose displacement, which gave the car a very reasonable consumption, without sacrificing performance. Cheaper than the Alfa 1900, the Giulietta was more accessible to a larger number of users and helped Alfa Romeo to transform itself into a large scale car manufacturer. This car (a Tipo 750 C) is in very sound and original condition. Having left the factory on March 23, 1959 and sold on April 28 of the same year in Noto, near Syracuse, in Sicily, the car remained in the hands of the same owner since new, till 2000, who made sure that the car was maintenance properly and the use was careful. Most importantly, the state says it all: the chrome is well preserved and, inside, the cloth upholstery is in original condition. The odometer shows 47,981km, the engine compartment is in a good state and the car is in working condition. This is the first series saloon, with small oblong tail lamps and rounded rear fenders that gives it a delightfully outdated look. It still displays the strong personality of the model though, with its dual camshaft engine developing 53bhp at 5500rpm. In this version, the production was less than 30,000 units and cars surviving in good condition are very rare. This is what makes this on a particularly attractive example.

539

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° AR 1368261
Moteur n° CH 002
Immatriculation d'origine n° BG 207024

- Véritable GTAm "privée", intéressant passé en course
- Préparation extrêmement soignée
- Superbe présentation
- Voiture rare, spectaculaire et efficace

- *A genuine "private" GTAm, with racing history*
- *Very thorough preparation*
- *In superb condition*
- *Rare, impressive and very effective car*

165 000 – 185 000 €

1969 ALFA ROMEO 1750 GTV MODIFIÉE EN GTAM EN 1970

Comme l'attestent les archives Alfa Romeo, cette voiture est une 1750 GTV sortie d'usine le 28 mai 1969 et vendue le 4 juillet 1969 dans la commune de Brignano Gera d'Adda, près de Bergame, en Italie. Le registre de l'Automobile Club d'Italia permet de constater que le premier client est M. Ourat-Treviglio, suivi en 1971 par Gianpetro Sommariva. Le 19 juillet 1982, elle passe entre les mains de Silvana Papparella, qui l'immatricule dans la région de Come.
Cette voiture va connaître une histoire en course particulièrement intéressante, qui s'articule sur deux périodes. Dans un premier temps, elle est homologuée comme GTV 1750 en Groupe 1 et, dans cette configuration, elle participe le 24 août 1969 au Trofeo Valle Camonica, entre les mains de Duilio Ghislotti, sous le numéro de course 107 D. Le 5 octobre de la même année, elle est engagée au Trofeo Castione-Presolana (numéro 161). On peut la voir sur des photos d'époque la voiture restant extérieurement proche de son aspect originel.

En 1970, la règlementation change et la GTV 1750 est homologuée en Groupe 2 : c'est l'époque où Autodelta transforme pour Alfa Romeo les GTV 1750 à injection (versions américaines à l'origine) en leur donnant la configuration GTAm (moteur passé en 2 litres, carrosserie modifiée avec extensions d'ailes...).
Parallèlement, les pilotes amateurs font eux aussi évoluer leur propre voiture vers le Groupe 2, en adoptant les mêmes modifications (parfois avec des pièces fournies par Autodelta), mais sans forcément choisir l'injection. C'est le cas de cet exemplaire, qui est modifié en GTAm pour la saison 1970 avec notamment des extensions d'ailes et un

As would be obvious from the Alfa Romeo archives, this car is a 1750 GTV that left the factory on May 28, 1969 and was sold on July 4, 1969 in the municipality of Brignano Gera d'Adda, near Bergamo, Italy. The register of the Automobile Club d'Italia shows that the first customer was a Mr. Ourat-Treviglio, followed in 1971 by Mr Gianpetro Sommariva. On July 19, 1982, the car passed into the hands of Silvana Papparella, who registered it in the region of Como.
This car then went on to experience a particularly interesting history in motorsport, which focuses on two periods. At first, the car was certified as a GTV 1750 Group 1 and in this configuration, it participated on August 24, 1969 at the Trofeo Valle Camonica in the hands of Duilio Ghislotti, racing under the number 107 D. On 5th October of the same year, the car was campaigned in the Trofeo Castione Presolana (No. 161). It can be seen from the photos from then that the car has remained very close to its original aspect.
In 1970 the regulation changed and the 1750 GTV was approved for Group 2: this was the time when Autodelta was transforming Alfa Romeo 1750 GTV injection (the American version) into GTAm configuration (with 2.0-liters motors, the body modified with fender extensions, etc).
Meanwhile, enthusiast drivers were also changing their own car to Group 2, by adopting the same changes (sometimes with parts supplied by Autodelta), but not necessarily choosing the fuel injection option. This is the case with this car, which was modified to GTAm for the 1970 season and that included extensions to the wings and a 2.0-liter engine. Thus, in the hands of the racer Duilio



La voiture avant modification, en configuration groupe 1 en 1969. / The car in 1969, in group 1 spec before transformation.



La voiture après modification, en 1970. / The car in 1970, after transformation.







moteur 2 litres. Ainsi, entre les mains du pilote Duilio Ghislotti, et toujours avec son immatriculation de Bergame d'origine, elle participe le 23 août 1970 au Trofeo Valle Camonica (numéro 36), le 12 septembre au Trofeo Deserti (numéro 305), le 20 septembre au Trofeo Castione-Presolana (numéro 156 - son capot porte des damiers). Plus tard, on retrouve cette voiture entre 1979 et 1981 en possession d'Elio Casagrande. Pour le Trofeo Sachs Coppa Intereuropa, qui se déroule le 28 septembre 1980 à Monza, une copie de la feuille d'engagement de la voiture permet de constater qu'elle est toujours homologuée en Groupe 2.

Au milieu des années 1990, le préparateur et pilote italien Angelo Chiapparini en fait l'acquisition. Après l'avoir restaurée, et minutieusement préparée il l'engage de 1999 à 2002 sur diverses des épreuves historiques, notamment sur les circuits de Misano, Varano et Vallelunga.

Elle rejoint ensuite notre collection et, grâce à des travaux de remise à niveau approfondie, elle se présente aujourd'hui dans un état superbe. Elle est dans sa dernière configuration Groupe 2 et, parmi l'équipement spécifique dont elle dispose, on peut noter : capot arrière en aluminium et avant en polyester avec attaches rapides, extensions d'ailes rivetées, système anti-incendie dans l'habitacle, réservoir de 100 litres, siège baquet Sparco, harnais OMP, arceau de sécurité six points, pont arrière à coulisse (permettant un meilleur guidage), barre antiroulis arrière, pompe à essence électrique. Le moteur 2 litres est équipé d'une culasse testastretta avec double allumage et carburateurs Dell'Orto 48 DHLH : Angelo Chiapparini, qui avait préparé ce moteur, avait confié à notre collectionneur que ce choix d'alimentation certes plus gourmand en carburant fournissait de meilleures performances que l'injection. Sur sa fiche d'identité FIA, cette voiture est enregistrée comme 1750 GTAm, Type 105.44, cylindrée 2 000 cm3, et elle est aussi accompagnée de son passeport technique CSAI.

Superbe dans sa livrée rouge et blanche, sa présentation impeccable faisant ressortir le soin apporté à la préparation, cette voiture, prête pour la compétition historique, traduit magnifiquement la passion des pilotes amateurs, qui faisaient évoluer leur voiture en fonction du règlement pour toujours rester au meilleur niveau. Cette pièce superbe devrait séduire les pilotes d'événements historiques, attirés par une machine peu ordinaire, d'allure spectaculaire et dotée d'un passé historique.

Ghislotti, and always with its original registration of Bergamo, it participated in August 23, 1970 at the Trofeo Valle Camonica (number 36), and then on 12th September in the Trofeo Deserti (No. 305), on September 20th at the Trofeo - Castione Presolana (number 156 – with the hood in a chequered design).

