

AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS 9

BY ARTCURIAL MOTORCARS

DIMANCHE 1 NOVEMBRE 2015 À 18H
75008 PARIS



**AUTOMOBILES
SUR LES CHAMPS 9**

BY ARTCURIAL MOTORCARS

DIMANCHE 1 NOVEMBRE 2015

A 14H ET 18H

75008 PARIS



**ARTCURIAL
BRIEST – POULAIN – FTAJAN**

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

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

**AUTOMOBILES
SUR LES CHAMPS 9
BY ARTCURIAL MOTORCARS**

**VENTE / AUCTION N°2870
1^{ER} NOVEMBRE 2015 /
1 NOVEMBER 2015**

Commissaire-Preiseur / 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

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

Gautier Rossignol
Tél. : +33 (0)1 58 56 38 11
Mobile : +33 (0)6 16 91 42 28
grossignol@artcurial.com

**Relations clients, administration /
Client services, administration**

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

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

Comptabilité des ventes / Accounting

Marion Dauneau Carteirac
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 44
Fax : +33 (0)1 42 99 20 22
mdauneau@artcurial.com

Ordres d'achat / Bids office

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

**Contact pendant l'exposition /
Contact during viewing**

Tél. : +33 (0)1 42 99 20 73
Fax : +33 (0)1 42 99 16 39

Consultants

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

Niklas Hannah
Mobile : +49 (0)176 760 679 74
nhannah@artcurial.com

François Tasiaux
Mobile : +32 (0)472 890 895
motorcars@artcurial.com

**EXPOSITIONS PUBLIQUES
GARAGE PRIVÉ
ARTCURIAL**

entrée par le 59 av. Montaigne
75008 Paris

Samedi 31 octobre 2015: 11h – 18h

Dimanche 1^{er} novembre 2015: 11h – 17h

**VENTE
ARTCURIAL**

7, Rond-Point des Champs Élysées
75008 Paris

DIMANCHE 1^{ER} NOVEMBRE 2015

14H : AUTOMOBILIA

**18H : VOITURES DE
COLLECTION**

LIVRAISON ET STOCKAGE

Les véhicules seront rapatriés le soir de la vente dans un stockage sécurisé pour la somme de 250 € HT par voiture et pourront être enlevés à partir de lundi 2 novembre 2015 après règlement intégral. Les frais de stockage sont gratuits jusqu'au jeudi 5 novembre 2015 inclus et s'élèvent ensuite à 20 € HT par jour et par voiture. Règlement des frais de stockage sur place par chèque, en espèces, CB ou préalablement par virement.

DIVERS

Les voitures françaises de plus de 75 ans et d'un montant supérieur à 50 000 € nécessitent l'obtention d'un passeport d'exportation en cas de sortie hors territoire français et une licence d'exportation en cas de sortie hors territoire européen. Ces formalités peuvent être soumises à des délais pendant lesquels les lots concernées ne pourront pas être retirées. L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions et ceci dès l'adjudication prononcée.

CATALOGUE ONLINE
www.artcurial.com/motorcars

**PUBLIC VIEWING
ARTCURIAL'S
PRIVATE GARAGE**

entrance at 59 av. Montaigne
75008 Paris

Saturday 31 October 2015: 11am – 6pm

Sunday 1 November 2015: 11am – 5pm

**AUCTION
ARTCURIAL**

7, Rond-Point des Champs Élysées
75008 Paris

SUNDAY 1 NOVEMBER 2015

2PM: AUTOMOBILIA

6PM: MOTORCARS

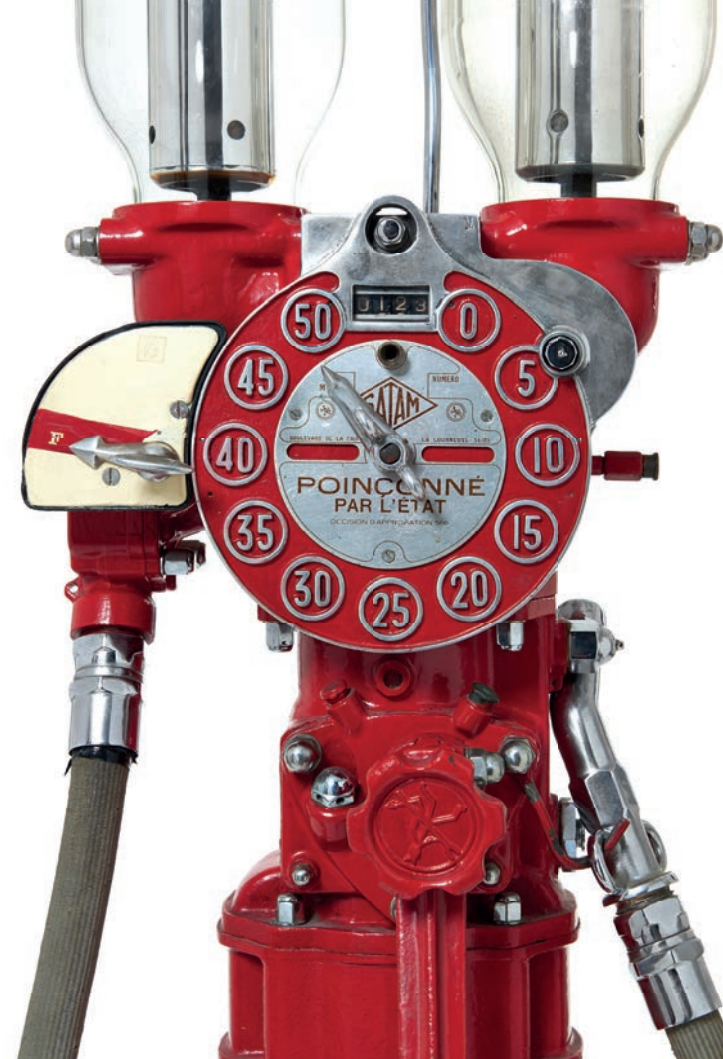
DELIVERY AND STORAGE

The cars will be shipped the evening of the sale to a secured storage place at the cost of € 250 + VAT per car and can be collected from there from Monday 2 November 2015 after full payment. Storage cost is offered free of charge until and including Thursday 5 November 2015 and will then be charged a € 20+ VAT per day and per car. Payment of storage fees by cheque, cash, credit card at collection or prior by bank transfer.

DIVERS

French cars that are more than 75 years old and costing over 50,000 € require an export passport in order to be taken out of France and an export license in order to leave European territory. This is subject to certain conditions, and the lots concerned cannot be collected until these have been met, which may take some time. The buyer is responsible for insuring his purchases immediately after the sale.

ONLINE CATALOGUE
www.artcurial.com/motorcars



ARTCURIAL
MOTORCARS

AUTOMOBILIA
BY ARTCURIAL MOTORCARS

1^{ER} NOVEMBRE 2015 À 14H
7, ROND-POINT DES CHAMPS-ÉLYSÉES

01 42 99 20 41 • SPEYRACHE@ARTCURIAL.COM

Pompe à essence

De marque Satam, fabrication française.

Petrol pump, French fabrication, by Satam

Estimation : 1 300 - 2 000€ – 1 450 - 2 250 \$

INDEX

A

1965	ALFA ROMEO 2600 SPRINT	118
1961	ALFA ROMEO MONTREAL	151
1961	ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT VELOCE	150
1972	ALFA ROMEO MONTREAL	120
1966	ALVIS TF21 CONVERTIBLE PARK WARD	125
1980	ARNTZ SHELBY COBRA 427 REPLICA	173
1963	ASTON MARTIN DB4 SÉRIE 4	124
1971	ASTON MARTIN DBS V8 LHD	123
1970	ASTON MARTIN DBS VANTAGE	122
1982	ASTON MARTIN LAGONDA	121
1986	ASTON MARTIN V8 VOLANTE	165
1958	AUTOBIANCHI BIANCHINA TRASFORMABILE	132
1968	AUTOBIANCHI BIANCHINA EDEN ROC	101

B-D

1962	BENTLEY CONTINENTAL S2 CABRIOLET	128
1955	BENTLEY S1 BERLINE H.J. MULLINER	130
1973	BMW 3.0 CSL GR.2	164
1962	BMW 700 COACH	160
1992	BMW M3 SPORT EVOLUTION	163
2000	BMW Z8	139
1947	CADILLAC SERIES 62 CABRIOLET	171
1958	CHEVROLET CORVETTE CABRIOLET	109
1970	CHEVROLET CORVETTE STINGRAY 454	172

1939	CITROËN "LIGHT 15" ROADSTER	176
1991	CITROËN 2CV AZ	106
1974	CITROËN DS 20 "RALLYE"	174
1972	CITROËN DS 23 PALLAS IE	175
1961	DAIMLER SP 250	133
1953	DKW F89 L52 "SCHNELLASTER	161
	F	
1977	FERRARI 308 GT4	114
1979	FERRARI 308 GTB	115
1976	FERRARI 308 GTB VETRORESINA	119
1989	FERRARI 328 GTS	116
2004	FERRARI 360 MODENA CHALLENGE	146
1974	FERRARI 365 GT4 BERLINETTA BOXER	142
1972	FERRARI 365 GTC/4	117
1987	FERRARI 412	105
1978	FERRARI 512 BERLINETTA BOXER	143
1982	FERRARI 512I BERLINETTA BOXER	141
1998	FERRARI F355 GTS F1 EX-FLORENT PAGNY	140
1991	FERRARI TESTAROSSA	145
1968	FIAT 500 F COACH	113
1967	FIAT 500 JARDINIÈRE	102
2015	FORD MUSTANG 2,3L ECOBOOST	149

H-J

1991	HARLEY-DAVIDSON FXSTL SOFTAIL BIG TWIN	110
1954	HARLEY-DAVIDSON WLC 750 CM3	112
1987	HARLEY-DAVIDSON XLH 883 SPORTSTER	111
1957	JAGUAR MKVIII BERLINE	126
1962	JAGUAR TYPE E 3,8 L COUPÉ "PLANCHER PLAT"	168
1961	JAGUAR TYPE E 3,8L ROADSTER "PLANCHER PLAT"	127
1967	JAGUAR TYPE E 4,2L COUPÉ SÉRIE 1	129
1973	JAGUAR TYPE E V12 ROADSTER	170
	M	
1969	MASERATI GHIBLI 4700 COUPÉ	147
1969	MASERATI MEXICO	148
1966	MASERATI MISTRAL 4000 COUPÉ	152
1994	MASERATI SHAMAL	144
1961	MERCEDES-BENZ 190 SL CABRIOLET	154
1965	MERCEDES-BENZ 300 SE COUPÉ	156
1965	MERCEDES-BENZ 300 SEL	104
1958	MERCEDES-BENZ 300SL	157
1976	MERCEDES-BENZ 350 SE BREAK	158
1975	MERCEDES-BENZ 450 SEL 6.9L	159
1965	MERCEDES-BENZ 600 LIMOUSINE	155
1959	MGA TWIN CAM CABRIOLET	169
1968	MORRIS MINOR 1000 TRAVELLER	103

P-V

1959	PORSCHE 356 B 1600 SUPER 90	108
1973	PORSCHE 911 2,4 L T	135
1977	PORSCHE 911 2,7L COUPÉ	134
1972	PORSCHE 911 S 2,4 L TARGA	136
1989	PORSCHE 911 SPEEDSTER TURBO LOOK	153
1973	PORSCHE 911 T 2.4 L TARGA	167
1986	PORSCHE 930 TURBO	138
1988	PORSCHE 930 TURBO	166
1993	PORSCHE 964 TURBO 3.6 "EXCLUSIVE"	137
1979	ROLLS-ROYCE SILVER SHADOW II	177
1947	ROLLS-ROYCE SILVER WRAITH FREESTONE & WEBB	131
1975	VOLKSWAGEN COCCINELLE 1303 CABRIOLET	107
1982	VOLKSWAGEN GOLF GTI 16S OETTINGER	162

Carte grise française
French registration
 Châssis n°
 110FB5*009027

- Restauration très soignée
- L'un des plus désirables dérivés Fiat 500
- Améliorée astucieusement

- *A very careful restoration*
- *One of the most desirable derivatives of the Fiat 500*
- *Artfully improved*

14.000 – 18.000 €
Sans reserve
No reserve

1968 AUTOBIANCHI BIANCHINA EDEN ROC

Sous le nom de Bianchina, Autobianchi lance en 1957 son premier dérivé de Fiat 500, qui se complète en 1963 d'un élégant cabriolet vendu en France sous le nom Eden Roc. Même Brigitte Bardot sera séduite, comme en témoignent des photos publiées dans Jours de France. Lorsqu'il a acheté ce cabriolet Eden Roc en 1994, son propriétaire, passionné du modèle, avait l'intention de le restaurer complètement. Ce qu'il a fait, déshabillant complètement toute la voiture avant de la repeindre et de la remonter. La carrosserie et la peinture ont été terminées en 2006 par un carrossier, mais la voiture a fait ses premiers tours de roues en 2015. Le circuit de freins complet, le circuit électrique, les baguettes de carrosserie, les enjoliveurs et les pneus sont neufs. Les chromes sont d'origine, ainsi que les jantes qui ont été sablées et repeintes à la peinture époxy. La sellerie était en excellent état d'origine, si bien que seuls le siège conducteur et les panneaux de portes ont été refaits par un sellier automobile. La mécanique a été remplacée par un moteur de Fiat 126, plus puissant et qui apporte un meilleur agrément de conduite grâce aussi à sa boîte quatre rapports synchronisés. En bel état, ce cabriolet offre une rare séduction faite à la fois d'élégance et de minimalisme.

With the branding of Bianchina, Autobianchi launched in 1957 its first derivative of the Fiat 500, which in 1963 was complemented by a stylish cabriolet, sold in France with the evocative name of Eden Roc. Even Brigitte Bardot was seduced, as can be seen in photos published in the magazine Jours de France. When our collector, an enthusiast of Autobianchi, bought this Eden Roc cabriolet in 1994, he intended to restore it completely. He carried out a complete bare body restoration job, before repainting the car completely. The bodywork and the painting were completed in 2006 by a coach builder, but the car made its move out on the road in 2015. The entire brake system, electrical system, body strips, wheel covers and tires are new. The chrome is original and the wheel rims have been sandblasted and repainted with epoxy paint. The upholstery was in excellent original condition, so that only the driver's seat and the door panels were redone by a car upholsterer. The engine was replaced by a Fiat 126 one, more powerful and delivering better drivability thanks to the four-speed all synchro gearbox. In good condition, this convertible seduces by both its elegant and minimalist design.



**Carte grise française
French registration**

Châssis n° 198608

- État correct
- Entretien régulier
- Voiture sympathique et commode

- *In good condition*
- *Regularly maintained*
- *A friendly and convenient car*

6.000 – 8.000 €
Sans reserve
No reserve

1967 FIAT 500 JARDINIÈRE

Vendue en France sous le nom de Jardinière, la Fiat 500 Giardiniera constituait un break aussi pratique que sympathique. Avec un empattement légèrement plus long et un moteur en position couchée, la porte arrière s'ouvrait sur une plateforme de chargement commode qui pouvait être agrandie en rabattant la banquette arrière. La voiture conservait le toit ouvrant de la Fiat 500, caractéristique typique d'une voiture née dans un pays baigné de soleil.

Cette voiture a été achetée en 2005 par son actuel propriétaire à un amateur qui la possédait depuis 1998. Dans un état d'usage et entretenue régulièrement, elle a bénéficié d'une révision des freins en 2010 par le garage de la Poste, au Vésinet, et d'un remplacement en 2013 du câble d'accélérateur. Elle est fiabilisée et équipée d'un coupe-batterie. La carrosserie de teinte beige est dans un état très correct, de même que l'intérieur en simili rouge. La voiture fonctionne bien et c'est l'arrivée d'une Multipla dans le garage du propriétaire qui provoque le départ de cette voiture sympathique, appréciée partout où elle passe.



The Fiat 500 Giardiniera is an estate which is both convenient and attractive. With a slightly longer wheelbase and a special engine position, the rear door opens to a convenient loading platform which can be enlarged by folding the rear seat. The car retained the sunroof of the Fiat 500, a typical characteristic of a car from a sunny country.

This car was purchased in 2005 by its current owner from an enthusiast who owned it since 1998. Maintained regularly, the car has benefited from a revision of the brakes in 2010 by the Garage de la Poste next to Paris, and a replacement of the throttle cable in 2013. It has been made reliable and the car is equipped with a battery switch. The beige body is in very correct condition, as well as the red leather imitation interior. The car is working well and the arrival of a Multipla in the garage of the owner obliges him to sell this lovely car.



103

**Carte grise française
French registration**

Châssis n°
M/AW5D1227700M
Moteur n°
10MA-U-H324548

- Restauration soignée
- Modèle séduisant
- Relativement rare en France

- *Carefully restored*
- *Attractive car*
- *Relatively rare in France*

**15.000 – 20.000 €
Sans reserve
No reserve**

1968 MORRIS MINOR 1000 TRAVELLER

Lancée en 1948, la Morris Minor fait partie des voitures anglaises les plus produites à l'époque, atteignant un total de plus d'un million d'exemplaires jusqu'à 1972 ! C'est dire le succès qu'a connu ce modèle. Achetée par l'actuel propriétaire en 2005 lors d'une vente Artcurial, cette Minor à conduite à droite sortait alors de restauration et son compteur, qui avait été remis à zéro lors de la remise en état, n'affichait que 50 km. Elle a depuis très peu roulé puisqu'il n'indique que 67 km ! Il s'agit de la séduisante version "Traveller" dont les boiseries extérieures rappellent les beaux jours des breaks "woody". Très élégante dans sa livrée "old english white", elle présente un intérieur en vinyle bleu pétrole en parfait état, avec moquettes assorties. Lors de la restauration, la mécanique, les chromes et les boiseries ont été refaits et la voiture était indiquée en 2005 comme étant en rodage. Il semble donc qu'elle le soit toujours. Un essai a révélé son bon fonctionnement, le moteur démarrant à la première sollicitation. Très agréable, facile à utiliser et débordant de charme, cette Minor Traveller fera le bonheur du citoyen comme du gentleman farmer.



Launched in 1948, the Morris Minor was one of the most produced British cars. The model was extremely successful and sales reached a total of over a million by 1972! The Minor on offer is a right hand drive model and was purchased by the current owner in 2005 at an Artcurial sale, just after its restoration. The odometer had been reset to zero during restoration and showed just 50 km at the sale. The car was hardly used and the counter indicates 67 km! This very attractive "Traveller" version in elegant "old English white" livery features outer wood paneling, reminiscent of the heyday of the "woody" estates, and a petroleum blue vinyl interior in perfect condition with matching carpets. During the restoration, the mechanicals, the chrome and the woodwork were redone and in 2005 the engine was still running-in. It seems the car still is today. A test drive showed that the car is running well, the engine starting at the first turn of the key. Very pleasant, easy to use and full of charm, this Minor Traveller is as much a delight in the city as it would be for a gentleman farmer of taste.



Carte grise française
French registration

Châssis n°
109015 12 001400
Moteur n°
18998812 000989

- Deux propriétaires seulement
- Restauration très soignée
- Mercedes haut de gamme, luxueuse et puissante

- *Two owners from new*
- *Very careful and attentive restoration*
- *A high end Mercedes, luxurious and powerful*

15.000 – 25.000 €
Sans reserve
No reserve

1965 MERCEDES-BENZ 300 SEL

Peu banale, l'histoire de cette voiture est à l'image de son charmant propriétaire, un amateur de voyages. Après avoir passé la première partie de sa vie au Japon comme voiture de fonction du président de Mitsubishi, elle a été achetée en 1976 par son actuel propriétaire, qui résidait alors au Japon. Attaché à cette voiture, il la ramènera en France et l'utilisera avec sa famille entre Paris à sa résidence secondaire en Anjou.

Avec le temps, la belle Mercedes deviendra la voiture de collection que l'on conserve et que l'on bichonne, jusqu'à ce que les affres du temps finissent par avoir raison de sa carrosserie. Le propriétaire a donc décidé il y a deux ans de lui rendre son lustre d'antan et de la faire restaurer. Les travaux, qui ont totalisé plus de 25 000 euros, ont été effectués par les établissements Classic Parts Staniszewski, basés en Pologne : la mécanique a été passée au crible et le niveau de remise en état de la carrosserie est digne des meilleurs, dans son élégante teinte "Dolphin Blue" de la gamme Mercedes. Sellerie, moquettes, ciel de toit et boiseries ont été également refaits, les contreportes étant celles d'origine, bien préservées. Le compteur affiche 18 000 km, qui correspondent plus probablement à 118 000 km.

Luxueuse, extrêmement confortable avec sa suspension hydropneumatique, la 300 SEL était le haut de gamme de la marque à l'étoile. Les exemplaires restaurés avec un tel niveau de soin sont particulièrement rares, ce qui ne devrait pas échapper aux amateurs.



The rather unusual history of this car is a reflection of the car's charming owner, a travel enthusiast. After spending the first part of its life in Japan as an official car of the President of Mitsubishi, it was bought in 1976 by its current owner, who was then residing in Japan. Very attached to this car, he brought it back to France and used it with his family between Paris and his second home in the Anjou region.

Over time, this beautiful Mercedes became a collector car, which was preserved and pampered, till the traces of time started showing up on its bodywork. The owner decided two years ago to restore the car to its former glory. The work, which totaled more than €25,000 was executed by Classic Parts Staniszewski, based in Poland: the mechanicals was overhauled and the level of restoration of the body is worthy of the very best. It features an elegant "Dolphin Blue" color from the Mercedes range. Upholstery, carpets, roof lining and wood trim have been redone, the door panels though are the original ones, which are well preserved. The counter shows 18,000 km, which correspond in all probability to 118,000 km.

Luxurious, extremely comfortable with its hydropneumatic suspension, the 300 SEL was the premium model from Mercedes. A car restored with so much care is particularly rare and should surely appeal to true enthusiasts.





COLLECTION PATRICK PARIENTE, CO-FONDATEUR DE LA MARQUE NAF-NAF LOTS 105 À 112

La saga de la marque Naf-Naf, « *le grand méchant look* », créée par les deux frères Gérard et Patrick Pariente, commença par l'ouverture d'une boutique dans le Sentier en 1973. Tout le monde ensuite connaît l'ampleur du développement de cette marque emblématique du prêt-à-porter féminin et des centaines de magasins partout en France et dans le Monde. En 1993, ils se voient décernés par le très académique Club français des anciens d'Harvard la Victoire Nationale des Autodidactes. Après avoir vendu la marque en 2007, les deux dynamiques frères se sont depuis lancés dans l'immobilier rencontrant toujours le même succès.

A travers la Collection présentée, avec des modèles pour certains acquis neufs, Patrick Pariente a réalisé ses rêves d'enfant avec uniquement des automobiles qui ont marqué leur époque et qui représentent aujourd'hui des symboles, des icônes.

Ces automobiles ont toujours été garées à l'abri dans le garage de sa propriété de Deauville mais, à présent, Patrick Pariente ne roule plus avec et s'en sépare pour que de nouveaux collectionneurs en profitent et les aiment autant que lui les a aimées.

The story of the Naf-Naf brand, « the big bad look », created by the brothers Gérard and Patrick Pariente, began with the opening of a boutique in the Sentier district of Paris in 1973. The rest of the world witnessed the rapid development of this iconic line of women's ready-to-wear fashions with hundreds of shops appearing in France and internationally. In 1993 they were awarded the prestigious Victoire Nationale des Autodidactes by the French Harvard Business School Club. After selling the marque in 2007, the two dynamic brothers turned their talents to property, enjoying the same success.

In the Collection we are presenting, which include certain models bought new, Patrick Pariente realised his childhood dreams, collecting only motor cars that had shaped their era and which represent true icons today.

These motor cars remain parked in the garage of his property in Deauville. Now that Patrick Pariente no longer drives the cars, he has decided to part with them so that other collectors and enjoy them as much as he has.

105

**Carte grise française
French registration**

Châssis n°
ZFFYD24B000071141

- Livrée neuve chez Pozzi à Paris
- Première main, 51 050 km d'origine
- Combinaison de couleur élégante

- *Delivered new at Pozzi in Paris*
- *One owner and 51,050 km from new*
- *Elegant colour combination*

**20.000 – 30.000 €
Sans reserve
No reserve**

Première main, livrée neuve par Pozzi / *One owner from new, delivered new by Pozzi*
1987 FERRARI 412

Cette 412 a été achetée neuve par notre collectionneur chez le célèbre concessionnaire de la marque, Charles Pozzi SA à Levallois-Perret, et immatriculée le 25 mai 1987, la veille de sa livraison neuve. Elle sera d'ailleurs livrée avec cette même carte grise, avec laquelle elle roulait très régulièrement jusqu'à il y a 3 ans, le propriétaire s'en servait avant pour ses trajets de Paris à Deauville. Sa combinaison de couleur est une des plus élégantes en gris, intérieur recouvert de cuir noir. Elle est équipée de sa boîte automatique Borg Warner, fiable, solide et très agréable d'utilisation. Cette 412 est vendue non roulante et nécessitera une bonne révision complète avant de prendre la route. Esthétiquement, sa peinture est en bel état d'origine. Seul le pare-chocs avant montre un léger enfoncement, un détail. La voiture n'a parcouru que 51050 km depuis sa sortie d'usine, toujours entre les mains de son premier propriétaire. Vendue avec sa notice d'utilisation, son carnet d'entretien tamponné par l'atelier Pozzi, le tout présenté dans la fameuse trousse en cuir havane. Messieurs les passionnés, ces 412 sont les derniers V12 de la marque à un prix très abordable, et au vu de l'engouement de toute une génération pour ce modèle et ses quelques 600 exemplaires construits, elle ne va cesser de monter dans les années qui viennent.



This 412 was purchased new by our collector from the famous Ferrari dealer Charles Pozzi SA, in Levallois-Perret, and registered on May 25, 1987, the evening of its delivery. It will be delivered with this same registration document, with which the car has been on the road till three years ago, when the owner used it regularly for his drive from Paris to Deauville. The color combination is very elegant, grey with black leather interior. The car is equipped with a Borg Warner automatic transmission, which is reliable, sturdy and very pleasant to use. This 412 is not running and will need a comprehensive service before hitting the road. Aesthetically, the paint is in good original condition. Only the front bumper shows a slight dent, a detail indeed. The car has covered only 51,050 km since new, and is still in the hands of its first owner. It is sold with the owner's manual and the service book stamped by Pozzi, presented in the famous tan leather case. Gentlemen enthusiasts, the 412 are the last V12 of Ferrari at a very affordable price, and with its just 600 examples made, the enthusiasm for this model will surely continue to rise in the years to come.