Later, between 1979 and 1981 the car was in possession of Elio Casagrande. For Trofeo Coppa Intereuropa Sachs, which took place on September 28, 1980 in Monza, a copy of the certification of the car sheet reveals that it was still approved in Group 2.

In the mid-1990s, the Italian driver and tuner Angelo Chiapparini acquired the car. After restoring and meticulously preparing the car, he campaigned the car on various historical events from 1999 to 2002, including the Misano circuit and also at Vallelunga and Varano.

Then the car joined our collector's collection and, thanks to extensive restoration work, it is in a superb condition today. It is in its final configuration in Group 2 that is, including some specific equipment include a rear aluminum boot lid, and front hood in FRP with quick action clips, the fenders feature riveted extensions, an anti-fire system for the cockpit, a tank of 100 litres, Sparco bucket seats, OMP harness, six points rollbar, rear axle slides (for better guidance), rear anti-roll bar, electric fuel pump, etc. The 2.0-litre engine is equipped with a cylinder head with dual ignition and four choke Dell'Orto 48 DHLH carburetors: Angelo Chiapparini, who had prepared the engine, explained to our collector that the choice was made as he believed that this fuel system was better for greater performance than the injection system. On its FAI identity, this car is recorded as a 1750 GTAm, Type 105.44, with displacement of 2000cc, and the car comes with CSAI technical passport too.

Beautiful in its red and white livery, with impeccable presentation highlighting the care taken in preparing this car, which is all ready for the historic competition, translates beautifully the passion for amateur racers, who were always modifying the car according to the regulations to keep them at their very best. This superb piece should appeal to drivers of historical events, attracted by an unusual machine with a spectacular look and historical past.

L













540

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° AR132210
Moteur n° PCO111-21419

- Modèle peu courant en France
- Présentation attrayante, intérieur d'origine
- Performances brillantes pour sa catégorie

- *Model rarely found in France*
- *Attractive presentation, original interior*
- *Outstanding performance for its class*

15.000 – 18.000 €
Sans réserve/
No reserve

1961 ALFA ROMEO GIULIETTA TI BERLINE SÉRIE 2

Les archives Alfa Romeo précisent que cette voiture est sortie d'usine le 21 janvier 1961 et a été livrée neuve le 4 septembre à Collegno, près de Turin. Elle présente une carrosserie très saine, qui a bénéficié d'une peinture dans sa teinte bleu pâle d'origine. Elle affiche des détails de finition particulièrement attrayants, comme le support d'éclairage de plaque chromé élégamment façonné et comportant la mention "Alfa Romeo" entre trois petites bandes. Une étiquette "In rodaggio" est apposée sur la vitre arrière. Les jantes sont en bel état et laissent entrevoir, à l'avant, les tambours ailetés de grande dimension. Sur cette Série 2, les "moustaches" de calandre présentent une ouverture plus généreuse que sur la Série 1, ce qui favorise le refroidissement du compartiment moteur. Celui-ci offre une présentation correcte, tout comme le coffre doté de son tapis en caoutchouc, de la housse de protection de la roue de secours et du cric d'origine.
L'intérieur est à l'avenant, avec sa séduisante sellerie en skaï et tissu très soignée et en bel état d'origine, avec une teinte légèrement passée par endroits. Elle témoigne du souci apporté par le constructeur à la finition de cette petite berline sportive, faite pour rendre agréable le séjour à bord. Les contreportes sont dotées d'un vide-poche et, sur l'élégant volant noir et ivoire, la commande d'avertisseur s'effectue par un cerclo chromé. La commande de vitesses s'effectue au volant.
Le compteur de vitesses linéaire, flanqué à gauche d'un compte-tours et à droite d'un combiné température d'eau/température d'huile, est gradué jusqu'à 180 km/h, le compteur kilométrique affichant 30 419 km. Avec son moteur 1300 développant 74 ch, cette voiture légère offre un brio supérieur aux voitures de sa catégorie. Dans son habitacle soigné et bien préservé, son nouvel acquéreur saura profiter des sensations procurées par cette voiture légère et sportive.

The Alfa Romeo records state that this car left the factory on 21 January 1961 and was delivered new on 4 September to Collegno, near Turin. With very sound bodywork, the car has been repainted in the original pale blue colour. It offers wonderful finishing touches such as the chromed support for the plate lights elegantly shaped with the words « Alfa Romeo » between three small stripes. A sticker « In rodaggio » is attached to the rear window. The wheel rims are in great condition and reveal, at the front, the large finned brake drums. On this series 2, the "moustaches" on the grille are wider apart than on the Series 1, improving the air-flow to the engine compartment. This example is presented correctly, including the boot complete with rubber mat, cover for the spare wheel and original jack.
The interior is in the same condition, with wonderful fabric and leatherette upholstery in original condition, slightly faded in places. It demonstrates the attention to the finishing of this small sporting saloon by the manufacturer. The door linings are fitted with storage pockets and on the elegant black and ivory steering wheel, the horn is on a chrome ring. The gearshift is also on the steering wheel.
The linear speedometer, graduated to 180 km/h is flanked on the left by a rev counter and the right by a combined water and oil temperature gauge, and the odometer records 30,419 km. With a 1300 engine producing 74 bhp, this lightweight car offered a better performance than other cars in its class. With its neat and well-preserved interior, the new owner will enjoy driving this nimble and sporty car.













541

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° AR132210
Moteur n° PCO111-21419

- Version rare et peu connue de la Giulia
- Un seul propriétaire de 1979 à 2004
- Voiture économique et familiale

- *Rare and little known version of the Giulia*
- *One owner from 1979 to 2004*
- *An economical and family car*

5.000 – 7.000 €
Sans réserve/
No reserve

1977 ALFA ROMEO GIULIA NUOVA SUPER DIESEL BERLINE

La crise pétrolière des années 1970 n'a laissé personne indemne, et certainement pas les constructeurs automobiles. Pour répondre à la hausse des prix du pétrole, ils ont travaillé sur la consommation et se sont notamment penchés sur la technique du diesel, par principe moins gourmand que les moteurs à essence, en plus de la moindre taxation du gas-oil. Chez Alfa Romeo, on se tourne vers Perkins, spécialiste de ce genre de mécanique, pour équiper la Giulia Nuova Super. Mais l'époque est encore à l'ancienne génération, et les moteurs diesel rapides ne sont pas encore répandus. Le Perkins de la Giulia, pour une cylindrée de 1 760 cm3, se contente de 55 ch et d'un caractère adapté aux véhicules utilitaires, ce qui ne permet guère d'espérer de brillantes performances... Il compense ce caractère débonnaire par une consommation basse et une robustesse à toute épreuve, mais les acheteurs d'Alfa Romeo ne se laissent pas convaincre et la production va rester limitée à 6 500 exemplaires environ.
La caractéristique particulière de la Giulia Diesel que nous présentons est que, de 1979 à 2004, elle n'a connu qu'un seul propriétaire, avant de rejoindre le garage de notre collectionneur. Cet historique est un gage d'entretien soigné, et la voiture est accompagnée de son libretto d'origine.
Les archives Alfa Romeo indiquent que, sortie d'usine le 17 mars 1977, cette voiture a été vendue le 30 du même mois à Faenza, Ravenna, en Italie. Elle a conservé la teinte ivoire qui était la sienne à l'époque, de même que l'intérieur en simili noir. Le compteur kilométrique indique 51 958 km. Elle représente une version originale, rare et peu connue de la fameuse Giulia.

The oil crisis of 1970 left no unscathed, and certainly harmed the car manufacturers. To meet the rising oil prices, they worked on the fuel consumption aspect and the contributions focused on the technique of diesel by being less greedy than gasoline engines, other than the tax benefits of diesel fuel. Alfa Romeo turned to Perkins, a specialist in diesels, to equip the Giulia Super Nuova with a diesel powerplant. But then it was still the older generation of diesels, and high speed diesel engines were not yet widespread. The Perkins engine for the Giulia featured a displacement of 1760cc and developed only 55bhp, a simple engine with character more suitable for commercial vehicles, which made it difficult to expect stellar performances... It compensated for this rather debonair character with low fuel consumption and robustness, but buyers of Alfa Romeos were not very convinced and production was limited to just 6500 units.
The particular feature of the Giulia Diesel we present is that from 1979 to 2004, the car had only one owner before joining the garage of our collector. This history is a guarantee of careful maintenance, and the car comes with its original libretto.
Records indicate that this Alfa Romeo left the factory on March 17, 1977, and the car was sold on the 30th of the same month in Faenza, Ravenna, in Italy. The car retained its ivory colour from then, as well as the interior, which is in black imitation leatherette. The odometer indicates 51,958km. It represents an original, a very rare and little known version of the famous Giulia saloon.

















542

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° AR 905A1005228277

- Belle présentation
- Version 1.3 S, plus puissante
- Encore utilisable quotidiennement

- *In beautiful condition*
- *Version 1.3 S, which is more powerful*
- *Still usable daily*

3.000 – 5.000 €
Sans réserve /
No reserve

1986 ALFA ROMEO 33 1.3 S

On ne change pas une formule qui marche : le succès de l'Alfasud a incité Alfa Romeo à conserver la même configuration pour le modèle qui lui a succédé, mais en lui attribuant un nom plus prestigieux. La 33 est en effet un clin d'œil aux fameux prototypes Tipo 33 qui ont fait les belles heures de la marque en compétition d'endurance. La 33 reprend donc un moteur quatre-cylindres à plat avec transmission aux roues avant, sous une carrosserie plus anguleuse, modernisée et remise au goût du jour, dotée d'un hayon arrière dont la berline Alfasud était dépourvue. La 33 recevait un choix de plusieurs moteurs, dont un 1300 de base de 79 ch. En version 1.3 S, qui est celle que nous présentons ici, elle bénéficiait d'un 1 351 cm3 équipé d'un carburateur double corps et qui développait 86 ch, avec une finition plus soignée et la présence d'un déflecteur arrière.
Très saine de carrosserie, cette voiture a été repeinte il y a plusieurs années dans sa teinte d'origine, "grigio chiaro metallizzato".
L'intérieur est de belle facture également, avec des sièges en tissu en bon état et un autoradio-lecteur de K7 de marque Autovox, le compteur kilométrique affichant 86 746 km. La voiture est équipée de son cric d'origine et du nécessaire permettant de remplacer une roue. D'après les archives Alfa Romeo, cette 33 1.3 S est sortie d'usine le 19 mai 1986 et vendue le 19 juin à Desio, près de Milan, en Italie. Voiture de grande diffusion et d'usage quotidien pour des milliers d'utilisateurs, la 33 a souvent subi les affres d'un usage intensif. Il est donc rare d'en trouver un exemplaire dans un état de préservation tel que celui-ci, ce qui ne saurait échapper à l'œil des amateurs.

You do not change a formula that works well: the success of the Alfa Romeo Alfasud prompted the carmaker to keep the same configuration for the model that succeeded it, but gave the model a more prestigious branding. The 33 is indeed a reference to the famous Tipo 33 prototype that made the brand famous in the heydays of endurance racing of the 1960s. The 33 therefore features a flat four-cylinder engine with transmission to the front wheels, but in a more angular bodywork , modernized and brought up-to-date with a hatchback tailgate that the Alfasud saloon lacked . The 33 was given a choice of engines, including a 1300cc base version developing 79bhp. The version 1.3 S, which we offer here, enjoyed a more powerful 1351cc featuring a double -barrel carburetor and developing 86bhp, aided with a neater finish complemented with the presence of a rear spoiler.
In a very healthy state, this car has been repainted several years ago in its original colour of "grigio chiaro metallizzato". The interiors are also in a beautiful state, with cloth seats in good condition and a radio-cassette player (an Autovox), and the odometer reading 86,746km. The car is equipped with its original jack. From the archives of Alfa Romeo 33 1.3 S this particular car left the factory on May 19, 1986 and was sold on June 19 the same year, in Desio, near Milan, Italy. Most 33s have been run into the ground with intensive use. It is rare to find one in such a state of preservation as this one, which, we are sure, will not escape the eyes of fans.













543

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° ZAR 920A0005053310

- Excellent état d'origine
- Modèle peu commun
- Témoin d'une page particulière de l'histoire d'Alfa Romeo

- *Excellent original condition*
- *Unusual Model*
- *Witness to a particular page in the history of Alfa Romeo*

2.000 – 3.000 €
Sans réserve/
No reserve

1986 ALFA ROMEO ARNA BERLINE

Le lancement de la Volkswagen Golf et le succès qu'elle a rencontré, a pris les autres constructeurs par surprise. Certains avaient dans les cartons un modèle en cours de préparation et ont pu réagir rapidement, et d'autres ont eu plus de mal à trouver la réplique. Celle qui devait succéder à l'Alfasud n'étant pas encore au point, Alfa Romeo a passé un accord avec Nissan pour produire la Pulsar équipée d'une mécanique d'Alfasud, sous le nom Arna. Sa ligne anguleuse et son hayon arrière étaient au goût du jour, et le quatre cylindres à plat apportait sa personnalité italienne. Ce modèle bénéficiait en plus d'un traitement anticorrosion, ce qui constituait un avantage par rapport à l'Alfasud dont la rouille était une maladie chronique.
Sortie d'usine le 23 avril 1985, cette Alfa Romeo Arna a été livrée à San Donà di Piave, à Venise en Italie. Sa couleur d'origine était "Bianco Capodimonte", teinte blanche qui a été conservée lorsque la voiture a bénéficié d'une couche de peinture neuve. Il s'agit d'une version 1,2 litre cinq portes. Extrêmement saine, cette voiture est en bel état d'origine et il est probable que le kilométrage qu'indique le compteur - 50 139 km - corresponde au total couvert depuis que la voiture est neuve. L'intérieur en tissu gris est très soigné également. L'Arna étant une voiture utilitaire par excellence, il est rare d'en trouver une dans un tel état de conservation. Intéressant témoin d'une page particulière de l'histoire d'Alfa Romeo, parfaitement représentative du style des années 1980, elle présente le charme d'une mécanique Alfa sous une robe inhabituelle.

The launch of the Volkswagen Golf and the success it met took other manufacturers by surprise. Some had models under development and they were able to respond quickly, whereas others had greater difficulty in developing something similar. The car that was to succeed the Alfasud was not yet ready, so Alfa Romeo got into an agreement with Nissan to produce Pulsar powered by the Alfasud's mechanicals and sold under the brand name of Arna. Its angular line and lift-up tailgate were up to date, and the four-cylinder boxer brought along its specific Italian personality. This model, was improved by an anti-corrosion treatment, therefore had a major advantage over the Alfasud, a car notorious for its easy rusting proclivities.
Having left the factory on April 23, 1985, this Alfa Romeo Arna was delivered to San Dona di Piave, in Venice, Italy. Its original colour was a "Bianco Capodimonte", a white colour which was retained when the car received a new coat of paint. Our car is a 1.2-litre five doors version. An extremely healthy, this car is in good original condition and it is likely that the mileage indicated by the meter – 50139km - corresponds to the actual total covered since the car was new. The gray cloth interior is very neat too. The Arna is a typical utility car so it is rare to find one in such a condition. An interesting witness to a special page in the history of Alfa Romeo, the car is perfectly representative of the style of the 1980s, plus the charm of Alfa mechanicals in an unusual body.