Carte grise française
French registration
Châssis n°
VF7AZKA00KA372304

- Première main,
10 000 km d'origine
 - Automobile-symbole
 - Un des derniers
modèles produits
-
- *One owner and 10,000
km from new*
 - *Automobile Symbol*
 - *One of the last models
produced*
- 3.000 – 6.000 €**
Sans reserve
No reserve

Seulement 10.000 km d'origine / *Only 10,000 km from new*
1991 CITROEN 2CV 6

Que dire de notre « deudeuche » nationale sinon qu'elle a été produite de 1948 à 1990 à plus de 5 millions d'exemplaires ! Elle a défié les époques, traversé les modes et a uni les différentes classes sociales ! Elle est devenue un symbole, un art de vivre, plébiscitée par tous les peuples et générations ! Celle que nous présentons ici a été achetée neuve par notre collectionneur. Il s'agit d'un millésime 1991 et fait partie des tout derniers modèles produits et livrés. Elle a été achetée pour aller faire le marché à Deauville, elle n'a donc que 10 000 km d'origine, puisque la superbe propriété de notre collectionneur n'est qu'à 1 km du centre, surplombant toute la plage et le célèbre casino. Son intérieur est tendu du tissu bleu ciel classique et la voiture se trouve dans un état proche du neuf.

Entrez dans la légende et roulez dans une icône française !

France's national 'treasure' the 2CV was produced from 1948 to 1990 with over 5 million examples! The 2CV defied age, fashion and trends and united the different social classes! The car became a symbol, a lifestyle, and was popular with all kinds of people and generations! The car on offer was bought new by our collector. This 1991 model is one of the last ones produced and delivered. It was bought to drive to the market in Deauville, so it just has 10,000 km since new, since the collector's beautiful property is just 1 km from the city centre, overlooking the entire beach and the famous casino. Its interior is in classic sky blue fabric and the car is in nearly new condition. Drive the legend and a veritable French icon!



Carte grise française
French registration
 Châssis n° 1552010298

- Intérieur tout cuir et ronce de noyer
- Facile à utiliser tous les jours
- Cote d'amour très élevée !

- *Leather interior and walnut veneer*
- *Easy to use everyday*
- *Popular cult car*

4.000 – 6.000 €
Sans reserve
No reserve

1975 VOLKSWAGEN COCCINELLE 1303 CABRIOLET

On ne présente plus la « voiture du peuple » conçue par Ferdinand Porsche. Elle détient toujours le record de production avec plus de 21 millions d'exemplaires et le record de longévité de 1938 à 2003 !

Celle-ci est une version cabriolet et est entrée dans la collection au début de l'été 1988. Son intérieur a été rhabillé d'un cuir havane et de moquettes beige lui offrant une grande élégance. Son tableau de bord et les intérieurs supérieurs de porte ont reçu de la ronce de noyer. Elle est équipée d'un volant trois branches en bois. Il faut noter la présence d'une corrosion de surface qui se matérialise par des bulles sur les passages de roues. L'essai routier a été satisfaisant et la capote se présente en bel état. Il s'agit d'une automobile facile à utiliser, à décapoter en un éclair aux premiers rayons de soleil avec, dans cette combinaison de couleur un esprit luxueux des plus agréable.

We do not need to present the "people's car" designed by Ferdinand Porsche. The Beetle still holds the record for more than 21 million units produced, from 1938 to 2003, an amazing story of longevity!

This convertible version of the Beetle became a part of the collection in the early summer of 1988. Its interior was in tan leather, with beige carpets, a very elegant combination. Its dashboard and upper part of the doors have been trimmed in walnut veneer. The car features a wooden steering wheel with three spokes. There is some surface corrosion, as can be seen from the bubbles on the wheel arches. The test drive was most satisfactory though and the soft top is in nice condition. This is an easy car to use, in an elegant color combination and with the top coming off in a flash with the first rays of the sun, makes it a most enjoyable runabout for sunny days.



Carte grise française
French title

Châssis n° 109849

Moteur n° 710064

- Agile, léger, ludique
- Bon état mécanique
- Belle combinaison de couleurs

- *Agile, lightweight and fun*
- *In good mechanical condition*
- *Beautiful colour combination*

35.000 – 55.000 €
Sans reserve
No reserve

1959 PORSCHE 356 B 1600 SUPER 90

La 356 fut officiellement présentée au Salon de Genève en mars 1949.

Les commandes prises, le carrossier allemand Reutter de Stuttgart fut choisi pour fabriquer les carrosseries en acier cette fois et dès le printemps 1950 les premières 356 de série étaient livrées. Produite jusqu'en 1965, ce premier modèle de la marque Porsche fut un véritable succès commercial à travers les diverses déclinaisons de motorisations et de carrosseries.

Cette Porsche entre pour la première fois dans la propriété familiale de Deauville dès les années 90 mais est immatriculée au nom de son propriétaire en 2012. Il s'agit d'une très désirable version Super 90 livrée dans une combinaison de couleur très agréable grâce à un bel intérieur en cuir beige. Elle n'est pas équipée de son moteur d'origine issu d'un modèle 1600 coupé C postérieur. Nous n'avons fait que quelques centaines de mètres avec cette 356 mais ce fut suffisant pour sentir un comportement tout à fait normal et un fonctionnement agréable. Elle démarre immédiatement et est très bien équilibrée. Encore une fois, il s'agit d'une voiture très facile à utiliser au look indémodable ! Elle mériterait de s'attarder un peu sur la cosmétique avec un bon polish. Les 356 sont des voitures très agréables à conduire dans les sorties et autres rallyes. Celle-ci, à cette estimation, ne pourra qu'attirer tous les amateurs.

The 356 was officially unveiled at the Geneva Motor Show in March 1949. Orders were taken, and the Stuttgart-based coachbuilder Reutter was chosen to manufacture the steel bodies, with the first set of 356s delivered in spring 1950. Produced until 1965, the very first model from Porsche was a real commercial success, with various versions and evolutions of engines and bodywork.

This Porsche became a part of the family's Deauville estate in the 1990s, but the car was registered in the name of the owner only in 2012. It is a very desirable Super 90 version, shipped out in a nice colour combination, with a beautiful beige leather interior. It is not equipped with its original engine, but from a later 1600 coupe C. We drove just a few hundred meters with the 356, but it was enough to appreciate the fine driving characteristics and easy and pleasant drivability of the car. It starts at the first turn of the key and is very well balanced. Once again, a car that is very easy to use, and has a timeless design! The car needs a bit of spit and polish though. The 356s are very nice cars to drive in rallies and other tours. This is a car for true enthusiasts indeed.



Carte grise française
French registration

Châssis n° J58S102800

- Légendaire Corvette
- Belle combinaison de couleurs
- Solide, fiable et facile d'entretien

- *The legendary Corvette*
- *In a beautiful colour combination*
- *Robust, reliable and easy to maintain*

35.000 – 55.000 €
Sans reserve
No reserve

1958 CHEVROLET CORVETTE CABRIOLET

Encore une automobile qui a traversé les générations puisque le modèle est apparu en 1953 en 6 cylindres (le « Blue Flame ») et il est toujours produit de nos jours ! En 1954, la motorisation restait inchangée, alors qu'un V8 apparaissait en 1955, mais peu de voitures en furent équipées. À partir de 1956, toutes les voitures furent équipées de V8 de plus en plus puissants sur un châssis inchangé, tandis que la carrosserie était intensivement remaniée. Parmi les équipements de série, on notait un échappement double, des sièges baquets recouverts de vinyle, un volant de style compétition à trois branches, des moquettes, un rétroviseur extérieur et une montre électrique.

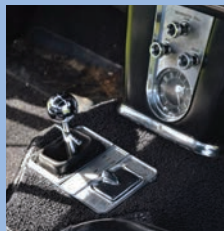
Cette Corvette est superbe dans ce coloris bleu ciel, flancs gris. L'intérieur est recouvert du vinyle noir, classique sur ce modèle et elle est équipée de son hardtop. Nous n'avons que peu d'information sur cette voiture mais elle a été importée en France au moment où son propriétaire séjournait très souvent aux Etats-Unis, dans les années 90. A la regarder, il est certain que cette belle Corvette a bénéficié d'une restauration. Au niveau mécanique, l'essai ne nous a pas montré de signe de faiblesse. Son moteur tourne bien, elle est bien équilibrée et saine.

Cette Corvette satisfera les passionnés de la marque ainsi que tous ceux désireux de rouler avec une voiture facile d'entretien au look inimitable et tapageur !

Another car that has crossed generations since the model appeared in 1953 in 6-cylinder form (the "Blue Flame"), and is still produced today! In 1954 the engine was unchanged, while a V8 appeared in 1955, but few cars were powered with it. From 1956, all cars came equipped with the V8 in more powerful form, though the chassis remained unchanged, whilst the body was extensively modified. Amongst standard features, there was a dual exhaust system, bucket seats covered with vinyl, a competition-style three-spoke steering wheel, carpets, an exterior mirror and an electric clock.

This Corvette is strikingly beautiful in this blue color combination, with grey flanks. The interior is in black vinyl, classic on this model, and comes with its removable hardtop. We don't have much information on this car but it was imported into France when its owner used to stay frequently in the United States in the 1990s. Undoubtedly this beautiful Corvette was restored at some point of time. Mechanically, our test drive didn't show up any sign of weaknesses. Its engine runs well, it is well balanced and sound.

This Corvette will not only satisfy fans of the brand, it is a great car for a comfortable drive, with easy maintenance and an inimitable attractiveness!



Carte grise française
French registration
Châssis n°
1HD1BJL45M1026943

- Première main
- 39 000 km d'origine
- Légendaire Harley

- *One owner*
- *39,000 km from new*
- *A legendary Harley*

5.000 – 8.000 €
Sans reserve
No reserve

1991 HARLEY-DAVIDSON FXSTL SOFTAIL BIG TWIN

C'est avec cette nouvelle Harley-Davidson, dont l'esthétique du cadre reprend celle d'un cadre rigide, grâce aux amortisseurs dissimulés sous le moteur, que le nouveau moteur Evolution connaît le succès dès 1984. Comme le prouve sa carte grise, ce Softail a été acheté neuf par son propriétaire actuel. Elle participait à des balades sur les routes de Normandie en compagnie du Sportster et du Servi-Car. Son compteur indique un kilométrage de presque 39 000 km, ce qui est très faible. Cette belle moto est livrée plusieurs options dont les sacoches. Elle devra être redémarrée pour en profiter de nouveau sur un « ride » entre amis. « Je n'reconnais plus personne en Harley Davidson... » !

With this new Harley-Davidson, whose aesthetic framework takes that of a rigid frame, thanks to dampers hidden under the engine, the new Evolution engine was very successful in 1984. As can be seen from the registration documents, this Softail was purchased new by the current owner. The bike was used for cruises on the Normandy roads along with the Sportster and the Servi-Car. The bike's counter shows a mileage of almost 39,000 km, which is very low indeed. This beautiful motorcycle was delivered with several options, including saddlebags. The bike though needs to be re-started as it has been a non-runner for a while now.



Carte grise française
French registration
Châssis n°
1HD4CAM10HY130650

- Style légendaire
- Modèle Sportster agile
- « Mon Amérique à moi »...

- *A legendary design*
- *A nimble model*
- *«My America and me» ...*

3.000 – 5.000 €
Sans reserve
No reserve

1987 HARLEY-DAVIDSON XLH 883 SPORTSTER

Achetée en 2000 par l'actuel propriétaire, ce Sportster, modèle emblématique introduit par Harley-Davidson sur le marché en 1957, a immédiatement séjourné dans la propriété de Deauville. Peu kilométrée puisqu'elle a moins de 40 000 km, elle servait aux balades entre amis sur les routes de Normandie. Cette moto sera à redémarrer puisqu'elle n'a pas beaucoup tourné ces dernières années mais cela n'est qu'un détail tant les pièces sont toutes disponibles et la mécanique très facile. Il s'agit d'un modèle relativement léger, agile et agréable à piloter équipé d'un « blouson avec une tête d'aigle sur le dos » comme chantait Piaf ou simplement comme moto quotidienne pour traverser Paris avec style !

Purchased in 2000 by the current owner, this Sportster, one of Harley-Davidson's most iconic model was introduced in the market way back in 1957, stayed on at the Deauville property. This low mileage example, since it shows less than 40,000 km on the clock, was used for casual cruise with friends on Normandy roads. Having hardly been used over the past few years; it will need to be restarted. It should not be a problem to get it started as all parts are easily available and the mechanicals are very easy to work upon. This is a relative lightweight, and it is agile and easy to ride with a "jacket with an eagle's head on the back" as Piaf sang, or to be used as a daily commute in Paris, with style!



Carte grise française
French title

Châssis n° 8632301801

- Rare en Servi-Car
- Le mythe américain
- Immatriculé en France

- *A rare Servi-Car*
- *An American myth*
- *Registered in France*

8.000 – 12.000 €
Sans reserve
No reserve

1954 HARLEY-DAVIDSON WLC 750 CM3 SERVI CAR

C'est avec cette nouvelle Harley-Davidson, dont l'esthétique du cadre reprend celle d'un cadre rigide, grâce aux amortisseurs dissimulés sous le moteur, que le nouveau moteur Evolution connaît le succès dès 1984.

Cette Harley-Davidson trônait en décoration dans le magasin Cheignon des Champs-Élysées et a été récupérée par son propriétaire actuel, amoureux de ce look unique dans cette version rare « Servi Car ». Elle est vendue non tournante mais la remise en route sur une Harley n'est vraiment pas compliquée et surtout toutes les pièces sont absolument disponibles. Les Servi-Car servait à l'armée américaine, à la Police ou aux livreurs. C'est un objet très recherché au look parfait même en décoration dans un appartement parisien !

With this new Harley-Davidson, whose aesthetic framework took that of a rigid frame, thanks to dampers hidden under the engine, the new Evolution engine was successful in 1984. This Harley-Davidson was a decoration 'piece' at the Cheignon store on the Champs-Élysées, and was taken by its current owner, who fell in love with this unique look, in this very rare version of a Servi-Car. It is sold as a non-runner, but getting a Harley re-started should not be complicated, given that all components and pieces are easily available. The Servi-Car was used by the US military, the police, and for delivery. This is much sought-after object would even look perfect as a piece of decoration in a Parisian apartment!



**Titre de circulation
italien**
Italian title
Châssis n° 0955950

- Restauration récente
- Sympathique et facile à utiliser
- Inégalable en ville

- *Recent restoration*
- *The most attractive F model*
- *Fitted with a lovely sun-roof*

7.000 – 12.000 €
Sans reserve
No reserve

1968 FIAT 500 F 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. Cette ravissante Fiat 500 F a fait l'objet en 2013 d'une restauration complètement documentée par un ensemble de photos et se présente en très bon état. Vendue neuve en Italie, elle n'a connu que trois propriétaires depuis l'origine, selon les indications de l'actuel propriétaire. La voiture est superbe dans sa teinte d'origine, avec une sellerie en skai beige assorti. Idéale comme petite citadine, plus attrayante qu'une voiture moderne et particulièrement maniable.

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. This lovely Fiat 500 F has been through a photographically documented restoration finished in 2013 and is in nice condition. Sold new in Italy, it only had three owners since new, according its current owner. The car is beautifully finished, in its original color and with matching tan Skai interior. This little charming vehicle is very suited for today's Parisian traffic.



Carte grise française
French registration
Châssis n° 13588

- Restauration soignée
 - Désirable version 2+2 de la 308
 - Voiture très agile et performante
- *Careful restoration*
 - *Desirable 2 + 2 version of the 308*
 - *Agile and dynamic car*
- 65.000 – 85.000 €**
Sans reserve
No reserve

1977 FERRARI 308 GT4

Cette voiture a été achetée en 1989 par un architecte bordelais reconnu dans le monde de la restauration d'anciens bâtiments de France. Il avait souhaité effectuer une restauration poussée, réalisée par un passionné allemand mais, à la suite de son décès en 2014, celle-ci a été poursuivie par son gendre, également collectionneur, avec le même soin du détail. La carrosserie a été mise à nu et sablée, et la tôlerie du compartiment moteur revue. La peinture est protégée par un vernis à la "nanocire". Le faisceau électrique a été complètement revu et le moteur démonté, avec remplacement des sièges de soupapes, des courroies de distribution, de tous les joints, des pompes à huile et eau. La boîte de vitesses a bénéficié du même traitement et un dossier complet, comportant factures des pièces et photos, permet de constater l'ampleur des travaux effectués. L'intérieur en cuir noir qui était bien préservé, a pu être traité, les moquettes bleues ayant été remplacées dans les années 1990. D'une teinte "grigio fumo metallizzato" élégante, équipée de la climatisation, cette voiture dont le compteur affiche un peu plus de 90.000 km montre un très bel état. Elle représente une belle occasion d'acquérir la version 2+2 de la 308, une des rares Ferrari carrossées par Bertone.



This car was purchased in 1989 by a Bordeaux-based architect well-known in the world of French historical buildings restoration. He wanted to carry out a thorough restoration of the car and entrusted a German enthusiast with the job, but after his death in 2014, it was continued by his son, also a collector, and with the same attention to detail. The body was laid bare and sanded, and the sheet metal parts of the engine compartment redone. The paint is protected by a "nanocire" varnish. The harness has been completely revised and the engine was disassembled, including a replacement of the valve seats, the timing belts, all gaskets, oil and water pumps. The gearbox has received the same treatment and a complete invoices file, including bills of parts and pictures shows the extent of work done. The black leather interior, which was well preserved, has been treated too and the blue carpets have been replaced in the 1990s. In an elegant "grigio fumo metallizzato" livery and equipped with air conditioning, the car shows 90,000 km on the counter and is indeed in a very beautiful condition. It represents a great opportunity to acquire the 2 + 2 version of the 308, one of the rare Ferraris bodied by Bertone.



115

**Titre de circulation
italien**
Italian title

Châssis n° 28199

Moteur n° 01336

- Restauration superbe
- Matching numbers
- Ligne superbe,
V8 performant

- *Nice restoration*
- *Matching numbers*
- *Elegant line,
powerful V8*

150.000 – 190.000 €

Un des trois 308 carter sec livrés avec cette combinaison de couleurs / *One of only three 308 dry sump delivered in this colour combination*
1979 FERRARI 308 GTB

Cette Ferrari 308 GTB à carter sec a été livrée le 18 juillet 1979 par les établissements Crepaldi, agent Ferrari de Milan, à son premier propriétaire, Gianbruno Palamenghi, de Mineraria Continentale S.r.l, dans la même ville. Cette voiture est une des trois 308 GTB carter sec livrées neuves de teinte or d'origine. En 2015, elle a bénéficié d'une restauration complète et n'a pratiquement pas roulé depuis. La voiture, qui est encore équipée de son moteur d'origine, se présente sous tous les aspects dans un état proche du neuf. La sellerie a été refaite dans l'atelier Medici, spécialiste renommé en Italie, et la voiture est superbe sous toutes les coutures. Elle est accompagnée de ses carnets et de ses outils et constitue une rare opportunité d'acquérir une des plus belles 308 disponibles sur le marché.



This 308 GTB was delivered by the Milanese Ferrari agent Crepaldi on the 18th of July 1979 to its first owner Gianbruno Palamenghi of Mineraria Continentale S.r.l in Milano. This is one of only three 308 GTB dry sump delivered new in gold. It still retains its original engine. The car was restored in 2015 and has hardly been driven since. This 308 GTB, in every aspect, is in a near new condition today. The interior has been re-trimmed in its matching tan color by renowned specialists Medici in Italy, and the car is stunning. The car comes with its books and tools and is great opportunity to catch for someone with an eye for something special.



**Carte grise française
French registration**

 Châssis n°
ZFFWA20B000081294

- Origine Pozzi, carnet à jour
- Etat exceptionnel
- Dernière version avec ABS

- *Sold by Pozzi, updated*
- *In exceptional condition*
- *The last version, with ABS*

75.000 – 95.000 €
1989 FERRARI 328 GTS

La voiture de la vente fut vendue neuve par Pozzi à Levallois-Perret, puis par MMC en 2000 au propriétaire actuel alors qu'elle totalisait 59.000 km. L'entretien fut assuré scrupuleusement par Pozzi ou Fiorano Racing jusqu'à ce jour, attesté par un dossier de factures et d'un carnet d'entretien tamponné à jour. Les courroies de distribution ont été remplacées en 2013 et cette 328 n'a parcourue que 3000 km depuis. La climatisation a été refaite à la norme du nouveau gaz et il n'y a rien à faire sur cette magnifique automobile qui apparemment a conservé sa peinture d'origine sans aucun défaut. Elle sera livrée avec tous ses manuels de bord, son carnet d'entretien, un double des clés d'origine, d'une housse et de ses trousseaux à outils. Ce modèle est un des derniers et est donc équipé de série de l'ABS Teves MkII associé à des jantes convexes et d'un pot en inox Tubistyle qui lui procure une sonorité envoûtante. L'intérieur se présente dans un état proche du neuf, et il est rare de se trouver en présence d'un exemplaire aussi bien conservé.



The car on sale was sold new by Pozzi of Levallois-Perret, and then by MMC in 2000 to the current owner, when the car had covered a total of 59,000 km. The car has been scrupulously maintained by either Pozzi or Fiorano Racing till today, as can be seen from the invoice file and the stamped and updated service logbook. The timing belts were replaced in 2013 and the 328 has only covered 3,000 km since then. The air conditioning has been renovated to the actual gas regulations, and there is nothing that needs to be done to this beautiful car, which apparently retains its original paint without any defect. The car will come with all its manuals, its service booklet, the original set of two keys, a cover and its toolkit.

This model is one of the last to be equipped as standard, with the ABS Teves MkII, associated with convex rims and a stainless steel Tubistyle exhaust that gives the car a howling sound. The interior is in almost new condition, and it is rare to see a car that is so well preserved.



**Titre de circulation
tchèque**
Czech title

Châssis n°

F101AC10016095

Moteur n° F101AC00323

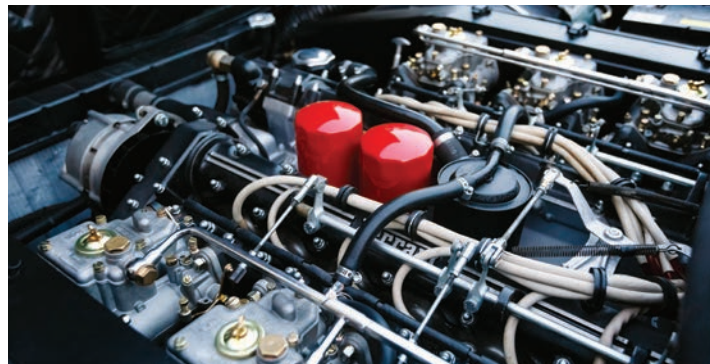
- Restauration récente de haut niveau
- Moteur d'origine
- Couleur d'origine

- Recent high-level restoration
- Original engine
- Original colour

320.000 – 380.000 €

 Certifiée par Ferrari Classiche / *Ferrari Classiche certified*
1972 FERRARI 365 GTC/4

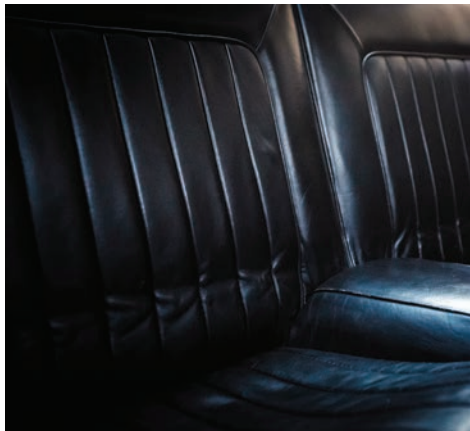
Remplaçant la 365 GT 2+2, la 365 GTC/4 n'a été produite qu'en 1971 et 1972. Son châssis était presque identique à celui de la Daytona, mais rallongé de 10 cm pour ménager deux petites places arrière. Elle bénéficiait de spécifications lui donnant un meilleur confort que la Daytona, comme des ressorts de suspension plus doux et une direction assistée. Le moteur V12 était semblable à celui de la Daytona, mais avec une puissance ramenée à 340 ch pour présenter une personnalité plus adaptée à une vraie GT. Le passage de carburateur verticaux à latéraux permettait une ligne de capot plus basse, et la boîte de vitesses était directement accolée au moteur au lieu du pont arrière comme sur la Daytona. Remplacée assez rapidement par la 365 GT/4 2+2, elle n'a connu qu'une production assez limitée, de 505 exemplaires, ce qui en fait une voiture rare.



Replacing the 365 GT 2+2, the Ferrari 365 GTC/4 was only produced between 1971 and 1972. Its chassis was basically the same as the Daytona's but lengthened by 100mm to make space for two small back-seats. Many small changes were made from the Daytona in order to make the GTC/4 more comfortable including slightly softer suspension and hydraulic power steering.

The engine was the F101 AC Colombo V12 similar to the Daytona's but slightly de-tuned to 340 bhp to provide greater flexibility more suited to a GT car. The Daytona's downdraught Weber carburettors were replaced by side-draught ones making a lower bonnet profile. The gearbox was bolted to the engine instead of using a transaxle as on the Daytona, and a torque tube connected the gearbox with the differential. It was replaced by the 365 GT/4 2+2 after one year of production, with just 505 examples built, making the car very rare indeed.





D'après l'expert Marcel Massini, la 365 GTC/4 que nous présentons a été livrée neuve à Motor s.a.s. di Carla Allegretti e.c., à Rome, de teinte "Cherry Red". Un total de 40 exemplaires auraient été livrés dans cette teinte, soit moins de 10% de la production totale. La voiture a été ensuite utilisée en Suisse, puis exportée en République Tchèque en 2005 où elle est restée depuis lors. Elle a bénéficié en 2014 d'une restauration complète dans sa teinte d'origine, un total de 3 000 heures de travaux ayant été comptabilisés. Le compteur affiche 79 650 km et l'intérieur est resté d'origine mais a été nettoyé pour retrouver toute sa fraîcheur. Aujourd'hui impeccable, cette Ferrari 365 GTC/4 ne nécessite pas de travaux complémentaires. Elle est accompagnée d'un certificat de Ferrari Classiche et ses numéros concordent ("matching numbers"). Elle fait probablement partie des meilleures 365 GTC/4 proposées actuellement sur le marché. D'utilisation plus facile qu'une Daytona, elle offre toutes les performances et le luxe de la marque, pour un prix nettement moins élevé.

The example presented at auction is chassis number 16095. According to marque expert Marcel Massini it was delivered to Motor s.a.s. di Carla Allegretti e.c. in Roma, Italy, in Cherry Red 95.3.9301. A total of 40 GTC/4s were actually delivered in this colour, almost 10% of the total production. The car was later driven and maintained in Switzerland until it was exported to the Czech Republic in 2005 where it has remained since then. The car has been through a restoration since 2014 with more than 3,000 hours work having been done. Returned back to its original Cherry Red color it has now covered a total of 79,650 km. The interior is still the original colour and has been refreshed. The car comes with a Ferrari Classiche certificate and is confirmed as a matching numbers car. This must be the best 365 GTC/4 on offer presently and as a more useable version of the Daytona it also combines superb engineering with luxury, making it the ideal touring Ferrari.





**Titre de circulation
italien**
Italian registration
Châssis n° AR824626

- Restauration de haut niveau
- Parfaite incarnation du Grand Tourisme
- Ligne et mécanique raffinées

- *High level of restoration*
- *The perfect incarnation of a Grand Touring*
- *Refined mechanicals and design*

30.000 – 40.000 €

1965 ALFA ROMEO 2600 SPRINT

Vendue neuve en Sicile, cette voiture a rejoint la région romaine dans les années 2000 avant d'être importée en 2006 en France par deux amis. En neuf ans, ils ont parcouru 6 200 km, sillonnant avec bonheur la France et l'Italie. Mais auparavant ils ont fait intégralement restaurer la voiture, tant sur le plan mécanique que carrosserie. Seul l'intérieur est resté d'origine et il montre aujourd'hui un état de préservation impeccable, le cuir beige foncé des sièges, des portes et du tableau de bord ne présentant aucun accroc. A l'extérieur, la restauration a très bien résisté, les alignements de carrosserie n'ont pas bougé et la peinture bleu foncé a gardé toute sa profondeur. La voiture est accompagnée de son manuel d'utilisation d'origine.

Avec sa carrosserie Bertone, son six-cylindres en ligne double arbre (le dernier pour une Alfa Romeo de tourisme) et son habitacle capable d'accueillir quatre adultes, ce haut de gamme italien est fait pour avaler de longues distances au rythme d'une vraie GT, dans le confort lié à son statut. Un essai au volant nous a permis de vérifier son bon fonctionnement, ainsi que le plaisir que procure la souplesse du moteur, accompagné d'un bruit agréable mais jamais envahissant. De très belles prestations pour un prix encore raisonnable.

Sold new in Sicily, this car was in the Roman region in the early 2000s, before being imported into France in 2006 by two friends. In nine years, they covered 6,200 km, happily crisscrossing France and Italy. But first they fully restored the car, both mechanically and the bodywork. Only the interior remained original and the dark beige leather of the seats, the doors and the dash board is in a perfect state of preservation. The exterior restoration is still in good condition, the body's alignment is flat and perfect, and the dark blue paint retains its depth of colour. The car comes with its original manual. With its Bertone bodywork, its six-cylinder dual overhead inline engine (the last for an Alfa Romeo GT) and its comfortable cabin capable of accommodating four adults, this high-end Italian sports coupe is perfect for long distances, at a pace of a true GT, and in the comfort that goes with its status. A test drive confirmed the cars proper running and the pleasure of the very flexible engine, accompanied by a pleasant but never too intrusive sound. A really great car that is still available for a reasonable price.



Carte grise française
French registration
 Châssis n° F106AB19161
 Moteur n° F106A021

- Depuis 28 ans entre les mêmes mains
- Version polyester, la plus performante et la plus rare
- Voiture bien entretenue et préservée

- *For 28 years the same ownership*
- *Rare and powerful fiberglass version*
- *Well maintained and preserved car*

180.000 – 220.000 €

Rarissime couleur Oro Chiaro d'origine / *Rare Oro Chiaro original colour*
1976 FERRARI 308 GTB VETRORESINA

Livrée neuve le 5 mai 1976, cette 308 GTB fait partie des 712 exemplaires produits avec une carrosserie en fibre de verre avant que Ferrari ne passe, pour des raisons de coût, aux caisses acier qui constituent la majorité de la production. C'est la Carrozzeria Scaglietti, de Modène, qui assurait l'exécution des coques. Plus légère et plus rapide que les versions acier, la 308 "vettoresina" est aussi la plus désirable des 308. L'exemplaire que nous proposons a été livré à son premier propriétaire dans la rarissime couleur "Oro Chiaro". Effet de mode, elle sera repeinte en rouge dans les années 1980. Achetée en 1987 par l'actuel propriétaire, décorateur réputé de la région lyonnaise, cette 308 GTB sera conservée précieusement pendant près de 28 ans, jusqu'à aujourd'hui où elle sort de l'ombre pour être proposée à la vente. Des 30 000 km parcourus au volant, le propriétaire se rappelle les longs voyages à Maranello et à Saint-Tropez, son lieu de villégiature, ou sur le circuit du Mas du Clos où il avait l'habitude de se rendre avec le club de la marque. La voiture totalise maintenant 91.092 km. Sur le plan mécanique, elle est encore équipée de son moteur d'origine qui

Delivered new on 5th May 1976, this 308 GTB is one of 712 examples produced with a fiberglass body, before Ferrari for cost reasons moved to sheet steel construction for the bodies, which made up the majority of production. It was Carrozzeria Scaglietti of Modena, who manufactured the bodies. Lighter and faster than the steel versions, the 308 "vettoresina" is also the most desirable of all the 308s.
The car on offer was delivered to its first owner in the rare "Oro Chiaro" color. Fashion trends change and the car was repainted in red in 1980. Purchased in 1987 by the current owner, a renowned interior designer from the Lyon region, this 308 GTB was treasured for the last 28 years, before being offered for sale now. The owner covered around 30,000 km and remembers long trips to Maranello, Saint-Tropez or the circuit of Mas du Clos, where he used to go for club meetings. The car now shows 91,092 km on the clock.
Mechanically, it is still equipped with its original engine which works correctly with a flattering sound thanks to its stainless steel exhaust





fonctionne correctement comme nous avons pu le constater, avec une sonorité flatteuse grâce à son échappement inox. De nombreuses factures des établissements Pozzi et du garage Philippe Coquard, à Lyon, ainsi que les contrôles techniques attestent d'un entretien régulier. Les courroies de distribution ont été remplacées il y a cinq ans et c'est donc une opération que l'acheteur devra prévoir.

D'un point de vue carrosserie, la voiture montre les signes d'une utilisation régulière, mais la coque paraît saine et ne présente pas de fissures visibles, même si la teinte d'origine réapparaît par endroits. À l'intérieur, les cuirs sont en bon état, de même que les moquettes et le tableau de bord. La voiture est équipée de l'enviable option climatisation. Sa trousse à outils complète et son cric sont à leur place dans le coffre avant, les manuels d'utilisation et de services de vente et assistance sont présents également dans leur pochette en cuir.

Voiture soignée et d'aspect très correct, elle présente une occasion d'acquérir la version la plus rare et la plus recherchée des berlinettes 308 GTB Pininfarina.

À noter que les jantes de 328 montées sur la voiture lors de notre séance photo seront bien remplacées par les jantes d'origine le jour de la vente.

system. Numerous bills from the Pozzi dealership and the garage Philippe Coquard in Lyon, as well as several technical inspections confirm regular maintenance. The timing belts were replaced five years ago and it is an operation that the buyer will have to consider.

As far as the coachwork is concerned, the car shows signs of regular use, but the body seems sound and has no visible cracks, even if the original color reappears partially. The leather interior is in good condition, as are the carpets and the dashboard. The car is equipped with air conditioning, which was an enviable option. It comes with its comprehensive tool kit, jack and the owner manuals in a leather pouch.

A neat car in good condition, it presents a rare opportunity to acquire one of the rarest and most sought after Pininfarina 308 GTBs.

The 328 wheels on the car during our shooting will be replaced by the original ones for the sale.



Carte grise française
French title
 Châssis n° AR 1427227
 Moteur n°
 AR00564-02114

- Noble moteur V8
- Modèle encore sous coté
- Présentation de qualité

- *Impressive V8*
- *Still underrated model*
- *Nice presentation*

60.000 – 80.000 €

1972 ALFA ROMEO MONTREAL

Sortie d'usine le 30 décembre 1972 et vendue le 5 janvier 1973 à Alfa Romeo Suisse, à Agno, cette Alfa Romeo Montreal était à l'origine de teinte orange avec intérieur noir.

L'actuel propriétaire a fait refaire la peinture récemment, sur une base extrêmement saine comme en témoigne un dossier de photos. Les corps creux ont été traités et la peinture elle-même, en poli-lustré, a été très soignée. La voiture se trouve aujourd'hui dans une livrée rouge, avec intérieur noir et moquettes assorties, celles-ci ayant été remplacées. La mécanique a fait elle aussi l'objet de quelques soins récents, avec un réglage de la tension des chaînes de distribution et un remplacement de la courroie de pompe à injection. Des pneus neufs ont été montés à l'avant. Le compteur affiche aujourd'hui 35 000 km et la voiture se présente dans un état rare. Elle est accompagnée d'un dossier de factures, du manuel de bord et de documentation technique, l'ensemble étant remis à l'acheteur.

La Montreal occupe une place à part dans la gamme Alfa Romeo. Dessinée par Gandini pour Bertone, elle est équipée d'un V8 2,6 litres quatre arbres dérivé de l'Alfa 33, signe indéniable de noblesse. La production s'est limitée à 3 925 exemplaires. C'est donc une voiture relativement rare, surtout dans cet état qui satisfera les collectionneurs les plus exigeants.



This Alfa Romeo left the factory on December 30, 1972 and was sold to Alfa Romeo Switzerland, in Agno, on January 5, 1973. It was originally in an orange hue with black interior. The current owner has recently re-painted the car on an extremely sound base, as evidenced by a photo folder. The bare body has been carefully treated as well as the high-sheen paint. The car is now in a red livery with black interior and matching carpets, which have been replaced. Mechanically the car was also subject to several recent works, with an adjustment of the distribution channels tension and a replacement of the injection's pump belt. New tires have been put at the front. The counter now shows 35,000 km and the car comes in a very good condition. It is accompanied by an invoice file, the owner's manual and technical documentation, which will all be given to the future buyer.

The Montreal has a very special place in Alfa Romeo history. Designed by the legendary Marcello Gandini for Bertone, it is powered by a 2.6-liter V8 with four overhead camshafts, derived from the racing Alfa 33, with undeniable lineage. This relatively rare car, with a production limited to just 3,925 examples will surely satisfy the most demanding of collectors, especially in this beautiful condition.



**Titre de circulation
suédois
Swedish title**

Châssis n° L00L13167

- Dessin futuriste de William Towns
- V8 très puissant
- Modèle rare

• *Fantastic William Towns Design*
• *Powerful V8*
• *Amazing Aston Martin power*

45.000 – 60.000 €

Introuvable dans cette teinte d'origine / *Very rare in this original colour*

1982 ASTON MARTIN LAGONDA

Présentée en 1974, la première berline Aston Martin Lagonda V8 était dérivée de l'Aston V8 et n'a été produite qu'à 17 exemplaires. Dévoilée au Salon de Londres 1976, la deuxième version était une voiture de série et affichait un design très avant-gardiste et audacieux signé William Towns, avec une forme "en coin". La production a mis un certain temps à être lancée et les premières livraisons ont commencé en 1979. La voiture comportait un tableau de bord avec touches digitales et affichage à cristaux liquides, ce qui était à l'époque particulièrement avancé. C'est en partie la complexité de ce système qui a provoqué le retard de mise au point. Le prix de vente s'élevait à 49 933 £ en Angleterre, ce qui était plus élevé qu'une Ferrari 400. La voiture que nous proposons est une des premières Série 2 et d'après la fiche constructeur Aston Martin a été commandée par Al-Mutawa au Moyen-Orient dans cette saisissante teinte "Windermere Green BC. 33061/M" avec un intérieur à moquettes vertes correspondantes et une sellerie en cuir « Magnolia ». Tous les détails de la commande apparaissent sur la fiche Aston Martin incluant des phares jaunes, spécifications françaises. Trois jours plus tard, le 28 mai la voiture était transportée pour être livrée à son premier propriétaire. Elle fut ensuite importée en Suède en 1989. L'intérieur est en très bon état, les instruments électroniques fonctionnant comme ils le doivent. Avec une production totale de 645 exemplaires, cette voiture est particulièrement rare et son V8 de 300 ch environ en fait l'une des berlines les plus rapides de son époque.

The first Lagonda was introduced in 1974 and was an extended version of the V8 Aston and was only produced at 17 examples. Introduced in 1976 at the London Motor Show, the second series was more of a production car with a wedge shaped, very advanced design by William Towns. Production took a long time to get up, running and deliveries didn't start until 1979. It featured a digital LED dashboard and touch pad controls which were very advanced for the time. It retailed at 49,933 pounds, significantly more than a Ferrari 400. The car offered today is one of these early series 2 cars and according to the Aston Martin datasheet was first ordered by Al-Mutawa in the Middle East in this striking "Windermere Green BC. 33061/M" color, with a "Magnolia" leather interior and "Green" floor carpets. In the Aston Martin sales card, dated 25 May 1982, everything is noted including the french headlamps. Three days later, the 28 of May, it was shipped to meet its first owner. It was then imported to Sweden in 1989. The original digital instruments are working as they should. With only 645 cars produced it is a very rare beast indeed and opportunity not to miss.



Carte grise française French title

Châssis n° DBS/5352/L
Moteur n° 400/4155/SVC

- Très belle présentation
- Magnifique sellerie d'origine
- Version Vantage boîte manuelle
- Silver Birch d'origine

- *Excellent presentation*
- *Magnificent original upholstery*
- *Vantage version with manual gearbox*
- *Silver Birch from new*

120.000 – 160.000 €

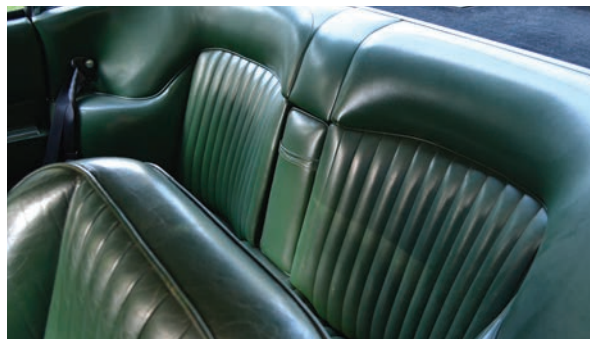
Rare conduite à gauche, boîte mécanique / *Rare left-hand-drive, manual gearbox*
1970 ASTON MARTIN DBS VANTAGE

La fiche de construction de cette Aston Martin montre qu'elle a été livrée neuve de teinte "Silver Birch" avec intérieur en cuir vert, ce qui est la superbe combinaison qu'elle a conservée jusqu'à aujourd'hui.

Il s'agit d'une version Vantage, conduite à gauche et boîte manuelle, ce qui correspond au modèle le plus recherché, à juste titre. Elle est de plus équipée de superbes jantes à rayons. Une copie de l'ancien titre de circulation suisse nous apprend que cette voiture appartenait à la fin des années 1980 à un certain M. Bobon, avant que l'actuel propriétaire l'achète, en mai 1990. Ayant été repeinte dans les années 1980, la voiture était encore belle mais le propriétaire, collectionneur de voitures de Grand Tourisme italiennes et anglaises des années 1960/1970, était extrêmement exigeant sur le fonctionnement de ses automobiles. Si bien qu'il a confié en 1995 cette DBS Vantage aux ateliers Auto Performance. Là ont été réalisés un ensemble de travaux impressionnants, totalisant 170.000 francs ! Ils concernent notamment : refecton du moteur d'origine (vilebrequin neuf, soupapes

The build sheet for this Aston Martin shows that it was originally "Silver Birch" with green leather interior, the livery that it retains today.

This is a left hand drive, manual Vantage version, the most highly sought-after model and rightly so, with the added attraction of superb wire wheels. A copy of the old Swiss registration document reveals that at the end of the 1980s this car belonged to a Mr Bobon, before being acquired by the current owner in May 1990. Having been re-painted during the 1980s, the car still looked lovely but the owner, a collector of Italian and English GT cars of the 60s and 70s, being very particular about the performance of his cars, entrusted this DBS Vantage to the Auto Performance workshops in 1995 to be overhauled. The extensive list of works carried out cost some 170,000 francs ! This included overhauling the original engine (new crankshaft and new intake valves), brakes, clutch, running gear and wiring, with all worn or



d'admission neuves), des freins, de l'embrayage, des trains roulants, de l'électricité avec remplacement des pièces usées ou défectueuses. Nous conseillons aux acheteurs intéressés de consulter les factures correspondantes pour se rendre compte de l'importance de cette opération.

La voiture a continué ensuite à bénéficier de travaux d'entretien, avec par exemple en 1998 la pose d'une pompe à essence neuve et le remplacement du pare-brise.

Depuis 2005, notre collectionneur ayant pris de l'âge, la voiture n'a que peu roulé et une mise au point sera à prévoir pour qu'elle soit parfaite. Nous avons toutefois pu prendre le volant et constater le bon fonctionnement de l'ensemble et la précision de la boîte ZF. En alliant la vigueur du six-cylindres Vantage au luxe et au raffinement de l'habitacle magnifiquement préservé et à la superbe sonorité de l'échappement, cette voiture procure à ses occupants des moments de bonheur difficiles à égaler.

defective parts replaced. Interested buyers are advised to consult the detailed invoices to appreciate the scale of the work carried out.

The car has benefitted from maintenance since then, which has included a new fuel pump and replacement windscreen.

Since 2005, as our collector has grown older, the car has hardly been driven, and will require re-commissioning to ensure it is in perfect running order. However, we were able to have a drive and test the precision of the ZF box and confirm the good overall running of the car. Combining the power of the six-cylinder Vantage with the luxury and elegance of a magnificently preserved interior and the wonderful exhaust note, this car will provide its passengers with pleasure that will be hard to match.



**Carte grise française
French registration**

Châssis n°
DBSV8/10201/LC
Moteur n° V/540/189

- Même propriétaire depuis 1989
- Exemplaire historique
- Désirable version conduite à gauche, boîte mécanique

- *Same owner since 1989*
- *Historical example*
- *Desirable LHD, with manual transmission*

90.000 – 120.000 €

1971 ASTON MARTIN DBS V8 LHD

Cette Aston Martin DBS V8 est unique ! Il s'agirait, en effet, de l'un des 26 châssis supprimés des registres de production de la DBS 6 cylindres pour être assemblés avec le moteur V8. Sur ces 26 châssis, un seul était en conduite à gauche (BDS/5706/L, devenu DBSV8/10201/L), celui que nous avons le plaisir de vous présenter.

Immatriculée neuve le 11 juin 1971, la voiture est achetée en 1977 par un certain M. Guilaud des Alpes Maritimes qui la revend en 1983 dans le haut Rhin. C'est en 1989 que l'actuel propriétaire, collectionneur de voitures de la marque, en fait l'acquisition. Depuis, il l'a toujours fait entretenir pour qu'elle soit utilisable à tout moment. La voiture a bénéficié d'une peinture bleu nuit au début des années 90, période à laquelle la boîte de vitesse et le train arrière auraient également été refaits. La mécanique a été refaite en 1996 par London Garage alors que la voiture affichait 85000km, comme en attestent les factures au dossier. La ligne d'échappement a été remplacée en 2001, et les pneus ont été remplacés l'an dernier. Le moteur est équipé de son système d'injection d'origine et le compteur affiche près de 95 000 km (il affichait 78840 en 1983). L'habitacle, qui est équipé de la climatisation, montre une sellerie en cuir fauve agréablement patiné.

Conduite à gauche avec boîte ZF, entre les mêmes mains depuis plus de 20 ans et affichant une belle patine générale, cette voiture totalise un ensemble de qualités difficile à égaler.



This Aston Martin DBS V8 is unique! It would be one of the 26 chassis removed from the DBS cylinder's production records to be assembled with the V8 engine. On these 26 chassis, only one was a left-hand-drive (BDS/5706/L, became DBSV8/10201/L), the one we are pleased to present you.

Registered new on June 11th, 1971, the car was bought in 1977 by Mr Guilaud from south of France who sold it in 1983 near Mulhouse. The current owner, a collector of Aston Martin, bought it in 1989. Since then, he always made it serviced so that it is usable at any time. The car had a new midnight blue paint at the beginning of the 90s, period when the gearbox and the rear axle was also rebuilt. The engine was rebuilt in 1996 by London Garage when the car had 85000km, as invoices proved it. The exhaust system was replaced in 2001, and tires were replaced last year. The engine is equipped with its original injection system. The odometer shows almost 95,000km (it had 73840 in 1983). The interior, which is equipped with air-conditioning, features a cream leather interior with nice patina.

This LHD with the ZF manual gearbox, in the same hands for over 20 years and displaying a beautiful patina, has qualities that are hard to match.



Carte grise française
French title

 Châssis n° DB4/1046/R
 Moteur n° 370/1164

- Modèle recherché
- Belle présentation
- Ligne superbe, moteur d'origine

- *Distinguished and sought after model*
- *Matching numbers*
- *Design by Touring of Milan*

480.000 – 550.000 €

1963 ASTON MARTIN DB4 SÉRIE 4

Si les films de James Bond ont rendu célèbres les Aston Martin de la série DB, elles présentaient au départ des qualités qui ne pouvaient laisser insensible l'amateur d'automobiles : une ligne superbe signée Touring, un équipement et une finition de haut niveau, et un moteur noble et puissant. Conçu sous l'autorité de W.O. Bentley, ce six-cylindres avait été revu par Tadek Marek. Tout en aluminium et doté de deux ACT, il présentait sur la DB4 une cylindrée de 3,7 litres, pour une puissance de 240 ch. Lors de sa présentation en 1958, la DB4 recevait à juste titre un accueil très positif. La DB4 proposée ici est une Série 4, dotée d'une calandre à sept barrettes verticales. Par rapport aux versions précédentes, la prise d'air de capot était plus basse et dépourvue de grille, une caractéristique qui se retrouvera jusqu'à la DB6. Elle recevait aussi un radiateur d'huile en série, refroidi par la prise d'air située sous le pare-chocs avant. La plupart des DB4 Série 4 sont équipées du moteur standard à deux carburateurs SU. Le dessin des feux arrière des Série 3 a été repris sur les Série 4, avec des clignotants individuels comme sur la DB5.

Cette voiture, châssis DB4/1046/R, a été livrée neuve en Angleterre le 30 mai 1964. Elle était alors rouge Dubonnet avec intérieur noir. Elle est restée au Royaume-Uni jusqu'à la fin des années 1990, étant alors exportée en France et convertie en conduite à gauche par son propriétaire français.

The DB series became famous thanks to James Bond. Moreover, it is legendary for its driving qualities, for combining the refinement of a luxurious interior, the charisma of an Italian design and the brio of an imposing engine. Derived from the six-cylinder Lagonda engine designed under the authority of W.O. Bentley, this engine was entirely re-designed by Tadek Marek for the DB 4. It retained the overhead twin-cam but replaced the cast-iron with aluminium and increased its capacity to 3.7 litres. Aston Martin turned to Touring of Milan for the coachwork opting for the "Superleggera" built with alloy panels fitted to a lightweight tubular structure. With 240 bhp at its disposal, this superb automobile was capable of 225 km/h and when it was presented in 1958 was greeted with universal acclaim.

The car on offer today is a Series 4 in which the grille fitted in the previous versions was replaced by a barred type with only 7 vertical cars. The air scoop on the bonnet was lowered and lost its grille. Both the lower air-scoop and the barred type grille remained until the DB6. The much needed oil-cooler became a standard feature with its air-intake under the front bumper. Most series 4 cars retained the standard tune engine with the twin SU carburettors. The design of the series 3 tail-lights was retained with individual indicators like on the DB 5.







Le dossier de cette DB4 nous informe que, en 1994, elle était proposée à la vente par le garage Lamy, spécialiste réputé de la marque. On retrouve ensuite cette voiture en 1998 entre les mains d'un propriétaire australien du nom de Les Johnson qui a, semble-t-il, laissé la voiture en Europe, avec ses plaques françaises. En 2003, elle était de retour en Angleterre, proposée à la vente par les établissements Oselli Limited.

Cette DB4 est dans un état superbe, avec une sellerie refaite récemment et une belle peinture. Les chromes sont eux aussi en très bon état et tous les panneaux de carrosserie sont correctement ajustés. La même chose peut être dite de la mécanique, qui est celle d'origine avec cette sonorité particulièrement envoûtante. La DB4 fait partie des voitures de sport les plus désirables de son époque et elle n'a rien perdu de son attrait, au contraire. Dans l'état soigné de cet exemplaire, elle est particulièrement attirante.



Chassis Number DB4/1046/R was delivered to its first owner in the U.K. on May 30th 1964. It was Dubonnet red with black interior. The car remained in the U.K. until the late 1990s when it was exported to France and converted to left hand drive by its French owner. The history file informs us that the car was for sale in 1994 by the Garage Lamy in France. In 1998 it belonged to an Australian owner named Les Johnson who apparently kept the car in Europe and with French plates. By 2003 the car is back in the U.K. for sale with Oselli Limited.

The car is in stunning condition with a newly re-trimmed interior and very nice paintwork. The chrome is also in good condition and all the panels appear to be straight and nicely fitting. Mechanically the same can be said, and the car is still fitted with its original engine. The car is ready to be driven, either in a classic rally-event or on a classic car holiday. It is one of the most beautiful of sports-cars from an era where sports cars were much prettier than today but this is surely one of the jewels of the crown from this period.



125

Carte grise française French title

Châssis n° 27419

Moteur n° 27419

- Seulement 8 exemplaires !
- Restauration de qualité
- Présentation exceptionnelle

- *Only 8 ever made!*
- *Very good restoration*
- *In exceptional condition*

70.000 – 90.000 €

Vendue en collaboration avec

BEAUSSANT LEFÈVRE
Consommateurs - Finance

1966 ALVIS TF21 CONVERTIBLE PARK WARD

Cette voiture fait partie des vingt exemplaires de TF21 en version découvrable par Park Ward, dont huit équipés d'une boîte automatique, comme celui-ci. Évolution de la TE21 sur le châssis 3 litres, la TF 21 est la toute dernière Alvis produite.