Document provenant des lots 497 à 500







544

Sans titre de circulation
No title

Châssis n° AR 1984636
Moteur n° T/86

- Modèle rare
- "Sortie de grange"
- Break sportif très original

- *Rare model*
- *A barn find*
- *A very original sports estate*

5.000 – 8.000 €
Sans réserve /
No reserve

1972 ALFA ROMEO GIULIA SUPER 1.6 FAMILIARE PAR GIORGETTI

Ce break Alfa Romeo Giulia est une véritable "sortie de grange", à restaurer complètement, souffrant d'une corrosion importante en multiples endroits. Mais cette voiture est complète (à l'exception du pare-brise), équipée d'un toit ouvrant et toujours revêtue de sa couleur verte d'origine. D'après les archives Alfa Romeo, elle est sortie d'usine le 18 octobre 1972 et a été vendue à la Societa Autostrade, à Rome, en Italie. Le compteur affiche 14 758 km et tout est à refaire, tant la mécanique que la carrosserie et l'intérieur en simili brun.
Il s'agit toutefois d'un modèle rare. La Giulia Familiare, également appelée "Promiscua", a été produite par plusieurs carrossiers, et principalement les ateliers Colli, en quantité très limitée. La Polizia Stradale en a utilisé, et il semblerait que certains exemplaires aient été transformés en ambulance. Il existe diverses subtilités entre les différentes versions, les plus visibles étant la présence d'un hayon arrière plus ou moins long et d'une vitre sur le compartiment arrière — ici, nous sommes en présence d'une version tôlée.
Hormis sa carrosserie spécifique dans la partie arrière, cette voiture offre exactement les mêmes prestations que la Giulia Super 1600, dont elle partage les pièces. Modèle rare, cette Familiare mérite l'intérêt d'un amateur qui s'attachera à lui rendre son aspect d'origine, d'autant plus qu'elle fait partie d'un nombre confidentiel de modèles construits chez le carrossier Giorgetti.

This Alfa Romeo Giulia estate is a true "barn find" requires a complete restoration, suffering from severe corrosion in multiple locations. But this car is complete (except for the windshield), and still has its original green colour roof. According to the Alfa Romeo archives we know that the car left the factory on October 18, 1972 and was sold to Societa Autostrade in Rome, Italy. The counter shows 14,758km and it needs a complete restoration, for the mechanics as well as the body and interior in brown imitation leather.
However, this is a rare model. The Giulia Familiare, also called the "promiscua" was produced by several bodybuilders, mainly the workshops of Colli, in very limited numbers. The Polizia Stradale used them, and it seems that some specimens were used as ambulances too. There are various subtleties between the different versions, the most visible being the presence of a more or less long rear tailgate and glass on the rear compartment - here we are in the presence of a hard top version.
Apart from its specific body at the rear, this car offers exactly the same benefits as the Giulia Super 1600, which it shares common parts with. A rare model, this Familiare deserves the interest of an amateur who will work to restore it back to its original appearance, furthermore it belongs to a small series built by the coachbuilder Giorgetti.









René BOIVIN
Important clip de corsage
En platine et or gris stylisé d'un gardénia
serti de diamants taillés en brillant
Vendu 175 300 € (frais inclus) à Paris
le 17 décembre 2013



VENTE EN PRÉPARATION – JUILLET 2014
IMPORTANTS BIJOUX

HÔTEL HERMITAGE • SQUARE BEAUMARCHAIS
MONTE-CARLO

Si vous souhaitez inclure
vos bijoux dans cette vente,
contactez: Julie Valade
+33 1 42 99 16 41
jvalade@artcurial.com

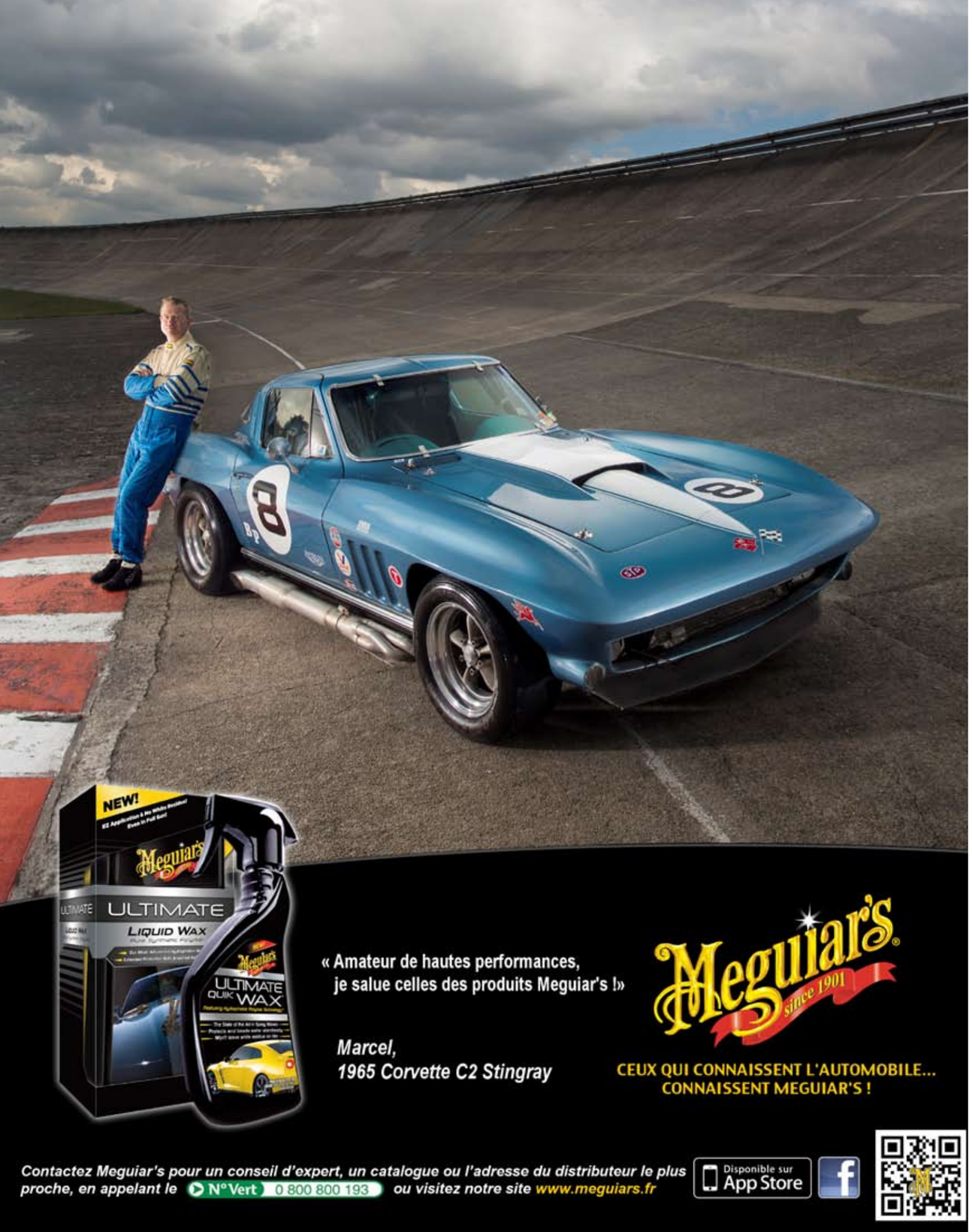
ARTCURIAL
BRIEST - POULAIN - F.TAJAN



VENTE EN PRÉPARATION – ÉTÉ 2014
PANERAI ONLY

Si vous souhaitez inclure
votre montre Panerai dans
cette vente, contactez:
Marie Sanna-Legrand
+33 1 42 99 16 53
msanna@artcurial.com

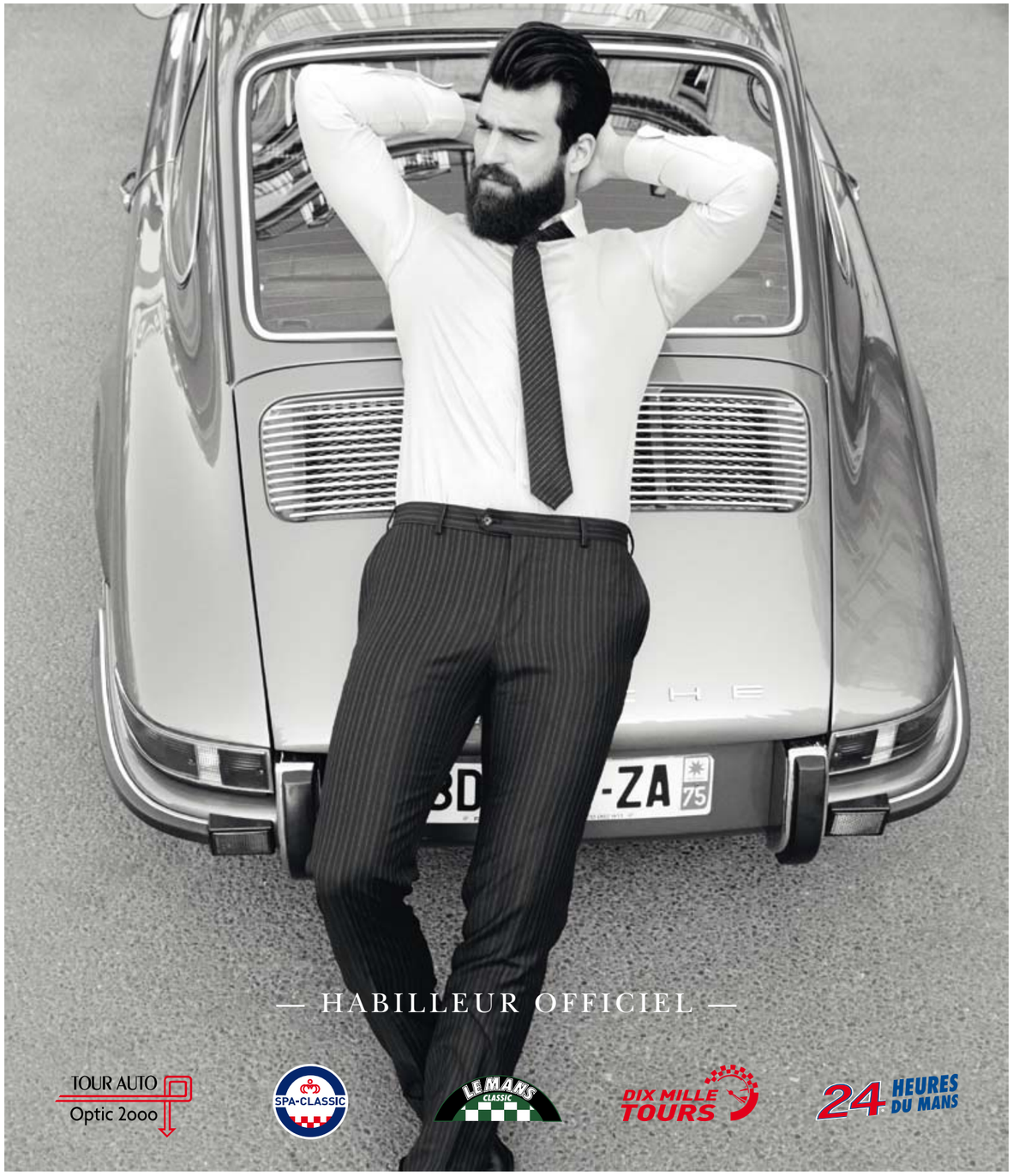
ARTCURIAL
BRIEST - POULAIN - F.TAJAN





Maurizio Cattelan, initiated by* Buster Keaton

Berluti
Paris



Maître chemisier depuis 1968 www.figaret.com

ALAIN FIGARET



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

LE MANS CLASSIC

4/5/6 JUILLET 2014

WWW.LEMANSCLASSIC.COM



Photos Archive ACO / design by Fleur-Limoon

RICHARD MILLE

EFG



informations : 01 55 62 36 36

STEVE MCQUEEN
ET SON CHRONOGRAPHE MONACO CALIBRE 12

TAG HEUER, PARTENAIRE
D'ARTCURIAL MOTORCARS

TAGHeuer
SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860

BOUTIQUES PARIS

Champs-Elysées
Opéra
Saint-Germain-des-Prés
Le Bon Marché Rive Gauche
boutique.tagheuer.com

CONDITIONS GÉNÉRALES D'ACHAT

Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan

Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan est un opérateur de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques régie par les articles L 312-4 et suivant du Code de commerce.
En cette qualité Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan agit comme mandataire du vendeur qui contracte avec l'acquéreur. Les apports entre Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan et l'acquéreur sont soumis aux présentes conditions générales d'achat qui pourront être amendées par des avis écrits ou oraux avant la vente et qui seront mentionnés au procès-verbal de vente.

1– Le bien mis en vente

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

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

c) Les indications données par Artcurial-Briest- Poulain-F. Tajan sur l'existence d'une restauration, d'un accident ou d'un incident affectant le lot, sont exprimées pour faciliter son inspection par l'acquéreur potentiel et restent soumises à son appréciation personnelle ou à celle de son expert. L'absence d'indication d'une restauration d'un accident ou d'un incident dans le catalogue, les rapports, les étiquettes ou verbalement, n'implique nullement qu'un bien soit exempt de tout défaut présent, passé ou réparé. Inversement la mention de quelque défaut n'implique pas l'absence de tous autres défauts.

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

2– La vente

a) En vue d'une bonne organisation des ventes, les acquéreurs potentiels sont invités à se faire connaître auprès d'Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan, avant la vente, afin de permettre l'enregistrement de leurs données personnelles. Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan se réserve le droit de demander à tout acquéreur potentiel de justifier de son identité ainsi que de ses références bancaires et d'effectuer un déposit. Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan se réserve d'interdire l'accès à la salle de vente de tout acquéreur potentiel pour justes motifs.

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

c) Le mode normal pour enchérir consiste à être présent dans la salle de vente. Toutefois Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan pourra accepter gracieusement de recevoir des enchères par téléphone d'un acquéreur potentiel qui se sera manifesté avant la vente. Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan ne pourra engager sa responsabilité notamment si la liaison téléphonique n'est pas établie, est établie tardivement, ou en cas d'erreur ou d'omissions relatives à la réception des enchères par téléphone. À toutes fins utiles, Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan 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 Briest Poulain F Tajan 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 déposit de garantie et qu'elle aura acceptés. Si le lot n'est pas adjugé à cet enchérisseur, le déposit de garantie sera renvoyé sous 72h. Si Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan reçoit plusieurs ordres pour des montants d'enchères identiques, c'est l'ordre le plus ancien qui sera préféré. Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan ne pourra engager sa responsabilité notamment en cas d'erreur ou d'omission d'exécution de l'ordre écrit.

e) Dans l'hypothèse où un prix de réserve aurait été stipulé par le vendeur, Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan se réserve 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-Briest-Poulain-F. Tajan 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-Briest-Poulain-F. Tajan se réserve de refuser toute enchère, d'organiser les enchères de la façon la plus appropriée, de déplacer certains lots lors de la vente, de retirer tout lot de la vente, de réunir ou de séparer des lots. En cas de contestation Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan se réserve de désigner l'adjudicataire, de poursuivre la vente ou de l'annuler, ou encore de remettre le lot en vente.

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

h) Pour faciliter les calculs des acquéreurs potentiels, Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan pourra être conduit à utiliser à titre indicatif un système de conversion de devises. Néanmoins les enchères ne pourront être portées en devises, et les erreurs de conversion ne pourront engager la responsabilité de Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan.