Celle que nous proposons est sortie d'usine le 29 juin 1966 et a été vendue le 13 septembre de la même année en Angleterre. Elle aurait été récupérée en 1976 par le fils du précédent propriétaire, Lord R.I. Bullough, qui la conservera jusqu'en 1998, date de son acquisition par le propriétaire actuel. Passionné de la marque, celui-ci a dépensé sans compter pour que sa voiture soit en parfait état de présentation et de fonctionnement. Un important dossier de factures confirme ces travaux qui se sont étalés sur plus de trois ans. En voici un résumé, sur le plan mécanique : réfection du moteur, remplacement de la boîte automatique par une boîte identique refaite, passage au sans-plomb, pose d'un échappement en inox, réfection des lames de suspension arrière et des amortisseurs. Sur le plan carrosserie, la peinture a été décapée et refaite, les caoutchoucs changés, les enjoliveurs

This car is one of twenty TF21 convertibles made by coachbuilder Park Ward, and only eight were equipped with an automatic gearbox, like the example on offer. The TF21 was the last Alvis produced, and it evolved from the TE21 with the 3 liter engine.

The car on offer left the factory on June 29, 1966 and was sold on September 13 of the same year in England. According to the current owner, it was acquired in 1976 by the son of the previous owner, Lord R I Bullough, who kept the car till 1998, when it was purchased by our collector. This Alvis enthusiast did not count to make his car perfect. An extensive file of invoices confirms these works, carried out during three years. Below is a summary of the work done on the mechanical side: engine overhaul, replacement of the automatic transmission by an identical redone box, transition to lead-free usage, installation of a stainless steel exhaust, repair of the rear suspension leaves and of the dampers. For the body, the paint was scrapped off and redone, rubbers have been changed and hubcaps





rechromés. Les jantes d'origine, qui étaient peintes, ont été remplacées par des jantes inox chaussées de pneus Michelin. A l'intérieur, la sellerie a été complètement restaurée en cuir Connolly d'une couleur équivalente à celle d'origine et les moquettes ont été remplacées, y compris dans le coffre. La tablette de tableau de bord a été restaurée par un spécialiste et recouverte de cuir assorti aux sièges au lieu du simili d'origine. Pour des raisons de sécurité, le propriétaire a fait installer des appuis-tête amovibles à l'avant et des ceintures de sécurité. L'ensemble des commandes et instruments fonctionnent, à l'exception de la montre de bord.

La voiture arbore une superbe livrée bleu marine avec capote assortie, qui a été refaite en mohair avec insonorisation au lieu du vinyle d'origine. Une housse pour le couvre capote a été confectionnée lors de la réfection, et l'habitacle est superbe avec son cuir gris de grande qualité.

La voiture est accompagnée de son manuel de bord d'origine. Grâce à sa présentation de haut niveau, elle a obtenu le deuxième prix lors du concours d'élégance du meeting international Alvis, à Beamish, en 2004. Avec ses quatre freins à disque, sa direction assistée optionnelle et son six-cylindres 3 litres souple et onctueux, c'est une voiture facile à utiliser. Extrêmement rare et particulièrement raffinée, elle ajoute au luxe discret des plus belles anglaises une agréable touche de sportivité.

re-chromed. The original rims, which were painted, were replaced by stainless steel rims shod with Michelin. The upholstery was completely restored in Connolly leather in the same original colour and the carpets were replaced too, including in the trunk. The top dashboard was restored by a specialist and matched with leather covered seats, instead of the original imitation leather. For safety reasons, the owner has installed removable headrests at the front and seat belts. All of the controls and instruments operate, except the clock.

The car features a beautiful navy blue livery with matching soft top, which was remade in mohair; instead of the original vinyl. A cover for the soft top cover was crafted during the restoration, and the interior is superb with its high quality grey leather.

The car comes with its original owner manual. Thanks to such a high-level of presentation, the car won the second prize at the Concours d'Elegance at the Alvis International Meet, in Beamish, in 2004. With four disc brakes, its optional power steering and its flexible and smooth six-cylinder 3-liter engine, it is an easy car to use. Extremely rare and particularly refined, it adds to the understated luxury of one of the finest English cars a charming touch of sportiness.



**Titre de circulation
suédois
Swedish
registration**

Châssis n° 781095

- Design classique et chic
- Voiture bien préservée
- Noble six-cylindres XK

- *Classic British design*
- *Noble six-cylinders XK*
- *Very good value for money*

30.000 – 40.000 €
Sans reserve
No reserve

1957 JAGUAR MKVIII BERLINE

Cette Jaguar MkVIII a été vendue neuve en Suède, livrée à son premier propriétaire le 31 décembre 1957. Dans le courant des années 1980, elle a bénéficié d'une restauration alors qu'elle appartenait au collectionneur suédois réputé Axel Strand qui, dans la ville d'Örkelljunga, possédait un petit musée personnel. La mécanique de la voiture a été remise en état, de même que la carrosserie et la peinture, qui a été refaite. Lorsque l'actuel propriétaire en a fait l'acquisition, en 2009, la voiture venait de recevoir des pare-chocs et enjoliveurs de roues neufs. Depuis, elle a couvert environ 500 km par an et a toujours été à l'abri d'un garage. En 2015, une révision a été effectuée pour le remplacement de tous les liquides, ainsi que des conduites de freins.



This Jaguar MK VIII was sold new in Sweden and was delivered on the 31st of December 1957 to its first owner. It went through a restoration during the 1980s with well-known Swedish collector Axel Strand in Örkelljunga who had a little private museum. Mechanics were restored as well as the bodywork and the paint. When the current owner bought the car in 2009 it had just received two new bumpers and hub-caps. It has been driven about 500 kilometers per year since then and always been stored indoors. During 2015 all the fluids have been changed as well as the brake hoses. It is currently road registered, taxed and insured and is ready to go and take part in rallies and events all over Europe with its next owner.



Carte grise française
French registration

Châssis n° 876327

Moteur n° R 3118-9

- Rare version «plancher plat»
- Belle restauration, bien préservée
- La pureté de l'originale

- *Rare version «flat floor»*
- *Beautifully restored, well preserved*
- *The purity of the original design*

100.000 – 150.000 €

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

Le 7 décembre 1961, quelques mois après la présentation du modèle au Salon de Genève et la réaction impressionnée du monde entier, cet exemplaire a quitté l'usine de Coventry pour être exporté aux États-Unis. Deux semaines plus tard, le 21 décembre, la voiture était livrée à New York, sur Park Avenue, dans le magasin d'exposition de Max Hoffman, le célèbre importateur des marques européennes. Cette Type E Série 1 était alors de teinte "Opalescent Gunmetal" (gris foncé métallisé), avec intérieur en cuir rouge.

Quand son actuel propriétaire en a fait l'acquisition, le 25 juillet 1990 en Californie, elle était de couleur noire. Il l'a rapatriée en France et l'a confiée à Cecil Cars pour une restauration complète, en choisissant pour la carrosserie une teinte "Old English White" et en conservant le rouge pour la sellerie. Les travaux de remise en état ont duré près d'un an, après quoi la voiture a été immatriculée le 16 juin 1991.

Depuis cette époque, la voiture a été régulièrement entretenue par différents ateliers réputés comme Cecil Cars, Ares, Classic Garage et Team 4 Racing.

On December 7, 1961, a few months after the unveiling of the model at the Geneva Show and the enthusiastic reaction from around the world, this example left the factory in Coventry to be exported to the United States. Two weeks later, on December 21, the car was delivered in New York, on Park Avenue in the showroom of Max Hoffman, the famous importer of the great European brands. This E-Type Series 1 was then in an "Opalescent Gunmetal" (metallic dark grey) colour, with red leather interior.

When its current owner acquired the car, on July 25th, 1990, in California, the car was black. The car was then shipped out to France, and Cecil Cars was given the job of restoring the car. It was repainted in "Old English White", and the red upholstery was retained. The restoration work lasted for almost a year, after which the car was registered on June 16, 1991.

Since then, the car has been regularly maintained by different well-





Divers éléments mécaniques ou pièces d'usure ont été remplacés, comme l'échappement (remplacé par un élément en inox), le réservoir de carburant, la pompe à essence et le faisceau électrique. Un ventilateur électrique additionnel a été posé. La capote est neuve également et les jantes et pneus ne comptent que quelques km. Pour le reste, la restauration a remarquablement bien résisté au temps et la carrosserie est toujours impeccable, de même que l'habitacle avec sa sellerie en cuir rouge et ses moquettes de même teinte. Équipée de son moteur d'origine, la voiture a toujours été entreposée dans un local ventilé et sec. Elle est accompagnée d'un important dossier de factures, ainsi que d'un Heritage Certificat émis par le Jaguar Daimler Heritage Trust.

Un essai sur route nous a permis de constater que la voiture fonctionne à merveille, avec un comportement très sain. Rappelons que cette version Série 1, avec son six-cylindres 3,8 litres et son plancher plat, fait partie des plus recherchées en matière de Jaguar Type E. Elle offre l'incomparable pureté de l'originale et dans cet état superbe, elle est encore plus désirable.

known workshops such as Cecil Cars, Ares, Classic Garage and Team 4 Racing. Various mechanical components or worn out parts have been replaced, as has been the exhaust (replaced by a stainless steel one), the fuel tank, the fuel pump and the harness. An additional electric fan has been installed. The hood is also new and the rims and tires have only a few kilometers. The restoration has withstood remarkably well the passage of time, and the body is impeccable, as is the red leather upholstery and the carpets in the same color. Equipped with its original engine, the car has been stored in a ventilated, dry, garage. It comes with an extensive file of invoices and a Heritage Certificate issued by the Jaguar Daimler Heritage Trust.

A test drive showed us that the car worked perfectly. One must remember that this Series 1 version, with its six-cylinder 3.8-liter engine and its flat floor, is among the most desirable of all Jaguar E Types. With its incomparable purity of line and in this beautiful state, it is even more desirable.



128

**Titre de circulation
anglais**
British title

Châssis n° BC 131 LCZ

- Ligne d'une grande élégance
- Modèle rare
- Trois propriétaires seulement, superbe état

- *Superbly elegant styling*
- *Rare model*
- *Just three owners, wonderful condition*

175.000 – 200.000 €

Un des 61 exemplaires conduite à gauche / *One of 61 left-hand-drive examples*

1962 BENTLEY CONTINENTAL S2 CABRIOLET PARK WARD

La voiture que nous présentons n'a connu que trois propriétaires. Livrée neuve à Jack Barclay Ltd, à Londres, elle a été achetée par un certain M. Boyer qui, pour son premier voyage, est parti en vacances en Écosse. Il a ensuite fait venir la voiture chez lui, au New Jersey, aux États-Unis. Entre ses mains, la voiture a parcouru un peu plus de 100 000 km en 42 ans, tout en bénéficiant d'un entretien extrêmement soigné. Le second propriétaire, un collectionneur hollandais, a continué à apporter les mêmes soins à son automobile en la confiant au très réputé spécialiste Rolls-Royce Brabo, de Hillegom, aux Pays-Bas. Enfin, le dernier propriétaire en date faisait l'acquisition de la voiture en juin 2010 et c'est alors l'établissement Jeremy Padgett Motor Engineers, considéré comme un des meilleurs spécialistes Bentley, qui se chargeait du suivi de la voiture. Elle est accompagnée d'un dossier qui comporte : commande de l'usine et fiches de fabrication ; ordre de vente original de Jack Barclay ; correspondance avec l'usine ; catalogue de vente ; anciens titres d'immatriculation ; diverses factures.

Ce modèle particulièrement rare et élégant ne manquera pas d'apporter à son propriétaire et ceux qu'il transportera le plaisir sans égal du voyage dans le confort et le raffinement d'une marque qui, dans ce domaine, est difficile à égaler.

The car that we are offering has had just three owners from new. Delivered to Jack Barclay Ltd in London, it had been ordered by a certain Mr Boyer who, for his first trip in the car, set off on holiday to Scotland. He subsequently took the car home with him to New Jersey in the US. In his ownership, the car covered a little over 100 000 km in 42 years, and ensured that it was meticulously maintained. The second owner, a Dutch collector, continued to apply the same level of care, entrusting its maintenance to the renowned Rolls-Royce specialist Brabo, in Hillegom, Holland. The most recent owner acquired the car in 2010, and since that time it has been looked after by Jeremy Padgett Motor Engineers, considered to be one of the best Bentley specialists. It comes with a file of documents that includes: the factory order and build sheets ; the original sales order from Jack Barclay, correspondence with the factory, sales catalogue, old registration documents and various invoices. This particularly rare and elegant model will undoubtedly provide its new owner and passengers with an unrivalled driving experience, offering the comfort and refinement of a luxury marque that is hard to beat.



Titre de circulation autrichien
Austrian registration
 Châssis n° 1E33293
 Moteur n° 7E 9774-9

- Présentation superbe
- Voiture améliorée et fiabilisée
- Même propriétaire depuis 19 ans

- *In superb condition*
- *Improved and reliable car*
- *Same owner for the last 19 years*

60.000 – 80.000 €
Sans reserve
No reserve

1967 JAGUAR TYPE E 4,2 L COUPÉ SÉRIE 1

D'origine américaine, cette Jaguar Type E a été importée en Autriche le 5 mai 1993. Son actuel propriétaire, qui est le troisième, l'a gardée pendant 19 ans dans sa collection. Il adorait la ligne de la voiture, mais pas son comportement, si bien qu'il a décidé de lui apporter des améliorations qui la rendaient plus utilisable dans les conditions de circulation modernes. Les travaux ont été effectués dans l'atelier de Harald Oberndorfer, spécialiste de la marque basé à Vienne et les pièces proviennent de maisons réputées comme Rob Beere Racing, Limora et SNG Barratt. Depuis les travaux, le propriétaire a parcouru quelque 18 000 km, essentiellement lors de rallyes touristiques, et jamais sur circuit. La carrosserie avait été restaurée avant l'achat et la peinture, de teinte "Opalescent Metallic Silver" est toujours en bel état. Les alignements sont parfaits et l'on ne détecte aucune rouille apparente. La barre de calandre a été déposée pour des raisons esthétiques, mais elle sera livrée avec la voiture. Le moteur a été complètement refait : vilebrequin équilibré, arbre à came "fast road", pompe à huile plus performante, pompe à eau neuve, de même que le radiateur, le circuit d'essence, l'allumage et l'échappement. Le faisceau électrique a été refait et l'alternateur est neuf. Côté transmission, l'embrayage est un AP Racing, la boîte à été refaite avec de nouveaux pignons, synchros et sélecteurs et le pont arrière, qui était une version américaine courte, a laissé place à un pont plus long (2,88 : 1) pour ne pas fatiguer la mécanique lors des voyages. Les suspensions avant et arrière sont réglables, avec barres de torsion et amortisseurs neufs, et les jantes américaines ont été remplacées par des modèles "compétition" peints chaussés de pneus neufs Vredestein 5,5 × 15 à l'avant et 6 × 15 à l'arrière. La caisse a été légèrement abaissée.

Originally from the United States, this Jaguar E-type was imported into Austria on 5th May 1993. Its current and third owner has had the car for 19 years in his collection. He loved the design of the car, but was less happy with the way it handled and so had work carried out to make it easier to use in modern traffic. This work was completed at the Harald Oberndorfer garage, a Jaguar specialist based in Vienna, and the parts come from well-known sources such as Rob Beere Racing, Limora and SNG Barratt. Since then, the owner has driven approximately 18,000 km, mainly in tourist rallies, and never on a circuit.

The body had been restored before the current owner bought the car and the "Opalescent Silver Metallic" paint is still in very good condition. The car is perfectly aligned and there is no sign of rust. The grille bar has been removed for aesthetic reasons, but will be delivered with the car. The engine has been completely refurbished with a balanced crankshaft, "fast road" camshaft, more efficient oil pump as well as new water pump, radiator, fuel system, ignition and exhaust. The car has been re-wired and the alternator is new too. On the transmission front, the clutch has been replaced with an AP Racing unit, the gearbox rebuilt with new gears, synchros were added and the selector changed too, with the differential changed from a short-geared American version to a longer ratio of 2.88:1, so as not to put too much stress on the engine on long journeys. The front and rear suspension is adjustable, torsion bars and shock absorbers are new and the US wheels were replaced with painted "competition" wheels, fitted with Vredestein tyres: 5.5 × 15 at the front and 6 × 15 at the rear. The body has been slightly lowered.





A l'intérieur, le compteur de vitesses en miles a laissé place à une version en km/h, qui a été calibrée, et l'habitacle comporte un volant Moto Lita en cuir, des sièges en cuir bleu d'origine en parfait état, un autoradio. Le compartiment à bagages, d'origine, est impeccable également.

Ces modifications effectuées sans compter permettent à la voiture de présenter un comportement plus facile et de s'intégrer plus aisément dans le trafic actuel. Avec sa ligne fantastique, voilà une voiture idéale pour les amateurs aimant rouler régulièrement.

Inside, the speedometer in miles has given way to a version in km/h, which has been recalibrated, and the cockpit features a Moto Lita steering wheel in leather, original blue leather seats in perfect condition, and a radio. The original luggage compartment is also in impeccable condition.

These modifications have made a considerable improvement to the drivability of the car in daily traffic. A superbly styled car; this is the perfect vehicle for enthusiasts to use on a regular basis.



Titre de circulation
Emirats Arabes Unis
UAE registration
 Châssis n° B216AN
 Moteur n° BA108

- Modèle rarissime
- Carrosserie spéciale
- Luxueuse et raffinée

- *Very rare model*
- *Special bodywork*
- *Luxurious and very refined*

150.000 – 200.000 €

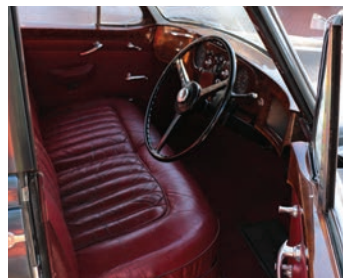
1955 BENTLEY S1 BERLINE H.J. MULLINER ○

Cette voiture d'une rare élégance fait partie des 27 exemplaires de Bentley S1 habillés spécialement par H.J. Mulliner d'une carrosserie "Sport Saloon" en aluminium. C'est cette même carrosserie, quasiment inchangée, qui sera reprise ensuite sur les célèbres Continental Flying Spur. De plus, cette voiture a la particularité d'être dotée d'un toit ouvrant jusqu'aux places arrière. Cette voiture est présentée page 97 du livre de Martin Bennett « Rolls-Royce et Bentley - The history of the cars » et page 338 de « Rolls-Royce Silver Cloud & Bentley S1 - 50 years » par Bernard King.

Immatriculée "XHX 10" par HJ Mulliner & Co Ltd en novembre 1955, elle a été vendue en mai 1956 par l'intermédiaire du distributeur Jack Barclay à sa première propriétaire, Miss F.M. Burton, de Orston Hall, dans le Nottinghamshire. En août 1957, elle était cédée à un certain J. Gold, habitant dans la très chic "West End" de Londres puis, en mars 1964, à Charles F Higham Ltd, basé dans le même quartier. Par la suite, elle a été exportée aux États-Unis, en Pennsylvanie, pour le compte d'un certain M. Reding, avant de revenir plus récemment en Angleterre. Elle a été alors confiée au spécialiste londonien Frank Dale & Stepsons qui a réalisé divers travaux : rénovation des boiseries intérieures en 2008 pour un montant de 4 000 £ et

This car of rare elegance is one of 27 Bentley S1s specially bodied by H.J. Mulliner, in an aluminium "Sport Saloon" style. This same body, almost unchanged, will later be used on the famous Continental Flying Spur saloon. Additionally, the car on offer features a sunroof up to the rear seats. It is on page 97 of the book of Martin Bennett "Rolls-Royce and Bentley - The History of the cars" and on page 338 of "Rolls-Royce Silver Cloud & Bentley S1 - 50 Years" by Bernard King.

Registered "XHX 10" by H J Mulliner & Co Ltd in November 1955, it was sold in May 1956 through distributor Jack Barclay to its first owner, a Miss F.M. Burton, of Orston Hall, Nottinghamshire. In August 1957, the car was sold to a certain J. Gold, living in the very chic "West End" in London and in March 1964 to Charles F Higham Ltd, based in the same neighborhood. Thereafter, it was exported to the United States, to Pennsylvania, on behalf of a Mr. Reding, before more recently returning to England. The car was then assigned to the London specialist Frank Dale & Stepsons who executed various works: renovation of the interior woodwork in 2008 for an amount of £4000, and improvement of the suspensions for £2,000. This same workshop also stored and maintained





amélioration des suspensions pour 2 000 £. C'est ce même atelier qui s'est chargé à cette époque du gardiennage et de l'entretien de la voiture, qui a ensuite été achetée par un grand collectionneur des Émirats arabes, qui l'a fait venir à Dubaï. Cette Bentley peu banale présente une carrosserie saine, avec une peinture de teinte gris métallisé qui ne présente que quelques défauts mineurs. L'intérieur en cuir rouge est de très belle facture, bien conservé et montre une agréable patine. On note une petite déchirure sur l'assise de banquette arrière et le siège conducteur a été repris (bourrelet au niveau de l'assise et du dossier), avec une réalisation soignée. Les moquettes assorties sont bien conservées également et le tableau de bord comporte un autoradio d'origine. Les boiseries sont superbes et complètent magnifiquement cet habitacle luxueux et confortable. Ayant peu roulé ces dernières années, la voiture devra bénéficier d'une révision de principe. Elle constitue une pièce rare, dont l'élégance égale le raffinement discret.

the car until it was bought by an important collector from the United Arab Emirates, who brought the car to Dubai. This unusual Bentley has a sound body in metallic grey livery that shows only a few minor flaws. The red leather interior is in beautiful condition, well preserved and shows a nice patina. We noticed a small tear on the rear seat cushion and a part of the driver's seat was carefully repaired. The matching carpets are well maintained and the dashboard has an original car radio. The woodwork is beautiful and perfectly complements the luxurious and comfortable interior. Having been hardly used in recent years, the car will need a service before taking the road again. A rare car, whose elegance and discreet refinement will appeal to the discerning enthusiasts.



131

**Titre de circulation
des Emirats Arabes
Unis**
UAE registration
Châssis n° WVA74

- Carrosserie originale
- Modèle noble et rare
- Agréable patine

- *Distinctive coachwork*
- *Rare and noble model*
- *Nice patina*

80.000 – 120.000 €

Modèle unique / *One-off*

1947 ROLLS-ROYCE SILVER WRAITH «SPORT SALOON» FREESTONE & WEBB ○

La Rolls-Royce Silver Wraith, présentée en 1946, était le premier nouveau modèle proposé après la guerre par le prestigieux constructeur. Elle était basée sur le châssis de la Silver Dawn et de la Bentley MkVI, mais légèrement plus long et, constituant le haut de gamme de la marque, elle était confiée aux ateliers de carrosserie spécialisés qui se chargeaient de l'habiller. Jusqu'à 1952, 1 144 exemplaires ont été produits et une version à empattement encore allongée, proposée jusqu'en 1959, a été fabriquée à 639 unités.

The Rolls-Royce Silver Wraith, presented in 1946, was the first new model offered after the war by the prestigious carmaker. It was based on the chassis of the Silver Dawn and Bentley Mk VI, but slightly lengthened. Specialized coachbuilders were entrusted with the bodywork of these high end models. Till 1952, 1,144 Silver Wraiths were produced and a longer wheelbase version with 639 units was offered till 1959.



Le modèle que nous présentons a été carrossé par Freestone & Webb, installé au nord de Londres, l'un des meilleurs carrossiers britanniques qui était associé à des marques de qualité comme Rolls-Royce, Bentley et Mercedes-Benz. Sa carrosserie "Sport Saloon" est tout à fait originale avec son arrière effilé et son toit ouvrant coulissant. Les registres d'usine montrent qu'elle a d'abord appartenu à un certain J. White, de Rushden (Northamptonshire), puis à Arnold Engineering and Construction Ltd, de Clydach (Swansea). Deux autres propriétaires ont été répertoriés : un Londonien puis Michael Sinclair, membre de l'aristocratie britannique, qui a acquis la Wraith en décembre 1963. Cette belle automobile aurait bénéficié en 1991 d'importants travaux mécaniques réalisés chez Rolls-Royce Motors, à Crewe, pour un montant total de 40 000 £. La carrosserie deux tons noir sur sable est complétée par un intérieur magnifiquement fini, comportant des sièges en cuir marron clair et des garnitures de portes en drap assorties. Ce luxe de présentation est rehaussé par de belles boiseries et un coffret de cocktail aménagé dans le compartiment arrière. La malle de coffre s'ouvre et sert de support sur lequel poser une mallette de pique-nique, un rideau venant fermer le coffre juste derrière. La voiture est équipée d'une boîte manuelle. La peinture, ancienne, est bien conservée, avec quelques défauts. Ayant peu roulé ces dernières années, cette Rolls-Royce Silver Wraith devra bénéficier d'une révision avant de reprendre la route. Avec son élégante carrosserie et ses aménagements luxueux, elle incarne l'aristocratie automobile vue par la culture britannique, à l'époque du renouveau des années 1950.



The car on offer was bodied by Freestone & Webb, located north of London, one of the best UK coachbuilders, associated with high end carmakers like Rolls-Royce, Bentley and Mercedes-Benz. Its "Sport Saloon" body is distinctive with its tapered rear end and its sliding sunroof. The factory records show that the car first belonged to a certain J. White of Rushden (in Northamptonshire) and then to Arnold Engineering and Construction Ltd, Clydach (in Swansea). Two other owners are listed: a London resident and Michael Sinclair, a member of the British aristocracy, who acquired the car in December 1963. In 1991 this beautiful car received a major mechanical overhaul at Rolls-Royce Motors in Crewe, for a total sum of £40,000. The body in two-tone black and sand color is complemented by a beautifully finished interior, featuring light brown leather seats and matching door trim cloth. This luxurious presentation is enhanced by beautiful woodwork and a cocktail cabinet in the rear compartment. The trunk opens and serves as a support on which a picnic case can sit, with a curtain that closes the chest just behind it. The car is equipped with a manual transmission. Though the paint is from some years ago, it is well preserved, with some minor flaws. Having hardly been used, this Rolls-Royce Silver Wraith will need a thorough servicing before getting on to the road. With its elegant style and luxurious amenities, the car embodies the automotive aristocracy typical of the British culture of the early 1950s.