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 :

Automobilia

• 25 % + TVA au taux en vigueur

Automobiles de collection

• De 1 à 600 000 € :
16 % + TVA au taux en vigueur
• De 600 000 € à 1.400.000 € :
12 % + TVA au taux en vigueur
• Au-delà de 1.400.000 € :
10 % + TVA au taux en vigueur

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

c) 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.

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

e) Compte tenu de l'éventuelle évolution de l'état des automobiles, comme il est dit en **c)**, il est précisé que les fourchettes de prix ne sont données qu'à titre strictement indicatif et provisoire. En revanche, les estimations seront affichées au début de l'exposition et, s'il y a lieu, corrigées publiquement au moment de la vente et consignées au procès-verbal de celle-ci.

f) 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.

g) Lots en provenance hors CEE : (indiqués par un ○).
Aux commissions et taxes indiquées ci-dessus, il convient d'ajouter la TVA à l'import, (5,5 % ou 20% du prix d'adjudication).

h) Les taxes (TVA sur commissions et TVA à l'import) peuvent être rétrocédées à l'adjudicataire sur présentation des justificatifs d'exportation hors CEE. Un adjudicataire CEE justifiant d'un n°de TVA Intracommunautaire sera dispensé d'acquitter la TVA sur les commissions.

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.

j) L'enlèvement des véhicules devra être réalisé le lundi 10 février 2014 après règlement intégral. Passé ce délai, ils demeureront aux frais, risques et périls de leur propriétaire.

k) Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs le lundi 10 février 2014 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.

l) 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.

m) 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.

n) Le paiement du lot aura lieu au comptant, pour l'intégralité du prix, des frais et taxes, même en cas de nécessité d'obtention d'une licence d'exportation. L'adjudicataire pourra s'acquitter par les moyens suivants :
- En espèces : jusqu'à 3 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants français, jusqu'à 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).

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

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

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

r) Les achats qui n'auront pas été retirés dans les sept jours de la vente (samedi, dimanche et jours fériés compris), pourront être transportés dans un lieu de conservation aux frais de l'adjudicataire défaillant qui devra régler le coût correspondant pour pouvoir retirer le lot, en sus du prix, des frais et des taxes.

s) 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-Briest-Poulain-F. Tajan se réserve de désigner l'adjudicataire, de poursuivre la vente ou de l'annuler, ou encore de remettre le lot en vente.
a) Dans l'hypothèse où deux personnes auront porté des enchères identiques par la voix, le geste, ou par téléphone et réclament en même temps le bénéfice de l'adjudication après le coup de marteau, le bien sera immédiatement remis en vente au prix proposé par les derniers enchérisseurs, et tout le public présent pourra porter de nouvelles enchères.

b) Pour faciliter la présentation des biens lors de ventes, Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan pourra utiliser des moyens vidéos. En cas d'erreur de manipulation pouvant conduire pendant la vente à présenter un bien différent de celui sur lequel les enchères sont portées, Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan ne pourra engager sa responsabilité, et sera seul juge de la nécessité de recommencer les enchères

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-Briest-Poulain-F. Tajan ne pourra être tenu pour responsable des conditions de la préemption par l'état français.

6– Propriété intellectuelle – reproduction des œuvres

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

7– Retrait des lots

L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions, et Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan 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.

8– Indépendance des dispositions

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

9– Compétences législative et juridictionnelle

Conformément à la loi, il est précisé que toutes les actions en responsabilité civile engagées à l'occasion des prisées et des ventes volontaires et judiciaires de meuble aux enchères publiques se prescrivent par cinq ans à compter de l'adjudication ou de la prisée. 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 Briest-Poulain-F.Tajan 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 :
Neuflize OBC
ABN AMRO

CONDITIONS OF PURCHASE

Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan

Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan is an operator of voluntary auction sales regulated by the law articles L312-4 and following of the Code de Commerce. In such capacity Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan acts as the agent of the seller who contracts with the buyer.
The relationships between Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan and the buyer are subject to the present general conditions of purchase which can be modified by saleroom notices or oral indications before the sale, which will be recorded in the official sale record.

1– Goods for auction

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

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

c) The statements by made Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan about any restoration, mishap or harm arisen concerning the lot are only made to facilitate the inspection thereof by the prospective buyer and remain subject to his own or to his expert's appreciation. The absence of statements Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan by relating to a restoration, mishap or harm, whether made in the catalogue, condition reports, on labels or orally, does not imply that the item is exempt from any current, past or repaired defect. Inversely, the indication of any defect whatsoever does not imply the absence of any other defects.

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

2– The sale

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

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

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

d) Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan may accept to execute orders to bid which will have been submitted before the sale and by Artcurial Briest-Poulina-F.Tajan which have been deemed acceptable. Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan is entitled to request a deposit which will be refunded within 48hours after the sale if the lot id not sold to this buyer. Should Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan receive several instructions to bid for the same amounts, it is the instruction to bid first received which will be given preference. Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan will bear no liability/responsibility in case of mistakes or omission of performance of the written order.

e) In the event where a reserve price has been stipulated by the seller, Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan reserves the right to bid on behalf of the seller until the reserve price is reached. The seller will not be admitted to bid himself directly or through an agent. The reserve price may not be higher than the low estimate for the lot printed in or publicly modified before the sale.

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

g) Subject to the decision of the person conducting the bidding for Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan, the successful bidder will be the bidder would will have made the highest bid provided the final bid is equal to or higher than the reserve price if such a reserve price has been stipulated. The hammer stroke will mark the acceptance of the highest bid and the pronouncing of the word "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, a currency converter may be operated by Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan as guidance. Nevertheless, the bidding cannot be made in foreign currency and Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan will not be liable for errors of conversion.

3– The performance of the sale

a) In addition of the lot's hammer price, the buyer must pay the following costs and fees/taxes:

Automobilia

• 25 % + current VAT

Classic cars

• From 1 to 600 000 €:
16 % + current VAT
• From 600 000 € to 1 400 000 €:
12 % + current VAT
• Over 1 400 000 €:
10 % + current VAT

b) Only the authenticity of the vehicle is guaranteed, taking into consideration the possible reservations made the description.

c) 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.

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

e) Considering the possible evolution of the condition of the cars, as stated under c), it is specified that the price ranges are given strictly for informational purposes and on a provisional basis. Now, the estimations will be put out at the beginning of the exhibition and if need be, corrected publicly at the time of the sale and recorded in the minutes thereof.

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

g) Lots from outside the EEC: (identified by an ○).
In addition to the commissions and taxes indicated above, an additional import VAT will be charged (5,5 % or 20 % of the hammer price).

h) The taxes (VAT on commissions and VAT on importation) can be retroceded to the purchaser on presentation of written proof of exportation outside the EEC. An EEC purchaser who will submit his intra-Community VAT number will be exempted from paying the VAT on commissions.

i) The buyer has the burden and the exclusive responsibility for the change of registration of vehicles, notably within the time limit set forth by law.

j) The removal of vehicles must absolutely take place by Monday 10 February 2014, at the latest.

k) Storage of cars that have not been collected on Monday 10 February 2014 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.

l) Buyers must satisfy themselves that they have collected all relevant log books, documents and keys relating to their lot at the time of collection. It is strongly advisable that Overseas purchases and absentee bidders make arrangements regarding collection with Artcurial advance of the sale.

m) Cars with 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.

n) The payment of the lot will be made cash, for the whole of the price, costs and taxes, even when an export license is required. The purchaser will be authorized to pay by the following means:
- In cash: up to 3 000 euros, costs and taxes included, for French citizens, up to 15 000 euros, 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 KBis dated less than 3 months (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).