**Titre de circulation
italien**
Italian title
Châssis n° 001085

- Restauration de goût
- Modèle transformable très séduisant
- Mécanique simple à utiliser et entretenir

- *Very nice, conservative restoration*
- *Very attractive trasformabile example*
- *Simple mechanics*

22.000 – 27.000 €

1958 AUTOBIANCHI BIANCHINA TRASFORMABILE

Après avoir lancé la Fiat 500 à la fin des années 1950, Fiat a décidé d'élargir son potentiel en proposant une version plus luxueuse et de viser une clientèle féminine plus sophistiquée. Dénommés "Bianchina" et commercialisés sous la marque Autobianchi, les nouveaux modèles qui en ont résulté étaient proposés en plusieurs version de carrosserie, coach, fourgon ou "trasformabile" (transformable) comme la voiture que nous proposons ici. Elle bénéficie d'un toit en toile qui peut se replier à l'arrière de la voiture et qui découvre tout l'habitacle, jusqu'au coffre arrière. Beaucoup plus élégante que la Fiat 500, elle comporte un coffre avant prononcé et l'accessibilité moteur est facilitée par un capot ouvrant plus largement. La voiture présentée correspond à la première série, plus rare, et a bénéficié d'une restauration de qualité dans le courant des années 2000 pour en préserver l'état. L'intérieur et les sièges seraient d'origine. Il est rare de rencontrer un exemplaire dans un aussi bon état.



After launching the Fiat 500 in the late 1950s, Fiat decided to widen its potential market by offering a more luxurious version, to target a more sophisticated female clientele. These cars were affectionately called "Bianchinas" and existed in open, saloon, van and finally in trasformabile (transformable) versions like the car on offer. It had a long folding fabric roof that could be folded all the back to the rear engine bonnet. Much more elegant than the Fiat 500, it had a pronounced front trunk and the accessibility to the engine was facilitated by a hood that opened more widely.

The car presented is from the rarer first series and went through a conservative restoration during the early 2000s. Interior and seats are believed to be its original ones. It is rare to find an example in such nice condition.



133

**Carte grise française
French registration**

Châssis n° 100523

Moteur n° 96146

- Vendue neuve en France
- Modèle intéressant et rare
- Dans la même famille depuis 1961 !

- *Sold new in France*
- *Interesting and rare model*
- *In the same family since 1961!*

35.000 – 50.000 €

Rare conduite à gauche / *Rare LHD*

1961 DAIMLER SP 250

Cette voiture sort de l'ordinaire par son histoire et son état. En effet, elle a commencé sa vie comme véhicule de démonstration du garage Royal Élysée, à Paris, importateur de plusieurs marque étrangères. Immatriculée 777 LK 75 le 21 juillet 1961, il est possible qu'elle ait été exposée au Salon de Paris cette même année, la première Daimler SP 250 importée en France ayant été accidentée. C'est juste après, le 25 octobre, qu'elle a été achetée par le père des actuels propriétaires. Depuis, elle est toujours restée dans la famille : conservée avec soin, elle a bénéficié d'une peinture neuve il y'a une quinzaine d'années et d'un entretien mécanique régulier, ce qui lui permet d'être très bien préservée. Seules la capote et la sellerie ont été refaites plus récemment, et une ligne d'échappement en inox a été posée. La voiture est équipée de l'option "chauffage-dégivrage" particulièrement pratique, de son couvre tonneau et possède toujours son manuel d'utilisation ainsi que le catalogue de pièces détachées. Il s'agit du 523e exemplaire produit (sur un total de 2 647 unités sorties d'usine entre 1959 et 1964). Un essai a révélé un bon fonctionnement et une conduite particulièrement agréable. Rare en conduite à gauche, dotée d'un V8 2,5 litres performant, c'est une voiture intéressante et très utilisable. Avec un historique aussi limpide, elle en devient très désirable.



This car is unusual for its history and condition. Indeed, it started life as a dealer demonstrator for dealership Royal Elysee in Paris, importer of several foreign brands. Registered LK 777 75 on 21st July 1961, it is possible that the car may have even been exhibited at the Paris Show that year, as the first Daimler SP 250 imported into France had been damaged. Soon thereafter, on 25th October, the car on offer was bought by the father of the current owners. Since then, the car has remained in the family and has been carefully preserved, receiving a new paint approximately 15 years ago. It underwent regular mechanical maintenance, which is why it is so well preserved. Only the soft top and the upholstery have been refurbished more recently and a stainless steel exhaust system replaced the original. The car is equipped with a particularly practical "heating and defrosting" optional system, its tonneau cover as well as its owner's manual and parts catalog. This particular car is the 523rd example produced (out of a total of 2,647 units that left the factory between 1959 and 1964). A test drive showed the car's smooth operation and a particularly pleasant driving characteristic. This rare left hand drive example, with a powerful 2.5 liters V8, is a very interesting and usable car and becomes much more desirable with such a clear history.



134

**Carte grise française
French registration**

Châssis n° 9117301730

Moteur n° 6372546

- Voiture préservée
- Travaux mécaniques récents
- Matching numbers

- *Well preserved car*
- *Recent work on mechanicals*
- *Matching numbers*

25.000 – 35.000 €
Sans reserve
No reserve

1977 PORSCHE 911 2,7L COUPÉ

Importée de Hollande en avril de cette année, cette voiture appartenait à son précédent propriétaire depuis octobre 1993. Elle affiche aujourd'hui 59.134 km et a bénéficié avant la vente d'une révision mécanique importante concernant : vidange moteur avec remplacement du filtre à huile et nettoyage du filtre à air ; remplacement des bougies et réglage de l'allumage ; vidange de la boîte de vitesse ; remplacement de la courroie d'alternateur ; remplacement des quatre tubes de lubrification de haut de culasse ; remplacement des joints de couvre culasse ; réglage du jeu au soupapes ; remplacement du liquide de frein ; dépose des quatre roues pour contrôle, nettoyage et dépolssiérage des freins. A noter que le moteur correspond bien à la voiture.

Cette voiture, qui a bénéficié d'une nouvelle peinture il y a quelques années, est accompagnée d'une attestation de Porsche France. Bien préservée et saine, elle promet encore de belles heures de plaisir au volant de celui qui sera tenté par les quelque 165 ch de son célèbre six-cylindres à plat et par la forme emblématique de sa carrosserie.



Imported from Holland in April this year, this car had been with the previous owner since October 1993. With 59,134 km on the clock, the car received a major mechanical overhaul recently, before it the sale: the engine oil change with the oil filter replaced and the air filter cleaned, the spark plugs were replaced and ignition setting, the gearbox oil was emptied out and replenished, the alternator belt replaced, and the top lubrication tubes of the cylinder head replaced too, as well as the valve cover gaskets. Clearance adjustment was carried out to the valves, brake fluid replaced and the four wheels were removed and balanced, plus the brakes were cleaned and dusted. Note that the engine corresponds to this chassis number.

This car, which received a new coat of paint a few years ago, comes with a certificate from Porsche France. Well preserved and in a sound state, it still promises many beautiful hours of driving pleasure to someone tempted by its famous 165bhp flat-six engine and that iconic shape.



**Carte grise française
French registration**

Châssis n° 9113500225
Moteur n° 6521346

- Nombreuses options d'époque (toit ouvrant électrique)
- Saine et bien entretenue
- Modèle recherché

- Numerous period options (electric sunroof)
- Well maintained, sound car
- Sought-after model

50.000 – 70.000 €

1973 PORSCHE 911 T 2,4 L

Achetée en 2007 par l'actuel propriétaire, cette Porsche 911 T 2,4 litres aurait, d'après le précédent, appartenu auparavant à une collection de la région parisienne. Entre 1983 et 1984, elle était immatriculée dans le Tarn et Garonne, comme l'indique le gravage des vitres.

Cette voiture bénéficie de plusieurs options d'époque particulièrement recherchées, comme le rarissime toit ouvrant électrique, des sièges en cuir noir parfaitement préservés dont seuls les rembourrages ont été refaits et qui présentent une belle patine, ou encore le volant gainé de cuir. Elle dispose, en outre, d'une boîte 5 vitesses. Sa teinte d'origine (une option également) était "Gemini metallic" et, aujourd'hui, elle se présente dans une sobre livrée grise, en bel état de conservation.

Régulièrement entretenue par son actuel propriétaire, elle a bénéficié du remplacement des plaquettes de freins en 2014, de la bague de guidage de levier de vitesse, des vérins de capot également... Ses jantes Fuchs sont bien chaussées de pneus Michelin peu usés.

En résumé, il s'agit d'une voiture comportant de nombreuses options d'origine, saine, bien entretenue et dans un bel état de présentation. Il s'agit donc d'un exemplaire particulièrement désirable.



Acquired by the current owner in 2007, this 2.4-litre Porsche 911T used to belong to a collection in the Paris region, according to the previous owner. Between 1983 and 1984, it was registered in the Tarn and Garonne, as indicated by the etching on the windows.

This car benefits from several sought-after period options that notably include a rare electric sunroof, perfectly preserved and patinated black leather seats (with new padding) and a leather-clad steering wheel.

There is a 5-speed gearbox.

The original colour; another option, was « Gemini metallic » and today it is presented in an elegant grey livery, in very well preserved condition. Regularly maintained by the current owner; the car had new brake pads in 2014, as well as a new guide ring for the gear lever and bonnet actuator. The Fuchs wheels are fitted with little-used Michelin tyres. Here is a car offering lots of original options, in great condition, well maintained and preserved. In short, a highly desirable example.



**Carte grise française
French registration**

Châssis n° 9112310135
Moteur n° 6320341

- Superbe état
- Restauration de haut niveau
- Quatre propriétaires seulement

- *In superb condition*
- *High level of restoration*
- *Four owners only*

140.000 – 180.000 €

1972 PORSCHE 911 S 2,4 L TARGA

Livrée neuve en France à un M. Parez, cette Porsche 911 S 2,4 litres n'a connu que quatre propriétaires, dont les deux derniers dans la même famille. En 2011, d'importants travaux ont été effectués, avec réfection des éléments suivants : sellerie, moquette, volant, tableau de bord, banquette arrière, toit targa, plage arrière et contreportes. Les ateliers Adesso, à Lyon, se sont chargés de ces travaux et, chaque fois que c'était possible, ils ont utilisé des pièces d'origine. La carrosserie a été entièrement démontée et refaite à la carrosserie Gambetta, tout comme les chromes (arceau, enjoliveurs de phares, jantes et pare-chocs). Enfin, la mécanique et la boîte de vitesse « matching numbers » ont été confiées au spécialiste Porsche Triniane Racing, non loin de Grenoble, qui l'a complètement démontée et remise en état (embrayage, durits, radiateur, pompe à injection, silent blocs... la liste est longue). L'ensemble de ces travaux peut être vérifié sur les factures jointes au dossier, qui totalisent plus de 60 000 €.

Le compteur affiche aujourd'hui 107 916 km d'origine. Dans sa teinte d'origine Silbergrau 936, cette voiture est dans un état superbe et tourne comme une horloge. Bien entendu, carnet et doubles de clefs seront remis à son nouveau propriétaire qui s'offrira un grand classique de la marque de Stuttgart, avec l'avantage d'une carrosserie Targa et d'une très belle présentation.

Delivered new in France to a Mr. Parez, this Porsche 911 S 2.4-liter has had only four owners since new with the last two in the same family. In 2011, significant work was carried out by the Adesso garage in Lyon, including the repair of the upholstery, the carpeting, the steering wheel, the dashboard, the rear seat, the targa roof, the rear deck and the door panels. Whenever possible, original parts have been used. The body was completely disassembled and rebuilt at the coachbuilder Gambetta, as were all chrome parts (running board, headlamp surrounds, wheels and bumpers). The mechanicals and "matching numbers" gearbox were entrusted to Porsche specialist Triniane Racing, not far from Grenoble. They completely dismantled and overhauled the clutch, the hoses, the radiator, the injection pump, etc, the list is long. All these jobs can be checked on the invoices provided in the file accompanying the car, the total cost of which adds up to more than € 60,000. The counter displays 107,916 km from origin. In its original Silbergrau 936 livery, this car is in a superb condition and runs like clockwork. The new owner will not only get the two sets of keys and manuals, and a true classic from the Stuttgart brand, but the advantage of a lovely Targa body in a very nice condition.



**Carte grise française
French registration**

 Châssis n°
WP0ZZZ96ZPS470612

- Rare version
«Exclusive»
- Faible kilométrage, belle présentation
- Performances de très haut niveau
- Moteur Turbo S de 385 ch
- Rare «Exclusive» version
- Low mileage, in beautiful condition
- Very high level of performance
- Turbo S 385 bhp engine

200.000 – 250.000 €

 Seulement 39.000 km d'origine / Only 39,000 km from new
1993 PORSCHE 964 TURBO 3.6 «EXCLUSIVE»

L'actuel propriétaire de cette exceptionnelle Porsche 964 Turbo 3.6 en est le quatrième. Il a fait l'acquisition de cette machine rare il y a quatre ans chez un marchand allemand réputé et a parcouru depuis 4 000 km, portant son kilométrage actuel à 39 000 km, ce qui reste très modeste. Juste après l'avoir achetée, il a confié la voiture à Crubilé Sport, spécialiste reconnu de la marque, pour une vérification complète. Depuis, elle a toujours été entretenue avec soin comme en attestent les nombreuses factures qui font partie du dossier. Cette voiture se présente donc dans un état très bien préservé. Il s'agit en outre d'un modèle particulièrement rare, soit la version 3,6 litres de la 964 Turbo. Sortie du département « Exclusive », elle est équipée du moteur de la Turbo S voyant sa puissance passer de 360 à 385 ch. De nombreuses options comme les spoilers avant et arrière de Turbo S, la sellerie en cuir deux-tons, le toit ouvrant et le tableau de bord en ronce de noyer complètent le tableau.

The current owner of this exceptional Porsche 964 Turbo 3.6 is the fourth since new. He acquired this rare car four years ago from a well-known German dealer and drove the car another 4,000 km, bringing its current mileage to a total of 39,000 km, which is still very modest. Just after buying the car, he entrusted the car to Crubilé Sport, a recognized specialist of the brand, for a comprehensive check. Since then, the car has always been carefully maintained as can be seen by the numerous bills that are part of the documentation on the car. This car is in a very well preserved condition. It is also a particularly rare model, with 3.6-liter version of the 964 Turbo. Coming out of the "Exclusive" department, it is equipped with the Turbo S engine, with a power increase from 360 to 385 bhp. The car features numerous options such as front and rear Turbo S spoilers, upholstery in two-tone leather, a sunroof and a burr walnut dashboard.





Chez Porsche, la famille Turbo occupe une place particulière. Utilisé pour la première fois sur les 917 CanAm, le turbocompresseur n'a cessé ensuite d'être développé et amélioré par le constructeur de Stuttgart. Sa première application à un modèle de tourisme est apparue en 1975 sur la 930 qui posait les bases de cette gamme particulière : en plus du très puissant moteur turbo, elle affichait la forme qui allait rendre le modèle célèbre, avec ses ailes arrière massives surmontées d'un aileron tout aussi impressionnant. Le modèle s'est régulièrement amélioré, la cylindrée passant rapidement à 3,3 litres et la voiture gagnant en puissance et en facilité d'usage.

La 964 Turbo 3.6 est une fille de cette lignée prestigieuse et enviée. Troisième génération de Porsche 911, dotée d'un six-cylindres à plat refroidi par air, pure propulsion, elle reste fidèle à la personnalité des premières du genre. Son moteur développe quelque 385 ch, ce qui lui permet de dépasser 280 km/h en pointe et de passer de 0 à 100 km/h en moins de 5 secondes. Bien campée sur ses jantes Speedline laissant voir les disques de grand diamètre et leurs étriers à quatre pistons, cette voiture présente l'allure qui correspond à ses performances. Elle bénéficie en plus de la facilité d'utilisation et de la fiabilité qui caractérisent la marque. Dans cette configuration rare et désirable, elle est un véritable collector. Nul doute qu'elle saura séduire les amateurs du genre.

At Porsche, the Turbo family occupies a special place. Used for the first time on the CanAm 917, the turbocharger has been ceaselessly developed and improved by the Stuttgart-based carmaker. Its first application to a street legal car appeared in 1975 on the 930, which then laid the foundations of this particular range: in addition to the powerful turbo engine, it also hinted at the shape that would make this model famous with its massive rear wings and an equally impressive spoiler. The model saw its engine size increased over the years to 3.3 liters and then to 3.6, combining massive power with ease of use.

The 964 Turbo 3.6 is a progenitor of this prestigious and coveted lineage. A third generation Porsche 911, with the classic air cooled six-cylinder engine, pure rear wheel drive, the concept remained faithful to the personality of the first of its kind. With the engine developing approximately 385 bhp, the car was capable of exceeding 280 km/h and getting from 0 to 100 km/h in less than 5 seconds.

Shod with the Speedline rims, through which you can see large diameter discs and the four-piston calipers, this car has the look to matches its performance. Plus, it offers ease of use and reliability that characterizes the brand. In this rare and desirable configuration, it is a true collector car that will delight fans of the genre.

138

**Titre de circulation
suédois**

Swedish title

Châssis n°

WPOZZZ93ZGS000588

- Faible kilométrage
- Bel état
- Historique connu

- *Very low mileage*
- *Impressive condition*
- *Continuous history*

80.000 – 100.000 €

1986 PORSCHE 930 TURBO

Après avoir obtenu d'excellents résultats en compétition, à commencer par les épreuves CanAm aux États-Unis, en utilisant un turbocompresseur pour augmenter la puissance des moteurs, Porsche a décidé d'appliquer ce système à ses modèles de tourisme et a lancé en 1976 la 911 Turbo (Type 930). La puissance et le couple de cette voiture étaient tels qu'une boîte quatre rapports suffisait pour en exploiter toutes les capacités.

Avec ses ailes élargies et son aileron arrière, elle avait l'allure agressive correspondant à ses performances exceptionnelles et la relative brutalité de son comportement.

La 3,3 litres Turbo que nous présentons a été livrée neuve le 6 avril 1986 à Chris Billowes, un publicitaire bien connu de Stockholm, par Porsche Karlstad. Elle était de teinte rouge avec intérieur en cuir noir. Vendue en 1992, elle a connu deux autres propriétaires jusqu'à aujourd'hui et a été très peu utilisée, d'où le kilométrage très limité de 66 000 km qu'affiche le compteur. Toujours bien entretenue par Porsche et accompagnée d'un carnet d'entretien dument tamponné, elle représente une excellente occasion d'acquérir une vraie 911 Turbo.

Having, with the best of results, tested the possibility of increasing the power of a race engine by supercharging it with taking the power from the exhausts to drive the "kompressor", Porsche used this system to build their first Turbo road car in 1976. It hit the motoring world with its power and had so much torque that it was unnecessary to fit the gearbox with more than 4 speeds. As one of the fastest sports cars in the world it is still very sophisticated and comfortable to use even.

This 3,3-litre turbo was delivered in striking guards red with black leather interior to its first owner, Chris Billowes, a well-known publican in Stockholm, on the 6th of April 1986 by Porsche Karlstad. The first owner sold it in 1992. The car has had 2 more owners until today. Always well-maintained by Porsche, with a fully stamped service book, it has been hardly been used covering only 66,000 km. This is a great opportunity to acquire a truly classic 911 Turbo.



Carte grise française
French registration

Châssis n° AF77434

- État superbe
- Faible kilométrage
- Accélérations hors du commun

- *Superbe condition*
- *Very low mileage*
- *Amazing acceleration*

150.000 – 200.000 €

2000 BMW Z8

Livrée neuve en Italie, cette BMW Z8 a été achetée par son actuel propriétaire en 2011, alors qu'elle totalisait moins de 20.000 km. Elle en affiche aujourd'hui 27 500, et surtout elle se présente dans un état exceptionnel : sa peinture gris métallisé ne comporte aucune rayure, la sellerie en cuir rouge est comme neuve, le tableau de bord est impeccable, le moteur est parfaitement propre et la capote est en parfait état.

De plus, cette voiture dispose de l'ensemble de la dotation d'origine qui l'accompagnait au moment de la livraison neuve : hard-top (avec, chose rarissime, son support et sa housse), couvre-capote, filet anti-remous, sa housse, les différents manuels d'entretien et d'utilisation, trois jeux de clés, trousse à outils et même miniature au 1/18° qui était remise au propriétaire. Il ne manque rien ! Il est important de le préciser tant cette Z8 est une opportunité unique d'acquérir un modèle rare et exceptionnel.

Delivered new in Italy, this BMW Z8 was purchased by its current owner in 2011, when it had covered less than 20,000 km. The odometer displays 27,500 km today and the car is in exceptional condition: its metallic grey paint has no blemishes, the red leather upholstery is like new, the dashboard is in an impeccable state, the engine compartment is perfectly clean and the roof is in excellent condition. Additionally, this car has all of the original equipment that came with it at delivery: the hardtop (with its frame and cover), a tonneau cover, a windjammer, its cover, the various service and owner's manuals, three sets of keys, a tool kit and even a miniature 1/18th model of the Z8 that was given to the owner. Nothing is missing! It is important to point it out, as this Z8 is a rare opportunity to acquire an exceptional model. Mechanically, the service history proves the excellent condition and our test drive was a thrilling





Sur le plan mécanique, l'historique d'entretien complet atteste d'un excellent état et notre essai nous a fait ressentir le frisson des roadsters les plus prestigieux. Lancée en 2000, la Z8 présentait un exercice de style parfaitement réussi mêlant clins d'œil rétro et courbes sensuelles. Son V8 de 400 ch la propulsait de 0 à 100 km/h en 4,7 secondes et, aujourd'hui, cette voiture est déjà entrée dans la légende BMW, surtout après son passage dans Le monde ne suffit pas, entre les mains de James Bond...



experience to appreciate one of the most prestigious of roadsters ever. Launched in 2000, the Z8 was a very successful exercise in style that managed to combine retro cues with sensual curves. Its 400bhp V8 propelled the car from 0 to 100 km/h in 4.7 seconds, and today, this car is already one of the legendary models from BMW, especially since it was seen being driven by the redoubtable James Bond in the movie The World Is Not Enough...



**Carte grise française
French registration**

 Châssis n°
ZFFXR42B000111633

- Ex-Florent Pagny
- Rare version à boîte F1
- Belle présentation

- *Ex-Florent Pagny*
- *Rare version with the F1 gearbox*
- *In very good condition*

60.000 – 80.000 €
1998 FERRARI F355 GTS F1

Cette Ferrari F355 GTS fait partie des 529 exemplaires ayant bénéficié d'une boîte F1 séquentielle et, de plus, elle a appartenu au chanteur Florent Pagny. Il l'avait achetée neuve au garage Auto Palace de Mandelieu au mois de mars 1998, comme en atteste le bon de commande porté au dossier. Elle appartient aujourd'hui à son quatrième propriétaire, qui en a fait l'acquisition en 2004, et elle a toujours bénéficié d'un entretien dans les Établissements Pozzi, à Levallois, comme le montrent le carnet d'entretien et l'important dossier de factures. Les courroies et la boîte de vitesses ont été remplacées en 2013, alors que le compteur affichait 64.000 km. Ce chiffre est aujourd'hui de 68 800 km, ce qui est peu pour une telle automobile. Tous les plastiques, réputés fragiles, ont été changés.

La teinte "Grigio Titano" donne à cette Ferrari F355 une allure dont la discrétion égale la grande classe, tout en se mariant à merveille avec la sellerie en cuir rouge très bien préservée. De plus, cette voiture constitue un jalon dans l'histoire Ferrari puisque c'est la première version de tourisme à bénéficier de la boîte séquentielle avec palettes au volant, qui se généralisera par la suite. Sa rareté, combinée au plaisir d'utilisation, en fait un modèle de choix.



This Ferrari F355 GTS is one of 529 cars with a sequential F1-style gearbox. And, furthermore, it belonged to the French singer and star Florent Pagny. He had bought it new from Auto Palace, in Mandelieu, in March 1998, as can be seen from the purchase order. It now belongs to the fourth owner, who acquired the car in 2004. The car has always been maintained by Établissements Pozzi, in Levallois, as can be seen from the service logbook and the comprehensive invoices folder. The belts and the gearbox were replaced in 2013, when the counter showed 64,000 km. That odometer shows 68,800 km now, which is quite low for such a car. All plastic parts, known to be fragile, have been changed. The "Grigio Titano" colour gives this Ferrari F355 a certain allure of class, whilst matching perfectly well with the very well preserved red leather upholstery. Moreover, this car is a milestone in Ferrari history, since it is the first version of all street legal Ferraris to get the sequential gearbox with paddle shifters, which became the norm subsequently. Its rarity, combined with the pleasure of easy use, makes it a very special model indeed.





COLLECTION DE TROIS FERRARI BERLINETTA BOXER

Les trois Berlinetta Boxer que nous sommes heureux de vous présenter proviennent d'une importante collection suisse. Notre amateur passionné par les Ferrari GT de route a participé au 24 heures du Mans à deux reprises au début des années 2000 à la suite de son père qui avait participé sur Porsche 917 à la course mancelle. Il a essayé de conserver ses autos dans le meilleur état d'origine possible. Ses obligations professionnelles, toujours plus importantes, ne lui permettant pas de profiter de ses autos comme il le souhaiterait, elles n'ont que peu roulé ces dernières années et nécessiteront une révision.



COLLECTION OF THREE FERRARI BERLINETTA BOXER

The three Berlinetta Boxers that we are very happy to offer, come from an important collection in Switzerland. Our enthusiast, passionate about Ferrari GTs, participated in the 24 Hours of Le Mans twice in the early 2000s, after his father, who had driven a Porsche 917 at Le Mans. He has tried to keep his cars in the best possible original condition. His professional obligations, which have become more and more important, do not allow him enough time to enjoy his cars he would like to and as they have hardly been used in recent years, they will need to be serviced.

**Titre de circulation
suisse
Swiss title**

Châssis n° 43487

Moteur n° F110A*00299*

- Seulement 8 561 km d'origine
- État d'origine vraiment exceptionnel
- Carnets, trousse à outils

- *Just 8 561 km from new*
- *Exceptional original condition*
- *Manuals, toolkit*

300.000 – 350.000 €

Seulement 8 561 km d'origine / *Just 8 561 km from new*

1982 FERRARI 512i BERLINETTA BOXER ●

Après avoir fait passer en 1976 la cylindrée de la 365 GT4 à 5 litres pour en faire la 512 BB, Ferrari poursuit l'évolution de sa première berlinette à moteur central. En 1981, le constructeur abandonne les carburateurs au profit de l'injection et la voiture devient la 512 BBi. C'est au Salon de Francfort qu'est dévoilée cette nouvelle version dont les 340 ch sont délivrés de façon plus progressive et mieux maîtrisée, de façon à rendre la voiture plus facile et plus agréable à conduire. Cette mécanique brillante se complète d'une finition luxueuse, avec une sellerie signée Ermenegildo Zegna. En trois ans, cette version va rencontrer un succès important, avec 1.007 exemplaires vendus. Elle laissera la place en 1984 à l'étonnante Testarossa.

L'histoire de l'exemplaire que nous présentons est peu commune. Le client russe qui l'a acheté neuf l'a fait immatriculer mais sans en prendre livraison, car il souhaitait en faire cadeau à une de ses connaissances. Mais finalement ce projet ne s'est pas réalisé et la voiture est restée dans la concession, sans rouler, jusqu'en 1984.

Remise en vente, c'est un transporteur de Lugano qu'elle a séduit. Il s'en est très peu servi et a fini par s'en séparer dans les années 2000, quand notre collectionneur en a fait l'acquisition. Lui-même l'a également très peu utilisée (le compteur affiche 8.561 km), si bien que la voiture est dans un état d'origine tout à fait exceptionnel et qu'il sera nécessaire de procéder à une révision avant de pouvoir profiter pleinement de ce pur-sang. L'habitacle est comme neuf, la sellerie des sièges beiges striés de gris est absolument impeccable, de même que le tableau de bord avec ses instruments à chiffres rouges sur fond noir. Un plastique de protection d'origine couvre encore les seuils de portes.

Having increased the engine size of the 365 GT4 to 5-litres in 1976, to produce the 512 BB, Ferrari continued to work on the evolution of its first mid-engined berlinetta. In 1981, the constructor abandoned the use of carburettors in favour of an injection system and the car became the 512 BBi. This new version, first unveiled at the Frankfurt Motor Show, produced 340 bhp, delivered in a more progressive and controlled fashion, making the car easier and nicer to drive. This exceptional engineering was shown off with a luxurious finish, including upholstery styled by Ermenegildo Zegna. Within three years this version was a great success, with 1007 examples sold. The model gave way to the extraordinary Testarossa in 1984.

The example on offer has an unusual history. The Russian client who bought the car new, had it registered without taking delivery, as he wished to give it to an acquaintance as a gift. However, this plan did not come to fruition, and the car remained with the dealer, without being driven, until 1984.

Put up for sale once more, it came to the attention of a haulier from Lugano. He used the car very little, parting with it in the 2000s, when it was acquired by our collector. He also used it sparingly (the odometer stands at 8 561 km) and this thoroughbred is thus presented in completely exceptional original condition, requiring servicing before use, to ensure that its potential can be fully enjoyed. The passenger compartment is as new, with impeccable grey-striped beige seats, and a dash displaying instruments with red numbers on a black background. The original plastic covers are still on the door sills.





A l'extérieur, la peinture rouge ne présente pas de défaut apparent et les jantes sont exemptes de traces de heurts ou de coups. Le compartiment avant, avec son capot ouvrant d'une pièce intégrant les ailes, dissimule encore la trousse à outils d'origine, enfermée dans sa housse, elle-même protégée par un plastique. La voiture comporte aussi ses documents, carnets et manuels d'origine dans leur pochette.

Il est extrêmement rare de trouver une telle automobile affichant un kilométrage aussi faible et un état aussi bien préservé. On peut affirmer sans sa tromper qu'il s'agit d'une des plus belles 512 BBi actuellement sur le marché, et peut-être la plus belle. Une occasion qui ne se représentera pas de sitôt.

On the exterior, the red paintwork presents no apparent faults and the wheels are free of knocks and marks. The front compartment, with bonnet opening in one piece with the wings, still houses the original toolkit, in its cover, itself in protective plastic. The car also comes with its documentation, original manuals and books in its folder. It is extremely rare to come across this type of car with such low mileage and in such well-preserved condition. It is safe to say this must be one of the best 512 BBis currently on the market, possibly the best. Making this an opportunity that won't come round again soon.



Titre de circulation suisse

Swiss title

Châssis n° 18035

Moteur n°

F102A000*00179*

- État d'origine rare
- Documentation incroyable
- Première supercar Ferrari

- *Rare original condition*
- *Incredible documentation*
- *The first Ferrari supercar*

400.000 – 450.000 €

Vendue avec carnets, facture d'achat et bulletin de garantie d'origine / Sold with original logbooks, bill of sale and guarantee

1974 FERRARI 365 GT4 BERLINETTA BOXER •

Malgré la présentation de la Lamborghini Miura en 1966, Enzo Ferrari va attendre plusieurs années avant de présenter une berlinetta de haut niveau équipée d'un moteur central. Le constructeur commence par tester cette configuration mécanique sur la Dino 206 GT, lancée en 1967, et ce n'est que lorsqu'il considère que la solution est suffisamment au point qu'il lance une version capable de remplacer la 365 Daytona. Ainsi est dévoilée au Salon de Turin 1971 la 365 GT4 BB qui innove non seulement sur le plan de la structure, mais aussi sur celui du moteur puisque le V12 laisse place à un 12 cylindres à plat opposés "boxer", d'où le nom "Berlinetta Boxer" de la voiture. Dérivé des nouvelles mécaniques utilisées par Ferrari en Grand Prix et en sport, il se présente ici, pour répondre aux contraintes de place, au-dessus de la boîte de vitesses et, avec sa cylindrée de 4,4 litres, il développe 380 ch. C'est au Salon de Paris 1973 que la version commercialisée est présentée. Avec un dessin signé Fioravanti pour Pininfarina, la carrosserie de la voiture mêle subtilement agressivité et sportivité. Ce modèle est commercialisé à partir de 1973 et son nom correspond encore au système de numérotation traditionnel de Ferrari, qui indique la cylindrée unitaire qui est d'ailleurs la même que sur la Ferrari Daytona qui la précédait. Produite à 387 exemplaires, la 365 est de loin la plus rare des différentes versions de Berlinetta Boxer. Elle est aussi la plus puissante et la plus typée, et elle fait partie du club très fermé des voitures atteignant 300 km/h, ce qui était exceptionnel à son époque.

Cette Ferrari 365 GT4 BB a été achetée neuve par la société d'un banquier genevois. Il pratiquait la course automobile (notamment avec une Ferrari 250 GTO) et connaissait bien le père de notre collectionneur, au point de lui apporter son sponsoring. Ce dernier était en effet lui aussi pilote, avec entre autre une participation aux 24 Heures du Mans 1971 sur Porsche 917. La facture d'origine, jointe au dossier, affiche un prix de 110.000 francs

Despite the appearance of the Lamborghini Miura in 1966, it was several years before Enzo Ferrari presented a top-level mid-engined berlinetta. The constructor began by testing this configuration on the Dino 206 GT, launched in 1967, and only once it was felt to be sufficiently developed was a version capable of replacing the 365 Daytona produced. Thus the 365 GT4 BB was launched at the 1971 Turin Motor Show, innovative not just for its structure, but also for its engine, as the V12 gave way to a flat 12-cylinder « boxer » set-up, hence the name « Berlinetta Boxer ». Derived from the new engines used by Ferrari in Grand Prix and competition, the 4.4-litre 380 bhp engine in this model, where space was at a premium, was positioned above the gearbox. The production model was introduced at the 1973 Paris Motor Show. Designed by Fioravanti for Pininfarina, the body was a subtle mix of aggressive sportiness. Production began in 1973, and the name corresponded to Ferrari's traditional system of numbering, indicating the cylinder size, as with the preceding Ferrari Daytona. With just 387 examples built, the 365 is by far the rarest of the various versions of the Berlinetta Boxer, and also the most powerful. It belongs to the highly exclusive group of cars capable of reaching 300 km/h, an exceptional feat at that time.

This Ferrari 365 GT4 BB was bought new by the company of a banker from Geneva. He was involved in motor racing (notably in a Ferrari 250 GTO) and was a close acquaintance of our collector's father, who he sponsored. The latter was also a racing driver, who participated in the 1971 Le Mans 24 Hour Race in a Porsche 917. The original bill, in the file, records a price of 110,000 swiss francs. It is interesting to note that the car was delivered new with a full set of suitcases adapted specifically for the car. The father of our collector took on the car at the start of the 1980s and, for sentimental reasons, passed it on to his son, also passionate about







suisse et il est intéressant de noter que la voiture a été livrée neuve avec l'ensemble de valises spécifiquement adaptées à la voiture.

Le père de notre collectionneur a récupéré la voiture au début des années 1980 et, pour des raisons sentimentales, il va l'offrir à son fils. Celui-ci était lui aussi passionné de sport automobile et pilotait à ses heures. Ainsi, il a participé aux 24 Heures du Mans en 2002 et 2003. Il a su préserver cette voiture en l'utilisant avec parcimonie, si bien qu'elle se présente aujourd'hui dans un état d'origine vraiment superbe, dans sa teinte Rosso Chiaro et noir. Elle n'a subi aucune modification particulière, à l'exception du volant, et comporte encore ses six échappements caractéristiques de cette première version de la Berlinetta Boxer.

Le compteur affiche moins de 40 000 km et l'intérieur est tout aussi bien préservé, avec sa sellerie beige clair et ses moquettes rouges. Le tableau de bord, qui ne présente pas de défaut, comporte un autoradio Voxson d'époque. En plus de la facture d'origine, la voiture est accompagnée du bulletin de garantie, du carnet d'entretien, du manuel d'utilisation, du mode d'emploi de l'autoradio, le tout dans la pochette d'origine. La mallette à outils est fixée sous le capot avant dans l'emplacement prévu à cet effet. La voiture ayant peu roulé ces derniers temps, elle réclamera une révision. Il est toutefois rarissime de trouver une Ferrari 365 GT4 BB dans un tel état de préservation et, à l'heure où ce modèle trouve sa place au rang des Ferrari classiques, cet exemplaire représente une très belle opportunité.

motorsport and driving. He also competed in the Le Mans 24 Hours in 2002 and 2003. He preserved this car by using it sparingly, and it is presented today in superb original condition, in Rosso Chiaro and black. The car has not undergone any particular alterations, with the exception of the steering wheel, and has the six exhaust pipes characteristic of this first version of the Berlinetta Boxer.

The odometer records less than 40,000 km and the interior is also well-preserved, with light beige upholstery and red carpets. The immaculate dashboard sports a period Voxson radio. In addition to the original bill of sale, the car comes with the guarantee certificate, service book, owner's manual and radio instruction manual, all in the original folder. The toolkit is attached under the bonnet at the front, in the slot provided for this purpose. As the car has not been driven for some time, it will require re-commissioning. It is incredibly rare to find a Ferrari 365 GT4 BB in such well-preserved condition. Now that this model is finding its position amongst the classic Ferrari, this example represents a wonderful opportunity.

Titre de circulation suisse

Swiss title

Châssis n° 22901

Moteur n°

F102B000*00199*

- Performances très élevées
- Carnets, trousse à outils
- Entre les mêmes mains depuis une vingtaine d'années

- *High performance*
- *Manuals, toolkit*
- *In the same hands for the last twenty years*

350.000 – 400.000 €

1978 FERRARI 512 BERLINETTA BOXER •

Après avoir enfin répondu à la Lamborghini Miura et présenté sa Berlinetta Boxer à moteur central, Ferrari va poursuivre l'évolution de son modèle. La première 365 GT4 BB est commercialisée en 1973 et, en 1976, elle se transforme en 512 BB. Le nom correspond au nouveau système de numérotation choisi par Ferrari : au lieu d'indiquer la cylindrée unitaire, comme sur la 365, il comporte le chiffre de cylindrée suivi du nombre de cylindres. Donc ici 5 litres et 12 cylindres, la voiture comportant toujours un moteur à plat issu de la compétition et placé au-dessus de la boîte de vitesses. Dans cette version, il est encore alimenté par quatre carburateurs Weber à trois corps mais l'augmentation de cylindrée permet un gain en matière de couple, ce qui permet à la voiture d'offrir un agrément de conduite supérieur. Comme sa devancière, elle est capable d'atteindre 300 km/h, ce qui était à l'époque réservé à une élite automobile. Et en plus elle présente la stabilité et le comportement routier permettant de rouler à cette vitesse, ce qui n'était pas le cas de la Lamborghini Miura. Ce modèle a été produit à 929 exemplaires. C'est plus que la 365 GT4, mais moins que la 512 à injection. Il s'agit du tout dernier modèle produit par Ferrari avec une alimentation par carburateurs.

Cette Ferrari 512 Berlinetta Boxer a été vendue neuve à M. Egger par l'intermédiaire d'Auto Dino AG, le concessionnaire de Zürich. Vivant entre la Suisse et les États-Unis, M. Egger a fini par s'installer outre-Atlantique. Il a décidé d'y exporter sa voiture, ce qui s'est fait à la fin de l'année 1979 comme en témoignent les documents de douane d'époque qui sont inclus au dossier. Ensuite, le carnet de service montre que la voiture a été entretenue chez Polo Motors Inc., dans le Kansas. M. Egger est rentré en Suisse dix ans plus tard, et la voiture a fait de même le 30 mai 1989. A cette époque, le kilométrage a passé la barre des 50.000 km.

Having finally responded to the Lamborghini Miura with the introduction of the mid-engined Berlinetta Boxer, Ferrari continued to develop this model. The first 365 GT4 BB went on sale in 1973 and in 1976 it evolved into the 512 BB. The name corresponded to the new numbering system chosen by Ferrari : instead of indicating the engine size, as with the 365, it was made up of the initial number of the cylinder size followed by the number of cylinders. Here it was 5-litres and 12 cylinders, and retained the flat engine derived from competition, positioned above the gearbox. In this version, the engine was still supplied by four triple-bodied Weber carburetors, but the larger engine size increased the torque, improving the driveability of the car. Like its predecessor, it was capable of a top speed of 300 km/h, something reserved for a small number of elite cars at that time. Moreover, it had superior handling and stability at high speeds that couldn't be matched by the Lamborghini Miura. Some 929 examples of this model were built, more than the 365 GT4, but less than the 512 injection model. It was the very last carburetor-fed model to be produced by Ferrari.

This Ferrari 512 Berlinetta Boxer was sold new to Mr Egger, through the intermediary of Auto Dino AG, the dealer based in Zurich. Living in Switzerland and the United States, Mr Egger finally settled in America. At the end of 1979 he decided to export his car, as recorded in the period customs documentation, included in the file. The service book shows that the car was subsequently maintained by Polo Motors Inc., in Kansas. Mr Egger returned to Switzerland ten years later, and the car followed on 30 May 1989. At this time the mileage had passed 50,000km. Our collector acquired the car a little while later, in the 1990s. He has driven it very little, but has ensured that it has been started and





C'est un peu plus tard, dans les années 1990, que notre collectionneur en a fait l'acquisition. Il a peu roulé avec, mais l'a fait démarrer régulièrement tout en assurant un entretien régulier. Le compteur affiche aujourd'hui 72.530 km et la voiture se présente dans un très bel état d'origine. De teinte rouge avec les bas de caisse noirs caractéristiques, elle comporte un habitacle bien préservée dont les sièges en cuir beige strié de noir sont en état d'usage. Elle est accompagnée de son manuel d'utilisation, de son carnet d'entretien, du carnet des agents Ferrari, ainsi que de son cric et de sa mallette à outils fixée dans le compartiment avant. Comme elle n'a pas roulé depuis un certain temps, il sera nécessaire de procéder à une révision avant de pouvoir profiter pleinement des performances hors du commun de cette première Ferrari de route à moteur central. Dans son rare état d'origine, entretenu avec soin et entre les mêmes mains depuis une vingtaine d'années, cet exemplaire d'une des Ferrari de route les plus rapides offre un indéniable attrait.



served regularly. Today the odometer stands at 72,530 km and the car is presented in nice original condition. Liveried in red with the characteristic lower body in black, the interior is well preserved with black-striped beige leather seats in used condition. It comes with owner's manual, service book, Ferrari agents' book, jack and tool case fastened in the front compartment. As the car hasn't been driven for some time, a service will be required to allow full appreciation of the outstanding performance of this first mid-engined road-going Ferrari. In rare original condition, carefully maintained and in the same ownership for the last twenty years, this example of one of the fastest road-going Ferrari offers undeniable appeal.



Carte grise française French registration

Châssis n°
ZAM339B00NA300350
Type Moteur : AM 479

- Modèle rare
- Faible kilométrage, deux propriétaires seulement
- Performances très élevées

- *Rare model*
- *Low mileage, two owners only*
- *Very high performance*

50.000 – 70.000 €

1994 MASERATI SHAMAL

Cette Maserati Shamal n'a connu que deux propriétaires et se présente en bel état. De teinte bleu, sa sellerie en cuir beige clair montre les traces d'un usage soigneux, avec un tableau de bord en bois impeccable. Affichant 48.269 km au compteur, elle est dotée de ses carnets d'entretien tamponnés et à jour, du manuel d'utilisateur, de la garantie et d'un double de clefs, le tout dans la pochette d'origine. Elle a bénéficié récemment du remplacement des deux disques et plaquettes avant, de la vidange de tous les liquides (y compris freins et climatisation) et du remplacement des filtres.

La Shamal est une des versions les plus abouties et les plus performantes de la famille Biturbo, lancée en 1981 par Alejandro De Tomaso et dessinée par Marcello Gandini. Première voiture de tourisme équipée de deux turbos, ses défauts de jeunesse se sont progressivement effacés, surtout après l'arrivée de Fiat dans le capital, en 1988. La Shamal en a profité : avec son V8 3,2 litres à deux turbos IHI développant 322 ch et sa suspension sophistiquée, ce bolide atteignait 275 km/h. Supercar avant l'heure, elle n'a été produite qu'à 369 exemplaires, ce qui en fait une voiture rare et offrant un rapport prix/performances incomparable.

This Maserati Shamal has had only two owners and is presented in beautiful condition with its blue hue, light beige leather upholstery showing traces of very careful use and a dashboard in impeccable wood. With 48.269 km on the clock, the car comes with its stamped and updated service books, a user manual, a warranty book and a double set of keys, all in the original pouch. Two discs and pads have recently been replaced, as well as all fluids and oils (including brakes and air conditioning) and the filters.

The Shamal is one of the most successful and one of the most powerful versions of the Biturbo family, which was first launched in 1981 by Alejandro De Tomaso. The Shamal was designed by the legendary Marcello Gandini. The first passenger car equipped with two turbos, the Biturbo had teething problems that were gradually resolved, especially after the arrival of Fiat in the ownership of the brand in 1988. The Shamal took advantage of that: with its 3.2-liter V8 twin-turbo IHI developing 322 bhp and its sophisticated suspension, the car managed a V-max of 275 km/h. A supercar before its time, just 369 were produced, making it a very rare car with an unmatched price-to-performance ratio.



**Titre de circulation
allemand
German title**

Châssis n°
ZFFSA17JAP0087938
Moteur n°
F113A04025406

- Trois propriétaires
seulement
- 22 500 km d'origine
- Bel état

- 3 owners from new
- 22,500 kms from new
- Nice condition

120.000 – 140.000 €

1991 FERRARI TESTAROSSA

Remplaçant la Berlinetta Boxer, la Testarossa reprenait la même architecture moteur, un 12 cylindres à plat, et les caches arbres à cames peints en rouge permettaient de faire renaître le nom célèbre Testarossa, en un mot cette fois. Avec plus de 400 ch et 300 km/h, cette berlinette brillante séduisait le monde entier.

La voiture que nous proposons a été vendue neuve au Japon et n'a été que récemment réimportée en Europe. Il s'agit d'une version dite "cinque dadi", c'est-à-dire équipée de jantes à cinq goujons au lieu des fixations centrales précédentes. Jamais accidentée, elle n'a connu que trois propriétaires depuis l'origine et elle est encore accompagnée de ses jeux de clés d'origine, de sa trousse à outils, de sa roue de secours et des différents manuels qui étaient, selon le propriétaire, fournis par l'usine avec la voiture. Elle a été livrée aux spécifications européennes et le dossier comporte un contrôle technique du TÜV allemand ainsi qu'un "Gutachten" (certificat) de German Classic Data qui donne une note de 2+ dans l'évaluation de l'état de la voiture, note particulièrement flatteuse.

Une révision a été effectuée récemment, avec remplacement des courroies de distribution et entretien de la climatisation. Il est très probablement difficile de trouver sur le marché une Testarossa en aussi bon état que celle-ci.



For over 10 years, the 365 GT/4 "Berlinetta Boxer", followed by the 512 BB, had their reign as Ferrari's flagship sportcars, but, in 1984 it was time to develop a successor. Faithful to their traditional coachbuilder, Ferrari entrusted Pininfarina with the design of the new Testarossa, and maintained the architecture of the engine, a flat 12. The cam-covers were colored a bright shade of red, allowing for the resurrection of the famous name "Testa rossa" symbolic of the Ferrari's great racing success during the 1950s. With almost 400 bhp reaching almost a 300 km/h top speed along with its breathtaking design, this powerful and comfortable GT immediately seduced its audience when introduced to the world. The car on offer today, was originally sold new in Japan and has recently been brought to Europe. This "cinque dadi" version Testarossa, meaning that it has 5 wheels nuts instead of the central wheel nuts which equipped the earlier version. It is accident free and only had 3 owners from new. It still retains its originally issued keys. It has its spare wheel, the tools and according to the owner has the books it was delivered with. It was delivered with European specifications and now has a German Tüv as well as a German Classic Data "gutachten" (valuation and condition report) of 2+ which is very good. The car has been recently serviced which included: changing the cam-belt, adjusting the valve timing and servicing the air conditioning. Finally; it seems rare to find a Testarossa in such condition.



Carte grise française
French title

 Châssis n°
 ZFFD757B000138735

- Faible kilométrage, version rare
- Entretien soigné, voiture saine
- Couleur d'origine rare et originale

- *Low mileage, rare version*
- *Carefully maintained, great car*
- *Rare and unusual original colour*

170.000 – 200.000 €

2004 FERRARI 360 MODENA CHALLENGE STRADALE

Cette Ferrari 360 Modena Challenge a été vendue neuve en Allemagne, à un amateur qui la faisait entretenir chez Ferrari Stuttgart. En 2008, elle passait entre les mains du propriétaire de l'écurie tchèque Speedmaster Racing, qui ne parcourait que 2 000 km. L'entretien annuel de routine était alors effectué par l'écurie. En 2014, la voiture retournait chez Ferrari Stuttgart pour une révision importante avec remplacement des courroies juste avant que l'actuel propriétaire, un collectionneur de Porsche français, en prenne possession. Il faisait alors remplacer les plaquettes de freins CCM et demandait de corriger la hauteur de caisse pour qu'elle soit conforme à l'origine. Il procédait aussi à quelques travaux cosmétiques. Un examen sur pont nous a permis de constater l'absence de trace d'accident. La carrosserie ne présente pas de défaut de peinture, qui semble celle d'origine à l'exception du bouclier avant, spécifique à ce modèle. Les jantes ne montrent pas de rayures et sont chaussées de Pirelli P-Zero usés à 25 %. L'échappement est d'origine et le compteur affiche un peu plus de 26.000 km. A l'intérieur, les sièges baquet en alcantara et carbone son impeccables, de même que les moquettes en laine. L'ensemble des carnets d'entretien (tamponné) et d'utilisation seront remis à l'acheteur. C'est une voiture saine, qui n'a pas subi de modifications ni bricolages comme c'est parfois le cas sur les modèles très sportifs comme celui-ci. A ce titre, rappelons que la Challenge Stradale n'a pas grand-chose à envier à quiconque : son V8 de 3,6 litres développe 425 ch à 8 500 tr/min, ce qui lui donne une puissance spécifique (et une sonorité !) exceptionnelle pour un moteur atmosphérique. Ainsi, la voiture accélère de 0 à 100 km/h en 4,1 secondes et dépasse 300 km/h en pointe, de véritables valeurs de supercar.

This Ferrari 360 Modena Challenge was sold new in Germany, to an enthusiast who had the car maintained by Ferrari Stuttgart. In 2008 it was bought by the owner of the Czech team Speedmaster Racing, who covered just 2 000 km in it. The routine annual maintenance was carried out by the team. In 2014 the car returned to Ferrari Stuttgart for a major service, when the belts were replaced shortly before the current owner, a French Porsche collector, acquired the car. He had the CCM brake pads replaced and asked to have the ride height corrected to conform to the original specification. He also had some cosmetic work carried out. On inspecting the car on a ramp, we found no trace of accident. There is also no sign of any defect in the paintwork to the body, which appears to be original with the exception of the front bumper, specific to this model. The wheels are unmarked and fitted with Pirelli P-Zero tyres with 25% wear. The exhaust is original and the odometer records just over 26,000 km. Inside, the alcantara and carbon bucket seats are in perfect condition, as are the wool carpets. The complete service book (stamped) and owner's manual will be passed on to the new owner. This is a very sound car that has not been modified in any way, as is sometimes the case with very sporty models such as this. Of course, the Challenge Stradale has no reason to envy any other machine: it's V8 3.6-litre engine produces 425 bhp at 8 500 rpm, giving the car exceptional power (and sound !) for a normally aspirated engine. The car accelerates from 0 to 100 km/h in 4.1 seconds and has a top speed of over 300 km/h, making this a real supercar. Designed to be suitable for circuit driving, the car also benefits from special suspension, bodywork and brakes, and is more than 100 kg lighter than the standard 360 Modena.





Conçue pour permettre un usage circuit, la voiture bénéficiait aussi de spécificités particulières de suspension, de carrosserie et de freins, sans oublier un allègement de plus de 100 kg par rapport à la 360 Modena standard. La Challenge Stradale aurait été produite à un peu moins de 1.300 exemplaires, pour un total de quelque 17.500 unités toutes versions confondues.

Avant la vente, la voiture a été confiée à l'atelier Fiorano pour une révision annuelle. Avec sa belle livrée jaune très rare, son historique suivi, son kilométrage limité et son état très soigné, cette 360 Modena Challenge Stradale a encore de très belles heures d'émotion et de plaisir automobile à proposer.