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

p) The lot must to be insured by the buyer immediately after the purchase. The buyer will have no recourse against Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan, in the event where, due to a theft, a loss or a deterioration of his lot after the purchase, the compensation he will receive from the insurer of Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan would prove insufficient.

q) 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-Briest-Poulain-F. Tajan may invoice to the buyer the costs of storage of the lot, and if applicable the costs of handling and transport. Should the buyer fail to pay the amount due, and after notice to pay has been given by Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan to the buyer without success, at the seller's request, the lot is re-offered for sale, under the French procedure known as "procédure de folle enchère". If the seller does not make this request within 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-Briest-Poulain-F. Tajan reserves the right to claim against the defaulting buyer, at their option:
- interest at the legal rate increased by five points,
- the reimbursement of additional costs generated by the buyer's default,
- the payment of the difference between the initial hammer price and the price of sale after "procédure de folle enchère" if it is inferior as well as the costs generated by the new auction.
Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan also reserves the right to set off any amount Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan may owe the defaulting buyer with the amounts to be paid by the defaulting buyer. Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan reserves the right to exclude from any future auction, any bidder who has been a defaulting buyer or who has not fulfilled these general conditions of purchase.

r) For items purchased which are not collected within seven days from after the sale (Saturdays, Sundays and public holidays included), Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan will be authorized to move them into a storage place at the defaulting buyer's expense, and to release them to same after payment of corresponding costs, in addition to the price, costs and taxes.

s)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-Briest-Poulain-F. Tajan 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-Briest-Poulain-F. Tajan will be able to use video technology. Should any error occur in operation of such, which may lead to show an item during the bidding which is not the one on which the bids have been made, Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan shall bear no liability/responsability whatsoever, and will have sole discretion to decide whether or not the bidding will take place again.

5– Pre-emption of the French state

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

6– Intellectual Property Right– Copyright

The copyright in any and all parts of the catalogue is the property of Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan.
Any reproduction thereof is forbidden and will be considered as counterfeiting to their detriment. Furthermore, Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan benefits from a legal exception allowing them to reproduce the lots for auction sale in their catalogue, even though the copyright protection on an item has not lapsed. Any reproduction of Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan 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– Removal of purchases

The buyer has to insure its purchase, and Artcurial Briest-Poulain-F.Tajan assumes no liability for any damage items which may occur after the sale.
All transportation arrangements are the sole responsibility of the buyer.

8 – Severability

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

9– 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 Briest-Poulain-F.Tajan applies a policy to prevent the sale of looted or stolen cultural property.

Bank:

Neuflize OBC
ABN AMRO

ARTCURIAL
BRIEST – POULAIN – F. TAJAN

7, ROND-POINT DES CHAMPS-ÉLYSÉES
75008 PARIS

T. +33 1 42 99 20 20
F. +33 1 42 99 20 21
E. CONTACT@ARTCURIAL.COM

www.artcurial.com

SAS au capital de 1 797 000 €
Agrément n° 2001-005

ASSOCIÉS

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

Fabien Naudan, **Vice-Président**

Directeur associé senior
Martin Guesnet

Directeurs associés
Stéphane Aubert
Emmanuel Berard
Olivier Berman
Isabelle Bresset
Matthieu Fournier
Bruno Jaubert
Matthieu Lamoure

ARTCURIAL HOLDING SA

Président Directeur Général :
Nicolas Orlowski

Vice Présidents :
Francis Briest, Hervé Poulain

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

VENTES PRIVÉES

Contact : Anne de Turenne, **20 33**

CONSEILLER SCIENTIFIQUE ET CULTUREL

Serge Lemoine

ARTCURIAL
BRIEST - POULAIN - F.TAJAN

BUREAUX À L'ÉTRANGER

BELGIQUE

Vinciane de Traux, directeur
5, Avenue Franklin Roosevelt
B - 1050 Bruxelles
T +32 (0)2 644 98 44
vdetraux@artcurial.com

CHINE

Jiayi Li, consultante
798 Art District, No 4 Jiuxianqiao Lu
Chaoyang District
Beijing 100015
T +86 137 01 37 58 11
lijiayi7@gmail.com

ITALIE

Gioia Sardagna Ferrari, directeur
Palazzo Crespi, Corso Venezia, 22
I - 20121 Milano
T +39 02 49 76 36 49
gsardagnaferrari@artcurial.com

BUREAUX EN 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 TOULOUSE JACQUES RIVET

Commissaire-priseur : Jacques Rivet
8, rue Fermat – 31000 Toulouse
t. +33 (0)5 62 88 65 66
j-rivet@wanadoo.fr

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

ARTCURIAL MARSEILLE STAMMEGNA ET ASSOCIÉ

22, rue Edmond Rostand
13006 Marseille
Contact : Inès Sonneville
t. +33 (0)1 42 99 16 55
isonneville@artcurial.com

ARQUANA ARTCURIAL DEAUVILLE

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

ADMINISTRATION ET GESTION

Secrétaire général :
Axelle Givaudan

Relations clients :
Anne de Turenne, **20 33**
Karine Castagna, **20 28**
Alma Barthélemy, **20 48**

Marketing, Communication et Activités Culturelles :
Directeur : Carine Decroi
Morgane Delmas
Julie Jonquet-Caunes

Comptabilité et administration :
Directeur : Joséphine Dubois

Comptabilité des ventes :
Marion Carteirac, Sandrine Abdelli, Vanessa Favre, Justine Lamarre, Léonor de Ligondés

Comptabilité générale :
Virginie Boisseau, Marion Bégat, Sandra Margueritat, Mouna Sekour

Gestion des ressources humaines :
Isabelle Chênais

Logistique et gestion des stocks :
Directeur : Éric Pourchot
Rony Avilon, Mehdi Bouchekout Denis Chevallier, Julien Goron, Joël Laviolette, Vincent Mauriol, Lal Sellahannadi

Transport et douane :
Direction : Ronan Massart, **16 57**
Marine Viet, **16 57**
shipping@artcurial

ORDRES D'ACHAT, ENCHÈRES PAR TÉLÉPHONE

Direction : Élodie Landais, **20 51**
Diane Pellé, Ralf Jaglin, Kristina Vrzests
bids@artcurial.com

ABONNEMENTS CATALOGUES

Direction :
Géraldine de Mortemart, **20 43**
Isaure de Kervénoaël

COMMISSAIRES PRISEURS HABILITÉS

Francis Briest, François Tajan, Hervé Poulain, Isabelle Boudot de La Motte, Isabelle Bresset, Stéphane Aubert, Arnaud Oliveux, Matthieu Fournier, Astrid Guillon

DÉPARTEMENTS D'ART

ART IMPRESSIONNISTE ET MODERNE

Directeur Art Moderne :
Bruno Jaubert
Directeur Art Impressionniste :
Olivier Berman
École de Paris, 1905 – 1939 :
Expert : Nadine Nieszawer
Spécialiste junior, catalogueur :
Priscilla Spitzer
Spécialiste junior :
Tatiana Ruiz Sanz
Consultant Allemagne et Autriche :
Caroline Messensee
Recherche et certificat :
Jessica Cavalero
Historienne de l'art :
Marie-Caroline Sainsaulieu
Administrateurs :
Florent Wanecq, **20 63**
Alexia de Cockborne, **16 21**

ART ABSTRAIT ET CONTEMPORAIN

Directeur :
Martin Guesnet
Directeur Art Abstrait :
Hugues Sébilleau
Spécialiste senior :
Arnaud Oliveux
Spécialiste :
Florence Latieule
Consultant Allemagne et Autriche :
Caroline Messensee
Recherche et certificat :
Jessica Cavalero
Administrateurs :
Sophie Cariguel, **20 04**
Karine Castagna, **16 13**

ORIENTALISME

Directeur :
Olivier Berman
Administrateur :
Alexia de Cockborne, **16 21**

ÉCOLES ÉTRANGÈRES DE LA FIN DU XIXE S.