Just under 1,300 examples of the Challenge Stradale were built, out of some 17,500 of all versions together.

Before the sale, the car was given an annual service at the Fiorano workshop. With its stunning and very rare yellow livery, full history, low mileage and well-maintained condition, this 360 Modena Challenge Stradale has plenty of driving pleasure to offer.



**Titre de circulation
suédois
Swedish title**

Châssis n° AM 115*1052

Moteur n° AM 115*1052

- Un des plus beaux dessins de Giugiaro
- Performances élevées pour l'époque
- Restaurée par un spécialiste renommé

- *One of Giugiaro's most beautiful designs*
- *Very high performance for the time*
- *Restored by a renowned specialist*

250.000 – 290.000 €

1969 MASERATI GIBLI 4700 COUPÉ

La Maserati Ghibli correspond à l'un des dessins de carrosserie les plus emblématiques de son époque, rivalisant d'élégance avec la Lamborghini Miura ou la Ferrari Daytona.

L'exemplaire que nous proposons, numéro de châssis 1052, a été vendu neuf en Italie, puis exporté en Suède où il était immatriculé le 18 avril 1975. En 1994, la voiture était achetée par Gunnar Elmgren, président de la FIA Suède, pour compléter la Maserati 6CM qu'il utilisait alors en compétition. Elle était par la suite cédée à Jan Mathiasson, habitant de Gothenburg (Suède) qui la confiait en 2005 à AMK, spécialiste Maserati basé à Saltsjö-Boo. Cette Ghibli bénéficiait alors d'une restauration mécanique et carrosserie, l'intérieur recevant par la même occasion une sellerie neuve. La voiture était ensuite vendue à Roddy Berntsson, collectionneur de

The Maserati Ghibli needs little introduction to Italian car enthusiasts and surely must be one of the most iconic designs of all time, a rival to the Lamborghini Miura and the Ferrari Daytona.

Chassis 1052 on offer was sold new in Italy 1969 and was exported to Sweden where it was registered on the 18th of April 1975. In 1994 the Chairman of the Swedish FIA, Gunnar Elmgren, bought the car to complement the Maserati 6CM he was racing at the time.

The owner after Gunnar Elmgren was Jan Mathiasson from Gothenburg who subsequently sent it to Swedish Maserati Specialists AMK in Saltsjö-Boo in 2005 to have the body and engine restored. The interior was also re-trimmed at the same time. The car was sold to Stockholm collector Roddy Berntsson who sent it back to AMK, this time to have





Stockholm, qui la renvoyait à nouveau à AMK : cette fois, ce sont les suspensions et les freins qui faisaient l'objet des soins du spécialiste. A cette époque, la voiture était rouge Ferrari mais l'actuel propriétaire a choisi de lui rendre sa teinte d'origine, "Rosso Rubino", rouge rubis. Il s'agit d'un exemplaire superbe, de très belle présentation et qui est encore équipé de son moteur d'origine.

the brakes and suspension refurbished. The car was then Ferrari red but the current owner has had it repainted in Rosso Rubino, the colour it was painted originally. This is a splendid example, in nice condition, with superb mechanics and still retaining its original engine.

**Titre de circulation
suédois
Swedish title**

Châssis n° AM 112*520
Moteur n° AM 112*520

- Même propriétaire depuis 39 ans
- Superbe état
- Dessin classique

- *Continuous history*
- *Marvellous condition*
- *Classic Maserati design*

90.000 – 140.000 €

1969 MASERATI MEXICO

Cette Mexico 4,2 litres a été livrée neuve en Italie. En 1976, lors d'une visite à l'usine Maserati à Modène avec le Club Maserati suédois, le propriétaire actuel est tombé en arrêt devant une Mexico bleu foncé qui était dans l'atelier pour une opération d'entretien. Séduit par l'auto, il s'en est entretenu avec M. Oscar Gnoli, de Maserati, qui lui a confirmé qu'elle était à vendre. La transaction s'effectuait donc le 1er avril 1976. La voiture parcourait 300 m avant de s'arrêter et d'être à nouveau confiée à l'atelier pour quelques travaux mineurs, avant d'être transportée en Suède et rejoindre le garage de son nouveau propriétaire.

Notre collectionneur utilisait la voiture régulièrement pendant dix ans avant de la restaurer. Le moteur était refait, la rouille traitée et la carrosserie repeinte de teinte rouge. La sellerie bénéficiait aussi d'une réfection et la voiture était équipée de pompes à essence neuves. Dans les années 1990, elle recevait une boîte de vitesses neuve et, chaque année, une révision lui était consacrée avant qu'elle ne prenne la route des rallyes internationaux du club Maserati, en Europe. Notre consultant Niklas Hannah a eu l'occasion alors qu'il était âgé de 15 ans de voyager à l'arrière de cette voiture, à l'occasion des rencontres du club Maserati : il connaît donc cette voiture depuis 1976. Amoureusement soignée et entretenue par notre collectionneur depuis 39 ans, elle est maintenant proposée à la vente pour trouver un amateur capable de l'apprécier tout autant que son précédent propriétaire.

This 4,2 litre Mexico was delivered new in Italy in 1969. The current owner was on a visit with the Swedish Maserati club in 1976 at Viale Ciro Menotti Modena where the factory is, and in the service department was a dark blue Mexico that he took a fancy to. Signor Oscar Gnoli from Maserati informed our collector that the car was indeed for sale and the car was duly bought on the 1st of October 1976. The car drove around 300 metres before it stopped and had to be taken back for some minor work before it could be driven straight back to Sweden by the happy new owner. He then used the car ten years before it had to be restored. The engine was done, rust fixed, it was re-painted red from the original blue, re-trimmed in the same colour and it had new petrol pumps fitted. In the 90s a new gearbox was installed and it always went through a comprehensive service every year before going to its annual trip to the International Maserati club meetings in Europe. Artcurial's specialist Niklas Hannah used to be driven as a 15 years old boy in the backseat of this car to Maserati club events, he has been known this car from 1976 until today. A car that has been loved and cherished all its life and now, 39 years after he bought it in Modena, our collector has decided that it must find a new home, hopefully one that will appreciate it as much as he has over the years.



Carte grise française French title

Châssis n° AM 112*520

Moteur n° AM 112*520

- Modèle unique
- L'héritage d'un mythe automobile
- Voiture « neuve », carte grise française

- *A unique model*
- *The legacy of a mythical model*
- «New» car, with French registration

30.000 – 50.000 €

Modèle unique décorée par le créateur de mode Alexandre Vauthier / *A unique model 'decorated' by fashion designer Alexandre Vauthier*

2015 FORD MUSTANG 2,3L ECOBOOST

Pour ses 50 ans de carrière, la plus fameuse des pony cars, la bien nommée Mustang, débarque en France. L'américaine s'adapte à notre marché et procure, beaucoup, de plaisir. La Mustang présentée en 1964 s'adresse à un public jeune aux revenus moyens. Le succès est immédiat puisqu'elle est la première sportive abordable à voir le jour aux États-Unis. Rapidement déclinée en de nombreuses variantes de carrosserie et différents niveaux de performances, elle devient vite la voiture incontournable des années 1960. Plus de 607.000 exemplaires seront ainsi commandés rien qu'en 1966. Un raz de marée qui intéresse rapidement le septième art, qui lui donnera une place de choix dans le film policier « Bullitt » aux côtés de Steve McQueen.

Cette sixième génération remporte un succès exceptionnel puisque déjà 400 exemplaires ont été vendus depuis le mois de septembre et elles ne sont disponibles que sur liste d'attente, livraison en avril 2016 ! La Mustang 2016 que nous présentons est une des six décorées par des artistes venant du monde de la photographie, du tatouage, de la mode et du design. Celle-ci a été décorée par Alexandre Vautier, star de la mode, qui a habillé les grandes stars américaines comme Beyoncé ou Madonna ! Elle se trouve dans un état neuf et n'a évidemment fait depuis sa sortie d'usine qu'une dizaine de kilomètres. Elle est équipée du moteur 2,3L EcoBoost dernier cri, équipant d'ailleurs la sulfureuse Ford Focus RS ! Le Turbo offre un bon rendement avec 317 ch. et 432 Nm de couple. La nôtre est équipée d'une boîte manuelle très efficace.

Précipitez-vous à la vente pour acquérir un modèle unique, décorée par une des stars de la mode ! Et puis, si vous vouliez une Mustang, vous n'aurez pas à attendre jusqu'en avril prochain !

For its 50-year long career, the most famous of pony cars, the Ford Mustang, again made it to France. Adapted for the French market, the Mustang has since considerable success in France. The Mustang, launched in 1964, was aimed at a young audience with average incomes. Success was immediate, since it was the first affordable sport car to be launched in the US. Shortly introduced in several bodies and levels of performance, it became the must have in the 1960s, with over 607,000 units ordered just for the year 1966! A tidal wave which soon conquered the cinema: the Mustang had a prominent part in the thriller "Bullitt" featuring Steve McQueen.

This sixth generation seems to be another success story in France; already 400 units have been sold since September. Cars are only available on a waiting list, with a delivery not before April 2016! The 2016 Mustang that we are offering is one of six decorated by artists from the world of photography, tattooing, fashion and design. This one was decorated by Alexandre Vautier; a fashion star, who has been dressing major American stars including Beyoncé or Madonna! It is in mint condition and has obviously only covered a dozen kilometers since leaving the factory. It is powered by Ford's state-of-the-art 2.3L EcoBoost engine, which also powers the Ford Focus RS. With turbocharging the max power is 317bhp, and max torque is 432Nm. Ours is equipped with a highly efficient manual gearbox.

So not only is one getting a 2016 Mustang today, but one that is decorated by one of the major stars of fashion! You won't need to wait for April to get a Mustang!



ALEXANDRE VAUTHIER

Alexandre Vauthier intègre le studio de Thierry Mugler dès la fin de ses études, studio dans lequel il découvre l'architecture du vêtement, sa rigueur et son exigence. Il deviendra ensuite durant huit ans head-designer de la collection couture de Jean-Paul Gaultier, avant de créer la marque qui porte son nom en 2009. La radicalité des coupes, la rigueur et la précision qui le caractérisent ancrent son style dans la culture mode française malgré des influences anglo-saxonnes. Ses collaborations portent aussi bien sur le prêt-à-porter, que les costumes de scène, les parfums, la musique, ou l'architecture d'intérieur.

«J'aimerais marquer la voiture avec mon identité et les codes de la maison. Nous créons un équilibre entre rapidité, ligne, design et noblesse des matériaux. Entièrement démontée, la voiture recevra des nouvelles teintes et matières qui évoquent celles utilisées aujourd'hui dans l'univers de la mode.»



Alexandre Vauthier, joined Thierry Mugler's studio at the end of his studies where he discovered the complexity and rigor of the fashion world. Then he became head designer at Jean-Paul Gaultier's, where he stayed for eight years, before creating the brand that bears his name, in 2009. The radical cuts, the rigor and precision that characterize his style are anchored in the French fashion culture, but with a strong Anglo-Saxon influence. His collaborations include ready-to-wear, special costumes, perfumes, music, even interior design.

"I would like to mark the car with my identity and the design code of the house. We try to create a balance between speed, form, design and noble materials. Completely dismantled, the car will receive new colours and materials that evoke those used today in the world of fashion."



**Carte grise française
French registration**

Châssis n° 159755

Moteur n°

AR00106*02602

- Belle patine
- Rare version Veloce, matching numbers
- Ligne pure, moteur brillant

- Nice patina
- Rare Veloce version, matching numbers
- Pure design, lusty engine

65.000 – 85.000 €

1961 ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT VELOCE

Selon l'attestation du Centro Documentazione d'Alfa Romeo, la Giulietta Sprint Veloce que nous présentons a été fabriquée le 29 juillet 1961 et vendue le 3 octobre à Alger. De teinte bleu clair Iseo, elle était achetée en 1978 par M. Empereire, de Nice, puis changeait quatre fois de mains entre 2003 et aujourd'hui, l'actuel propriétaire l'ayant achetée en 2013.

Un important dossier de factures, depuis 1990, accompagne la voiture et indique notamment une restauration complète en 1990 par le garage Alfa Romeo Ricord, à Nice, une réfection du moteur en 2003 chez VEC Racing, spécialiste Alfa et, en 2005, la remise en état des freins. En 2007, un alternateur discret prenait la place de la dynamo, et le démarreur était remplacé. Depuis, l'entretien usuel a été assuré régulièrement.

Encore habillée de sa jolie teinte bleue, avec un intérieur en velours gris et skai bleu, équipée de son moteur d'origine et certifiée par Alfa Romeo, cette Giulietta Sprint Veloce allie l'élégance de sa carrosserie au brio de son moteur à deux carburateurs. L'actuel propriétaire, amateur et collectionneur d'automobiles de qualité, nous a confié avoir eu beaucoup de plaisir au volant de cette voiture qui présente une patine homogène. Rare et exclusive dans cette version Veloce, elle constitue une classique reconnue et admirée, éligible au sein des compétitions les plus prestigieuses.

According to Alfa Romeo's Centro Documentazione this Giulietta Sprint Veloce was manufactured on July 29, 1961 and sold on 3rd October the same year in Algiers. In a light blue Iseo tint, it was purchased in 1978 by Mr. Empereire, in Nice, and then changed hands four more times between 2003 and today. The current owner bought the car in 2013. A comprehensive folder of invoices since 1990 comes with the car and shows the complete restoration carried out in 1990 by the garage Alfa Romeo Ricord in Nice, an engine refurbishment in 2003 by Alfa specialist VEC Racing, and the overhaul of the brakes in 2005. In 2007, a discrete alternator replaced the dynamo, and the starter was chaged too. Since then, routine maintenance has been carried out regularly. Still in its pretty blue hue, with grey velvet and blue skai interior, powered by its original engine and certified by Alfa Romeo, this a Giulietta Sprint Veloce combines an elegant Bertone body and a very exuberant twin cam engine, aspirated by twin carburetors. The current owner, an automobile enthusiast and a collector of quality automobiles, told us that he had a lot of fun driving this car with its homogenous patina. In this rare and exclusive Veloce version, this recognized and admired classic car is eligible for most of the prestigious events.



**Titre de circulation
suédois**
Swedish title

Châssis n°

AR 00120#00850

Moteur n° 00120*00850

- Superbe dessin inspiré de la B.A.T de Franco Scaglione
- Restauration récente
- Facilement utilisable pour évènements ou balades

- *Amazing B.A.T. inspired design by Franco Scaglione*
- *Recently restored*
- *Perfect for rallies and events*

105.000 – 120.000 €

1961 ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT SPECIALE

La voiture que nous présentons a été vendue neuve en Suède et immatriculée pour la première fois le 21 mars 1962 à Malmö, sous le numéro M47876. Elle était alors de teinte crème et a été utilisée régulièrement dans le sud du pays pendant les années 1960. En 1970, elle a changé d'immatriculation pour OA55896 avant de partir pour Gothenburg où elle est passée entre les mains de quatre propriétaires successifs, dont Kent Olsson, collectionneur réputé de Bugatti et Ferrari. En 1974, la voiture recevait l'immatriculation qui est encore la sienne aujourd'hui, soit AFS321, puis était vendue le 1er septembre 1984 à Christina Widenborg, épouse de Lars Widenborg, restaurateur de Maserati et inspecteur FIA. La nouvelle propriétaire démontait l'intérieur, abaissait la voiture, posait un arceau de sécurité et préparait la voiture pour la compétition. Elle a ensuite participé en Suède à diverses courses locales, et la voiture est encore accompagnée de ses documents FIA de 2008. Depuis, des travaux ont été menés à bien pendant quatre ans par Dicka Bil Ab, à Fors, en Suède pour rendre à la voiture sa configuration d'origine. Cette restauration est terminée depuis peu et la voiture est aujourd'hui superbe, un exemplaire rare dans cette teinte.



This car, chassis number 177202 was sold new in Sweden and first registered the 21st of March 1962 in Malmö with the registration number M47876. It was delivered in Alfa's cream white and ran in the South of Sweden during the 60s. In 1970 it was registered OA55896 and went to Gothenburg where it passed through 4 owners during the 70s, one of them was well-known Bugatti and Ferrari collector Kent Olsson. It was registered in 1974 with its current licence plate AFS321 and sold to Maserati restorer and FIA inspector Lars Widenborg's wife Christina Widenborg on the 1st of September 1984. Christina Widenborg took the interior out and lowered the car, fitted a roll-bar and prepared it for racing. She raced with the car in local Swedish races and the latest FIA papers that we have are from 2008. During the last 4 years it has been put back into its original configuration by Dicka Bil Ab in Fors, Sweden and has just very recently been finished. It is today presented for sale fresh out of restoration and it is very nice to see one in this rare and very beautiful colour.



**Titre de circulation
espagnol
Spanish title**

Châssis n° AM109A1686
Moteur n° AM109A1686

- Très belle présentation
- Version 4 litres
- Dernière Maserati six-cylindres classique

- *Beautiful presentation*
- *4-litre version*
- *Last classic six-cylinder Maserati*

160.000 – 180.000 €

1966 MASERATI MISTRAL 4000 COUPÉ

Dévoilée au Salon de Turin de 1963, la Maserati Mistral remplaçait la 3500 GT, modèle qui avait fait passer Maserati du stade de l'artisanat à celui de l'industrie. Sa carrosserie signée Frua montrait une élégance rare et une forme inhabituelle, avec sa calandre sous le pare-chocs et sa lunette arrière enveloppante. Le capot dissimulait le fameux six-cylindres dérivé de la compétition, double arbre, double allumage et qui, dans sa version ultime, présentait une cylindrée de 4 000 cm³ pour une puissance de 265 ch

Livrée neuve le 22 avril 1966 à M. Luigi Serra, de Gênes, la Maserati Mistral que nous proposons présente encore la teinte "Argento Auteuil" qui était la sienne à l'origine. Il s'agit d'une version 4 litres, la plus appréciée de la série qui est encore équipée de son moteur d'origine. Depuis, elle a bénéficié d'une restauration et d'un entretien soigné. Elle est accompagnée d'un dossier



Unveiled at the 1963 Turin Motor Show, the Maserati Mistral replaced the 3500 GT, the model that had allowed Maserati to grow from a small-scale operation to a large-scale manufacturer. The body designed by Frua displayed an elegant and unusual form, with a grille lying below the bumpers and an enveloping rear windscreen. Under the bonnet lay the famous six-cylinder engine derived from competition, a twin-cam, dual-ignition unit that in its final 4000 cc version produced 265 bhp.

Delivered new on 22 April 1966 to Mr Luigi Serra of Genoa, the Maserati Mistral on offer is still presented in its original colour « Argento Auteuil ». This is a 4-litre version, one of the most sought after in the series, that retains its original engine. The car has been restored and has benefited from careful maintenance. It comes with a complete file of documentation





complet qui comprend notamment : manuel d'utilisation ; carnet d'entretien ; catalogue de pièces de rechange ; "Carta di Circolazione" originale ; catalogue de vente ; certification de Maserati Classiche. Avant la vente, la voiture a été révisée auprès d'un spécialiste. En bel état, elle représente l'occasion d'acquérir une des dernières Maserati classique à moteur six-cylindres.

including owner's manual, service book, spare parts catalogue, the original "Carta di Circolazione", sales catalogue and Maserati Classiche certificate. The car was serviced by a marque specialist shortly before the sale. Presented in lovely condition, this car represents a great opportunity to buy one of the last classic six-cylinder Maseratis.



Carte grise française
French title

Châssis n°
 WPOZZZ91ZKS152150
 Moteur n° 63K04173

- Française d'origine
- Equipée d'un rare hard-top
- Belle présentation

- *French origin*
- *Equipped with rare hard-top*
- *Lovely presentation*

190.000 – 230.000 €

82.000 km d'origine / 82,000 km from new

1989 PORSCHE 911 SPEEDSTER TURBO LOOK

Française d'origine, cette Porsche 911 Speedster Turbo Look a été vendue par Sonauto et immatriculée le 28 septembre 1989. C'est en 2006 qu'elle a été achetée par l'actuel propriétaire auprès de Daniel Dechaumel, de Spécial Auto, spécialiste Porsche de la région parisienne. Depuis, l'entretien a toujours été effectué par ce même spécialiste et la voiture totalise aujourd'hui 82 000 km. D'une élégante teinte grise avec intérieur en cuir noir d'origine et moquettes assorties, elle est équipée d'un autoradio lecteur de CD Pioneer moderne. La capote noire est en bon état et la voiture comporte sa trousse à outils et son compresseur d'origine. Elle dispose en outre d'un rare hard-top de la même teinte que la carrosserie, réalisé par l'atelier D. Moris.



Of French origin, this Porsche 911 Speedster Turbo Look was sold by Sonauto and registered on 28 September 1989. The current owner bought the car in 2006 from Daniel Dechaumel, of Spécial Auto, the Porsche specialist in the Paris region. Since then, the maintenance has been carried out by this same specialist and the car has covered 82,000 km today. Presented in elegant grey livery with the original black leather interior and matching carpets, it is fitted a modern Pioneer CD radio. The black hood is in good condition and the car comes with its original toolkit and air compressor. In addition, it has a rare hard-top in the same colour as the body, built by the D.Moris workshop.





Cette Porsche a bénéficié en septembre 2015 d'une révision avec vidange des fluides, contrôle des jeux et remplacement de la courroie de ventilateur. Les pneumatiques ont été remplacés il y a peu et ne présentent qu'une très faible usure. Superbe dans cette carrosserie Speedster Turbo Look, cette voiture présente l'exclusivité d'une carrosserie reprenant l'esprit des premiers Speedster 356. De plus, elle est d'une grande rareté puisque la production a à peine dépassé 2.000 exemplaires, ce qui en fait un véritable collector.

This Porsche has benefitted from a service carried out in September 2015, when the fluids were changed, the friction coefficient of was checked and the fan belt was replaced. The tyres were replaced recently and show very little sign of wear. Superb in this Speedster Turbo Look body, this car offers the exclusivity of coachwork reviving the spirit of the first 356 Speedsters. Moreover, it is an extremely rare car with little over 2,000 examples produced, making it a genuine collector's item.



**Titre de circulation
suédois**
Swedish title
Châssis n°
12104210020516

- Modèle Européen
- Voiture très élégante
- Petite sœur
de la 300 SL

- *European model*
- *Extremely elegant car*
- *"Baby" 300 SL Roadster*

70.000 – 90.000 €

1961 MERCEDES-BENZ 190 SL

La voiture que nous proposons est une Mercedes 190 SL deuxième série qui a été immatriculée neuve en Suède le 1er janvier 1961, au nom d'un aristocrate habitant le sud du pays, près de Malmö. Dans le courant des années 1980, la voiture a été envoyée en restauration mécanique ; à cette occasion, le moteur, la boîte de vitesses et le châssis ont été remis en état, la carrosserie conservant sa peinture jaune d'origine et la sellerie son cuir rouge. Le propriétaire ne se séparait de la voiture que le 10 octobre 1998 et la cédait à Erik Jönsson, de Tjörnarps. Souhaitant terminer la restauration, celui-ci faisait refaire la peinture et la sellerie. La voiture était à l'époque entreposée dans la maison que possédait le propriétaire dans le sud de la France et, lorsqu'il a vendu cette même maison en 2012, il a décidé d'inclure la voiture dans la transaction. La restauration n'est donc pas tout à fait terminée et, par exemple, la capote a besoin d'être refaite et certains détails manquent comme la lunette arrière et la serrure de coffre. Rien de très compliqué, mais le présent propriétaire souhaitait laisser au suivant le choix de réaliser les choses à sa façon et de terminer la voiture selon sa propre idée.



The car that we on offer here today is a second series Mercedes 190 SL first registered in Sweden on the 1st of January 1961 to a Swedish nobleman in the south near Malmö. The car was sent for a mechanical restoration during the 1980s during which the engine, gearbox and chassis were restored, while retaining the original yellow paint and the red upholstery. He kept the car until the 10th of October 1998 when it was sold to Per Erik Jönsson in Tjörnarps. Mr Jönsson wanted to finish the restoration and repainted the car in its current paintwork and had the car re-upholstered at the same time. The car was kept in the south of France at the owner's French house. When the House was sold in 2012, the car was part of the real estate deal. The restoration is not quite finished as the cabriolet top needs trim and a few details here and there must be fitted like a rear window and a boot lock. Nothing expensive or difficult to find is missing but the current owner feels like the next owner should be the one to decide how the work on this car should be finished.



LOTS 155 ET 156 PROVENANT D'UNE IMPORTANTE COLLECTION PARISIENNE

155

Carte grise française
French title
Châssis n° 100012-12-000174

- Remise à niveau approfondie chez Mercedes
- Équipement raffiné
- Confort hors du commun

- *Major refurbishment by Mercedes*
- *Sophisticated equipment*
- *Extraordinary comfort*

50.000 – 80.000 €

Plus de 100 000 € de facture chez Mercedes Stains / *Invoices totalling over €100 000 from Mercedes Stains*
1965 MERCEDES-BENZ 600 LIMOUSINE

En plus d'offrir un raffinement et un confort hors du commun, la Mercedes 600 présentée en 1963 bénéficiait d'un moteur puissant qui lui permettait des performances élevées. Moins conventionnelle que les Rolls Royce qui étaient ses principales rivales, elle a été rapidement adoptée par une clientèle de chefs d'état, de stars ou d'amateurs aisés. Cette belle Mercedes 600 a été achetée au Japon par son actuel propriétaire, un important collectionneur parisien qui en a tout particulièrement apprécié l'harmonie de couleurs, la voiture étant blanche, avec intérieur en velours gris, ce qui tranche par rapport aux teintes foncées qui caractérisent habituellement ce modèle. Il s'agit d'une version à empattement "normal", équipée de la climatisation et d'un autoradio Becker. Mais surtout, cette Mercedes 600 se caractérise par la remise en état mécanique dont elle a fait l'objet à partir de 2009, au Centre Mercedes-Benz de Stains, et qui totalise plus de 100.000 euros de travaux. Ceux-ci comportent en particulier: dépose et remise en état complète du système hydraulique des quatre portes et du coffre, de la commande de durcissement des suspension, des serrures, de la radio, remise en état de l'échappement complet, restauration du système de freinage, de la pompe à essence, de la pompe à eau, dépose et réfection de la boîte de vitesse, dépose et remise en état du pont arrière... Cette restauration a permis de rendre à cette automobile la qualité de fonctionnement qu'elle connaissait à l'époque. Le dossier de factures qui accompagne la voiture permet de se rendre compte précisément de tout ce qui a été réalisé. On peut donc profiter pleinement de cette voiture de grande classe, qui affiche aujourd'hui 75.000 km, et de l'extraordinaire confort qu'elle offrait.