Directeur : Olivier Berman
Administrateur :
Tatiana Ruiz Sanz, **20 34**

ESTAMPES, LIVRES ILLUSTRÉS ET MULTIPLES

Expert : Isabelle Milsztein
Catalogueur et administrateur :
Julie Hottner, **20 25**

ART DÉCO

Expert : Félix Marcilhac
Spécialiste : Sabrina Dolla, **16 40**
Recherche et documentation :
Cécile Tajan

DESIGN

Directeur :
Emmanuel Berard, **20 42**

MOBILIER, OBJETS D'ART DU XVIIIE ET XIXE S.

Directeur :
Isabelle Bresset
Céramiques, expert :
Cyrille Froissart
Orfèvrerie, experts :
S.A.S. Déchaut-Stetten, Marie de Noblet
Catalogueur :
Filippo Passadore
Administrateur :
Gabrielle Richardson, **20 68**

TABLEAUX ET DESSINS ANCIENS ET DU XIXE S.

Directeur :
Matthieu Fournier
Dessins anciens, experts :
Bruno et Patrick de Bayser
Estampes anciennes, expert :
Antoine Cahen
Sculptures, expert :
Alexandre Lacroix
Tableaux anciens, experts :
Cabinet Turquin
Catalogueur :
Elisabeth Bastier
Administrateur :
Alix Fade, **20 07**

CURIOSITÉS, CÉRAMIQUES ET HAUTE ÉPOQUE

Expert : Robert Montagut
Contact :
Isabelle Boudot de La Motte, **20 12**

LIVRES ET MANUSCRITS

Spécialiste :
Guillaume Romaneix, **16 49**
Expert : Olivier Devers
Administrateur :
Lorena de las Heras, **16 58**

ART TRIBAL

Expert : Bernard de Grunne
Administrateur :
Florence Latieule, **20 38**

ART D'ASIE

Expert : Philippe Delalande
Contact : Isabelle Bresset, **20 13**

ARCHÉOLOGIE D'ORIENT ET ARTS DE L'ISLAM

Expert : Anne-Marie Kevorkian
Contact : Karine Castagna, **20 28**

ARCHÉOLOGIE

Expert : Daniel Lebeurrier
Contact : Isabelle Bresset, **20 13**

BIJOUX

Directeur : Julie Valade
Experts : S.A.S. Déchaut-Stetten
Administrateurs :
Marianne Balse, **20 52**
Laetitia Merendon, **16 30**
Laura Mongeni, **16 30**

MONTRES

Expert : Romain Réa
Direction :
Marie Sanna-Legrand, **16 41**
Administrateur :
Laetitia Merendon, **16 30**

ARTCURIAL MOTORCARS AUTOMOBILES DE COLLECTION

Directeur :
Matthieu Lamoure
Spécialiste : Pierre Novikoff
Consultant : Frédéric Stoesser
Clerc : Antoine Mahé, **20 62**
Administrateurs :
Iris Hummel, **20 56**
Anne-Claire Mandine

AUTOMOBILIA AÉRONAUTIQUE, MARINE

Directeur :
Matthieu Lamoure
Direction :
Sophie Peyrache, **20 41**
Expert automobilia :
Estelle Prévot-Perry

BANDES DESSINÉES

Expert : Éric Leroy, **20 17**
Administrateur :
Lucas Hureau, **20 11**

VINS ET SPIRITUEUX

Experts :
Laurie Matheson, **16 33**
Luc Dabadie, **16 34**
Administrateur :
Marie Calzada
vins@artcurial.com

VINTAGE & COLLECTIONS

Spécialiste : Cyril Pigot, **16 56**
Spécialiste junior :
Eva-Yoko Gault, **20 15**

VENTES GÉNÉRALISTES

Direction :
Isabelle Boudot de La Motte
Spécialiste junior mode vintage :
Élisabeth Telliez, **16 59**
Administrateurs :
Juliette Leroy, **20 16**
Mathilde Neuve-Eglise, **20 70**

SOUVENIRS HISTORIQUES ET ARMES ANCIENNES

Experts : Gaëtan Brunel et Bernard Bruel
Administrateur :
Juliette Leroy, **20 16**

INVENTAIRES

Directeur :
Stéphane Aubert
Consultant : Jean Chevallier
Clercs aux inventaires :
Inès Sonneville, **16 55**
Astrid Guillon, **20 02**
Administrateur :
Marie-Bénédicte Charreyre, **20 18**

Tous les emails des collaborateurs d'Artcurial Briest-Poulain-F.Tajan, 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

IAA International Auctioneers

Ordre d'achat / *Absentee Bid Form*

AUTOMOBILIA
VENDREDI 7 FÉVRIER 2014 À 11H – VENTE N° 2467
RÉTROMOBILE BY ARTCURIAL MOTORCARS
VENDREDI 7 FÉVRIER À 16H – VENTE N° 2400
SOLO ALFA BY ARTCURIAL MOTORCARS
SAMEDI 8 FÉVRIER À 15H – VENTE N° 2400

SALON RÉTROMOBILE – PARIS

ORDRE D'ACHAT / *ABSENTEE BID*

LIGNE TÉLÉPHONIQUE / *TELEPHONE*
POUR LES LOTS DONT L'ESTIMATION EST SUPÉRIEURE À 500 € / *FOR LOTS ESTIMATED FROM € 500 ONWARDS*

RÉFÉRENCES BANCAIRES / *BANK REFERENCE*
RELEVÉ D'IDENTITÉ BANCAIRE (RIB) / IBAN AND BIC :

NOM DE LA BANQUE / *NAME OF THE BANK*

ADRESSE / POST *ADRESS*

TÉLÉPHONE / *PHONE*

GESTIONNAIRE DU COMPTE / *ACCOUNT MANAGER*

CODE BANQUE / *BIC OR SWIFT*

NUMÉRO DE COMPTE / *IBAN*

CODE GUICHET CLÉ RIB

NOM / *NAME*

PRÉNOM / *FIRST NAME*

ADRESSE / *ADRESS*

TÉLÉPHONE / *PHONE*

FAX

EMAIL

APRÈS AVOIR PRIS CONNAISSANCE DES CONDITIONS DE VENTE DÉCRITES DANS LE CATALOGUE, JE DÉCLARE LES ACCEPTER ET VOUS PRIE D'ACQUÉRIR 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°		€
N°		€
N°		€
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.

DATE ET SIGNATURE OBLIGATOIRE
REQUIRED DATED SIGNATURE

À RENVOYER / *PLEASE MAIL TO :*

ARTCURIAL–BRIEST–POULAIN–F.TAJAN
7, ROND-POINT DES CHAMPS-ELYSÉES
75008 PARIS.

FAX : +33 (0)1 42 99 20 60
BIDS@ARTCURIAL.COM



REMERCIEMENTS :
Hervé Elmaleh
Martin et Ana Armando
Adolfo Orsi
Marcel Massini
Toni Adriaensens
Marco Fazio, Centro Documentazione Alfa Romeo
Dominique Charpentier
Michel Demantes
Raphaël Brunet
Gilles Vallerian
Simon Moore
Toni Paalman
Ed Fallon
Peter Larsen
Marc Rabineau
Flavien Marçais
Famille Capoulade
Giacomo Risotto
Sarah Martinon
Laurent Fétis
Jacques Toussaint
Eric Lemoine
Paul Koot
Gautam Sen
Rebecca Ruff
Motolégende, photographer
Dirk de Jaeger, photographer
Daniel Savinelli, photographer
Cécile Perrinet-Lhermitte, photographer
Cymon Taylor, photographer
Xavier de Nombel, photographer
Peter Singhof, photographer
Rémi Dargegen, photographer
Studio Virage, Alain et Bibi Martin

ARTCURIAL
MOTORCARS