In addition to offering an unusually high level of comfort, the Mercedes 600 that was launched in 1963 benefitted from a powerful engine giving the car an excellent performance. Less conventional than the Rolls-Royces that were its main rivals, these cars were immediately adopted by heads of state, stars and wealthy enthusiasts. This beautiful Mercedes 600 was bought in Japan by the current owner, an important collector from Paris, who was attracted by the colour scheme. The white livery with grey velour interior is different to the dark colours usually seen on this model. This is a standard wheelbase version, with air-conditioning and Becker radio. What makes it special is the extraordinary mechanical restoration it has had by the Centre Mercedes-Benz in Stains, with over 100,000 of work carried out since 2009. This has included complete overhaul of the hydraulic system for the doors and boot, the adjustable suspension, locks, radio, exhaust system, brakes, fuel and water pumps, gearbox and rear axle. This restoration has enabled to car to function as beautifully as it did when new. The file of invoices with the car details all the work carried out. With 75,000 km on the clock, it is now possible to enjoy this high-class car to the full and be treated to the extraordinary comfort it provides.



LOTS 155 ET 156 PROVENANT D'UNE IMPORTANTE COLLECTION PARISIENNE

156

Carte grise française French registration

Châssis n°
112021 - 12 - 008175

- Voiture bien entretenue
- Haut de gamme Mercedes de l'époque
- Luxe et raffinement

- *Well maintained car*
- *Flagship model from Mercedes-Benz*
- *Luxurious and refined*

35.000 – 45.000 €
Sans reserve
No reserve

Equipée d'un toit ouvrant et de la climatisation / *Equipped with a sunroof and air-conditioning*
1965 MERCEDES-BENZ 300 SE COUPÉ

Présentée en 1963, la Mercedes W108 offrait une ligne moderne, avec une ceinture de caisse plus basse que sa devancière. Elle a été déclinée en plusieurs versions, la 300 SE occupant le sommet de la gamme avec un six-cylindres 3 litres dont les 170 ch lui permettaient d'atteindre 200 km/h. En plus d'une suspension arrière pneumatique à assiette constante, elle bénéficiait d'une finition plus soignée avec enjoliveurs chromés et habitacle mieux équipé.

Alors qu'il était basé dans la région lyonnaise depuis une trentaine d'années, le coupé 300 SE que nous présentons a été acheté en 2012 par son actuel propriétaire. Il l'a ensuite confié à l'excellent Atelier 600 (M. Branthomme) pour mener à bien un certain nombre de travaux : remplacement des correcteurs et des ballons de suspension, révision du freinage, réfection de l'échappement, réfection de la climatisation, reprise des boiseries, remplacement du joint de toit ouvrant, pose d'un pare-chocs neuf. La sellerie avait été refaite dans les années 1980 ainsi que la peinture qui mériterait d'être revue. Cette voiture comporte deux options particulièrement appréciées sur ce modèle : la climatisation et le toit ouvrant, qui apportent un réel agrément d'utilisation. Élégante, luxueux, puissant et extrêmement confortable avec son système de suspension révisée, ce coupé peut être utilisé régulièrement, comme il l'a été jusqu'à présent.



Unveiled in 1963, the Mercedes-Benz W108 offered a modern design, with a lower waistline than its predecessor. It was available in several versions, the 300 SE being the high end of the range with a 3-liter six-cylinder engine developing 170bhp, reaching a top speed of over 200 km/h. In addition to a pneumatic rear suspension system that ensured a constant ride height, the car also featured a very classy finish with chrome hubcaps and high quality interiors.

Having been in the Lyon region for some 30 years, the 300 SE coupe on offer was bought in 2012 by its current owner. He then entrusted the well-known garage Atelier 600 (Mr. Branthomme) to carry out a number of repairs: replacement of the pneumatic 'sphere' of the suspension, overhaul of the brakes, refurbishment of the exhaust system and the air-conditioning, repair of the woodwork, replacement of the sunroof seal, and installation of a new bumper. The upholstery was redone in the 1980s and the paint would need to be redone. This car has two particularly popular options: an air-conditioning system and a sunroof, both are a real pleasure to use. Elegant, luxurious, powerful and extremely comfortable with its revised suspension system, this car can be used regularly, as has been the case so far.



Carte grise française French registration

Châssis n° 1980427500641
Moteur n° 198.980.7500665

- Restauration de haut niveau, très bien préservée
- Voiture fiabilisée et mise au point
- Désirable version roadster
- Moteur d'origine

- *High quality restoration, very well preserved*
- *A reliable car thoroughly developed*
- *A very desirable roadster*
- *Original engine*

800.000 – 1.000.000 €

1958 MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER

Châssis tubulaire, moteur six-cylindres à injection directe, carter sec, freins ailetés Alfin, roues indépendantes, carrosserie profilée, la Mercedes 300 SL est née de la course automobile. Les meilleurs ingénieurs de Mercedes se sont penchés sur son berceau et, merveilleuse trouvaille, les ailes "papillon" qui vont lui donner son nom ne sont pas un subterfuge esthétique : elles sont dues à la structure du châssis, qui monte sur les côtés pour assurer la meilleure rigidité possible. Ce qui était une contrainte se transforme en une des caractéristiques qui vont faire de cette voiture une légende. Après sa présentation en 1954 au Salon de New York, la liste des acheteurs de la nouvelle Mercedes est 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 de passionnés d'automobile comme Luigi Chinetti ou Briggs Cunningham. En 1956, il faut déboursier 5,4 millions de francs pour une 300 SL, contre 1,6 million pour une Porsche 356 1600 Super. Quant aux performances, elles font de la 300 SL une dominatrice absolue, 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 dithyrambiques ayant accompagné l'arrivée de la 300 SL sur les routes d'Europe et des États-Unis. Pourtant, la Mercedes 300 SL "Papillon" n'a pas que des qualités : il règne dans l'habitacle une chaleur parfois insupportable et l'accès à bord n'est pas de la plus grande facilité pour une dame élégante portant une robe longue. Sous la pression de l'importateur aux États-Unis, Max Hoffman, Mercedes lance donc au Salon de Genève 1957 une version roadster plus agréable à utiliser, constituant un compromis idéal entre pedigree sportif, confort et agrément.

With a tubular chassis, a six-cylinder direct injection engine, dry sump, finned Alfin brakes, independent suspension, and a very streamlined body, the Mercedes 300 SL was derived from racing. The best of Mercedes-Benz engineers from the period were involved in the development and the amazing and innovative "gullwing" doors that gave the car its name, were not purely aesthetic, but a necessity that arose from the strong space frame with tubes running along the flanks, to give the greatest rigidity. What was a constraint was turned into one of the features that would contribute to making this car a legend. After its dramatic unveiling in 1954 at the New York Auto Show, the list of buyers for Mercedes' latest was a veritable "who's who" of the celebrities of the period: Pablo Picasso, the Shah of Iran, Prince Aly Khan, Clark Gable, Tony Curtis, King Hussein of Jordan... not to mention car enthusiasts such as Luigi Chinetti and Briggs Cunningham. In 1956, the cost for a 300 SL is 5.4 million French francs, against 1.6 million for a Porsche 356 Super 1600. Regarding the performance of the 300 SL, Auto Sport magazine highlighted: "The line of the 300 SL looks fabulous and it has an almost unbelievable performance" was one of many complementary articles that accompanied the arrival of the 300 SL on to the roads of Europe and the United States. However the Mercedes 300 SL "Gullwing" had some drawbacks: the passengers had to suffer unbearable heat and getting in into the car was not the easy for an elegant lady wearing a long dress. Under pressure from US importer Max Hoffman, Mercedes-Benz decided to launch at the Geneva Salon in 1957 a roadster that was more pleasant to use, an ideal compromise between the sporty pedigree of the "Gullwing" and a high level of comfort.





La voiture que nous proposons a bénéficié il y a 25 ans d'une restauration de haut niveau et se présente encore dans un état exceptionnel. Elle serait selon nos sources, d'origine américaine et originellement de couleur DB40G (noir). Couleur qu'elle portait encore lorsqu'en provenance de Californie, elle fut achetée en 1989 lors d'une vente aux enchères par l'actuel propriétaire. Celui-ci s'est alors lancé dans une restauration complète, en faisant appel aux meilleurs artisans, et en chargeant son propre mécanicien du suivi des travaux. Le moteur (d'origine) a été confié à Bernard Pigelet, de Racing Diffusion à Levallois, de même que la boîte de vitesses et le pont arrière. Le châssis tubulaire a été mis à nu, zingué puis traité à la peinture époxy. La carrosserie a connu le même genre de traitement, dans les ateliers Kerambellec, de Buc, avec ponçage complet puis peinture dans une superbe teinte grise. Le faisceau électrique a été entièrement contrôlé et les accessoires électriques remis en état. A l'intérieur, la sellerie a été complètement restaurée avec un très beau cuir vert foncé et les moquettes ont été refaites en laine avec bordure en cuir. Le remontage de l'ensemble est particulièrement soigné et les ajustements sont impeccables. La capote vert foncé n'est pas marquée. Bien qu'un autoradio moderne ait été adapté, la voiture est vendue avec son autoradio d'époque ainsi qu'une trousse à outils, dans le même cuir que l'intérieur, dotée d'outils Mercedes d'époque.

The car we are offering has enjoyed a high quality restoration 25 years ago and remains in an exceptional condition. We understand from our sources that the car is of American provenance and originally was in a DB40G shade of black. It was the same colour when it was purchased in 1989 in California at an auction by the current owner. The car then went into a complete restoration process, using the finest of craftsmen, supervised by the mechanic of the owner. The original engine was entrusted to Bernard Pigelet, of Racing Diffusion, at Levallois, as was the gearbox and the rear axle. The tubular frame was stripped, galvanized and treated with epoxy paint. The body had the same treatment at the Kerambellec garage, in Buc, with complete sandblasting and beautiful grey color paint. The wiring harness was completely controlled and all electrical accessories refurbished. The upholstery was completely restored in beautiful dark green leather and the carpets were redone in wool with leather trim. The reassembly was done to an extremely high standard and the adjustments are impeccable. The dark green hood is unmarked. Although a modern car radio has been fitted, the car is sold with its period radio and a tool kit, in a pouch of the same leather as the interior, equipped with period Mercedes tools.







Depuis cette restauration très méticuleuse, la voiture a parcouru un peu plus de 6.000 Miles, sans que la restauration n'en souffre. Seul le servofrein a été changé l'année dernière, la voiture bénéficiant d'un entretien soigné pour être toujours prête à rouler. Il faut noter qu'un oubli facilement rectifiable a été commis sur la carte grise au niveau du numéro de série, où le 7 (198042 7 500665) a été oublié (198042 500665).

Un essai mémorable nous a permis d'apprécier une sonorité splendide grâce à la ligne d'échappement en acier inoxydable. Le moteur est bien réglé, la suspension est ferme sans être dure, le boîtier de direction (refait lors de la restauration) permet une conduite précise et la boîte est particulièrement agréable. Cette Mercedes 300 SL roadster est une véritable voiture d'amateur exigeant. Son excellente mise au point permettra au nouveau propriétaire de profiter pleinement des qualités routières de cette machine exceptionnelle.



Since this very meticulous restoration, the car has covered just over 6,000 miles. The car received regular maintenance to be always ready to be driven; only the brake booster was changed last year. In the registration document, there is a small mistake that can be easily rectified: the 7 (198042 7 500665) has been forgotten (198042 500665) in the chassis number.

A very memorable test drive allowed us to enjoy the splendid sound of the engine, thanks to its stainless steel exhaust system. The engine is well tuned, the suspension is firm but not too hard, the steering system (rebuilt during the restoration) allows for very precise driving and the gearbox is very smooth. This Mercedes-Benz 300SL roadster is a brilliant car for the true enthusiast and the way the car has been restored and prepared will allow the new owner to enjoy this exceptional machine's driving qualities to the full.



158

**Titre de circulation
hollandais
Dutch registration**
Châssis n°
11602822026049

- Modèle rare
- Restauration soignée
- Rapide, confortable
et commode

- Rare model
- Carefully restored
- Fast, comfortable and
convenient

18.000 – 24.000 €

Un des 15 exemplaires contruits / *One of 15 units made*

1976 MERCEDES-BENZ 350 SE BREAK CRAYFORD

Produite à seulement 15 exemplaires, cette voiture se destinait aux grands de ce monde, comme Sofia Loren qui la commanda dès sa présentation pour ne jamais quitter ses cinq chiens lors de ses déplacements personnels ! Achetée en 2012 en Angleterre par un passionné de breaks de chasse et carrosserie rares, cette Mercedes-Benz Classe S carrossée en break par les ateliers Crayford était en grande partie attaquée par la corrosion. L'enthousiasme de ce passionné prenait le dessus et il se lançait dans une longue et difficile remise en état. La carrosserie était entièrement refaite, en prélevant des panneaux sur une autre Mercedes W116 et reprenant des éléments de la Ford Granada pour réaliser le hayon, conformément à ce que faisait Crayford à l'époque.

Souhaitant utiliser sa voiture régulièrement, le propriétaire décidait même de faire passer la direction à gauche, ce qui entraînait des modifications importantes : tableau de bord et direction bien sûr, mais aussi levier de vitesses et console centrale, ainsi que compartiment moteur occupé par le puissant V8 de la 350 SE. Celui-ci a fait l'objet de soins attentifs, avec remplacement des injecteurs, des pompes à essence, à huile et à eau, des filtres et du réservoir d'essence. Pour que l'histoire de la voiture ne soit pas effacée, le propriétaire a conservé le compteur kilométrique d'origine exprimé en miles, qui indiquait le chiffre de 66.000 miles lors de sa remise en route.

Cette voiture rare, constitue une belle opportunité de rouler dans une machine statutaire et originale, qui joint élégamment l'utile à l'agréable.

With just 15 units made, this car was destined for the great people of this world, including Sophia Loren, who ordered one just at its launch and always was accompanied by her five dogs during her personal trips! Purchased in 2012 in England by an enthusiast of sports estates, this Mercedes-Benz S-Class estate bodied by the Crayford workshops had been attacked by corrosion over a large part of the bodywork. The enthusiasm of this passionate collector took over and he started a long and difficult restoration. The body was completely redone, using parts of another Mercedes W116 and of a Ford Granada to get the tailgate right, in accordance with the practice followed by Crayford at that time. The owner wished to use the car regularly and even decided to switch from right-hand-drive to left-hand-drive, which resulted in major changes: the dashboard and the steering system of course, but also the shifter and center console, as well as the engine compartment with the powerful V8 from the 350 SE. The engine received much attention, with the replacement of the injectors, the fuel, oil and water pump, the filters and the fuel tank. To retain the true history of the car, the owner has kept the original odometer counter in miles, indicating 66,000 miles at the restoration.

This very rare car is a great opportunity to drive a very original car that is both practical as well as a pleasure to use.



**Titre de circulation
suédois**
Swedish title

Châssis n°

11603612000163

- Vaisseau amiral de la gamme
- Performances exceptionnelles pour l'époque
- Aussi discrète que puissante

- *The Original “Über-Mercedes”*
- *Great performances*
- *Discreet and powerful*

30.000 – 40.000 €
Sans reserve
No reserve
1975 MERCEDES-BENZ 450 SEL 6.9 L

La Mercedes-Benz 450 SEL 6,9 litres représentait le haut de gamme absolu de la marque de Stuttgart. Elle s'appuyait sur la W116 Classe S châssis long et, présentée en 1972, elle s'adressait à une clientèle d'hommes d'affaire, de stars ou de pilotes automobiles. Équipée d'un énorme V8 de 6,9 litres développant 286 ch, c'était sans aucun doute l'interprétation ultime de "l'Autobahn Kurier" de années 1930 et elle offrait des performances dignes des meilleures voitures de sport de l'époque. Elle ne se distinguait de la version normale que par un badge discret sur le couvercle de coffre. Vendue neuve en Allemagne à Rudolf Flender KG, fabricant de tubes d'acier, la voiture a été ensuite exportée en Suède où elle est restée longtemps dans une collection privée. Bien entretenue mais peu utilisée, elle n'a parcouru que 80 km depuis 1991. Le kilométrage total s'élève à 190.000 km et la voiture est entièrement d'origine. Elle comporte la suspension hydropneumatique optionnelle, la climatisation, un toit ouvrant et l'autoradio Blaupunkt d'origine. Même le cric d'origine est présent dans l'emplacement prévu.



The Mercedes-Benz 450 SEL 6,9 was the top of the line. Introduced in 1972, it was based on the long-wheelbase version of the W116 chassis and mostly aimed at top-executives. Powered by the enormous 6,9 litre, 286 bhp engine, it was without doubt the 70s ultimate “Autobahn courier” and it could only be distinguished from the normal S-class cars through a little 6,9 badge on the boot-lid.

Originally sold new to German steel pipe maker Rudolf Flender KG, it was exported then exported to Sweden where it has been in a private collection for a long time. Well-maintained but with having hardly been used as it has only covered 80km since 1991. Total mileage is 190,000 km and the car is all original. It is fitted with the optional hydro-pneumatic suspension, air conditioning and has the original Blaupunkt radio and a sun-roof. Even the original jack comes with the car.



160

**Carte grise française
French registration**

Châssis n° 00801895

- Excellent état d'origine
- Rare en France
- Modèle très utilisable

- *In excellent original condition*
- *Rarity in France*
- *Very usable car*

**7.000 – 9.000 €
Sans reserve
No reserve**

1962 BMW 700 COACH

Vendue neuve en France, cette BMW 700 n'a connu que trois propriétaires. Le premier l'a conservée jusqu'en 1973, couvrant 55 000 km avant qu'elle ne passe entre les mains de son neveu qui, la considérant alors comme une voiture de collection, l'a traitée comme telle et s'en est servi avec parcimonie. Il l'a cédée en 2009 à son propriétaire actuel qui, après avoir effectué une vérification préventive concernant les freins, la transmission, l'allumage et l'électricité, l'a utilisée pour quelques sorties. Très récemment il a procédé au remplacement de l'embrayage et à la révision de la boîte de vitesse. Dépourvue de corrosion, la carrosserie est dans un état de préservation exceptionnel. La peinture blanc "Papyrosweiss" est d'origine, à peine marquée de quelques petites retouches. L'intérieur est d'origine également, avec des sièges, tapis de sol, contreportes, ciel de toit, accessoires et instruments en excellent état. Le seul petit défaut que nous avons pu relever est une petite détérioration de partie supérieure du tableau de bord détériorée par le soleil. Son bicylindre 700 cm³, dérivé des fameuses motos BMW "Série 2" qui ont contribué à établir la réputation de la marque, propulse l'auto avec vivacité. Par ailleurs, outils, manuel d'atelier, de nombreuses factures et le carnet de bord seront remis au nouvel acquéreur.



Sold new in France, this BMW 700 has had only three owners. The first kept it till 1973, covering 55,000 km before it changed hands to his nephew, who whilst considering as a vintage car, treated it as such and used it very sparingly. He sold the car in 2009 to its present owner, who completed a preventive check on the brakes, the transmission, the ignition and the electrical. Most recently, he changed the clutch and carried out a major service on the gearbox. Free of corrosion, the body is in an exceptional state of preservation. The white paint called "Papyrosweiss" is original, with barely a few touch-ups. The interior is also original, with seats, floor mats, door panels, roof lining, accessories and instruments in excellent condition. The only defect we could see was a small part of the top of the dashboard that had been deteriorated by the sun. Its twin-cylinder 700cc unit, derived from the famous BMW motorcycles "Series 2", that helped establish the brand's reputation, propels the light car with much vivacity. The tools, the workshop manual, invoices and the logbook will be delivered with the car.



**Titre de circulation
suédois**
Swedish title
Châssis n° 21523970

- Opportunité exceptionnelle
- Un des fourgons les plus rares du monde
- Allure charmante

- *A unique opportunity*
- *One of the world's rarest small trucks*
- *A stunning look*

40.000 – 60.000 €
Sans reserve
No reserve

1953 DKW F89 L52 “SCHNELLASTER” FOURGON

Après la guerre, l'usine DKW se déplaçait de Chemnitz à Ingolstadt où la production redémarrait. Un petit fourgon était au programme et, malgré les moyens limités ayant permis sa mise au point, il bénéficiait d'une allure amusante. Pour nos yeux d'aujourd'hui, il semble sorti d'un album de bande dessinées et déclenche les sourires partout où il passe. Dénommé "Schnellaster" ("transporteur rapide"), il était disponible en fourgon, minibus ou pick-up. Grâce à sa traction avant, il disposait d'une vaste surface de chargement et était équipé d'un moteur deux-temps 700, puis 900 cm³. La production est restée limitée puisqu'elle n'a pas dépassé 3 827 exemplaires, si bien que les survivants sont extrêmement rares.

Celui-ci a été découvert dans une casse dans le nord de la Suède et a été restauré avec le plus grand soin : 2.000 heures lui ont été consacrées, étalées sur deux ans. Il a fait l'objet d'un article dans le magazine Klassiker. C'est la première fois en Europe qu'un "Schnellaster" est proposé dans une vente aux enchères. Cette opportunité ne risque pas de se représenter et devrait attirer l'amateur souhaitant un véhicule peu ordinaire, qu'il ne risque pas de retrouver dans une autre collection.



After the war the DKW plant was moved from Chemnitz to Ingolstadt where they started the production of a small transporter as their first post war project. DKW had a restricted budget and therefore the little transporter had very little designer input and was mostly an engineer design. Purely by coincidence this little truck got an amazing little "face" and with today's eyes it looks like it comes straight out of a comic book and makes people smile everywhere. DKW could not compete against VW and only 3,727 vans and pick-ups were produced and only very few remain today.

This one was found on a scrapheap in northern Sweden and has been meticulously restored with over 2000 hours work over 2 years. The van has been featured in the Swedish classic car magazine "Klassiker". This is the first time in Europe that a "Schnellaster" is offered at auction. This opportunity will for sure not come back and presents a rare opportunity for the collector who wants something special that no-one else has in their collection.



Carte grise française French registration

Châssis n°
WVWZZZ17ZCW573410

- Restauration de haut niveau
- Modèle rare et recherché
- Performances brillantes

- *High level restoration job*
- *Rare model and much sought after*
- *Brilliant performance*

25.000 – 35.000 €

1982 VOLKSWAGEN GOLF GTI 16S OETTINGER

Livrée neuve le 26 juin 1982 dans la plus belle teinte disponible, gris anthracite, cette voiture fit l'effet d'une bombe sur le segment des petites berlines sportives. Achetée en juillet 2005 par un passionné du modèle, elle fut intégralement restaurée dans les moindres détails. Rien n'a été laissé au hasard par le propriétaire, extrêmement méticuleux et très attaché à l'état d'origine ; le moteur et sa fameuse culasse Oettinger, amortisseurs, vilebrequin, pompe à essence, volant moteur, trains roulants, freins et embrayage... rien n'a été oublié ! Côté habitacle, la sellerie et la moquette ont quant à elles l'aspect du neuf. La voiture comporte tout son équipement avec ses pièces spécifiques : logos, cabochons de jantes ATS, instruments de tableau de bord supplémentaires. Depuis cette restauration exemplaire, la voiture n'a parcouru que 1.000 km, uniquement lors de rassemblements de week-end. Elle paraît donc neuve, et fonctionne comme telle. Sachez enfin qu'une interview a été effectuée du propriétaire de cette voiture en compagnie du P-DG de Volkswagen France. Bien entendu, manuel d'entretien, documentation technique et le rarissime feuillet spécifique en 3 volets ainsi que toutes les factures seront remise à l'acquéreur. Les Golf GTI 16S Oettinger sont extrêmement difficiles à trouver, et encore plus dans un tel état. Rappelons que cette version très brillante, lancée par VW pour contrer la concurrence, n'a été produite qu'à 1 250 exemplaires. Elle combine donc rareté, performances et, ici état exceptionnel.



Delivered new on June 26, 1982 in anthracite grey, the most beautiful shade available, this car was a bombshell in the small sports sedan segment. Purchased in July 2005 by a true enthusiast of this model, it has been fully restored in every detail. Nothing was left to chance by the owner, who has been very meticulous and very particular about originality: the engine and its famous Oettinger cylinder head, shock absorbers, crankshaft, fuel pump, flywheel, running gear, brake and clutch... nothing has been forgotten! The upholstery and carpet look like new. The car has all its equipment with its specific parts: logos, ATS rim centers and additional dashboard instruments. Since this exemplary restoration, the car has covered only 1,000 km at weekend gatherings. It therefore seems to be like new, and functions as such. Incidentally, the owner of this car was interviewed with the CEO of Volkswagen France. Of course, the maintenance manual, the technical documentations, the rare brochure in three folders, as well as all invoices will be delivered to the buyer. The Golf GTI 16S Oettinger are extremely difficult to find, and especially one in such a condition. Remember that this great version, launched by VW to counter competition, has been produced in a limited run of just 1,250 units. What you are getting here is rarity and impressive performance, all packaged in an exceptional condition.



163

Carte grise française
French registration
Châssis n°
WB5AK07040AC79303

- Dans la même famille depuis l'origine
- Jamais utilisée en course
- Rarissime version Sport Evolution

- *Single family ownership from new*
- *Never raced*
- *Rare Sport Evolution version*

75.000 – 125.000 €

Vendue neuve en France / *Sold new in France*
1992 BMW M3 SPORT EVOLUTION

Cette BMW M3 a d'abord servi au cours de l'année 1991 de voiture d'exposition et de démonstration au garage Bavaria Motors de La Garde dans le Var, comme l'indique son certificat d'immatriculation provisoire d'époque. Alors qu'elle affichait moins de 10.000 km, elle a été cédée à son premier propriétaire, avec qui elle a reçu sa première immatriculation, le 27 avril 1992 (une copie de la première carte grise est incluse au dossier). Elle a été ensuite régulièrement entretenue dans le même garage Bavaria Motors et l'on note en particulier un remplacement de la culasse.

En 1997, le propriétaire vendait la voiture à son jeune cousin qui, n'ayant que 25 ans, a préféré faire immatriculer la voiture au nom de sa mère, pour des raisons d'assurance. La voiture affichait alors 50.000 km et, il y a peu, il a procédé à un changement de carte grise à son nom, ce qui correspond à la situation actuelle de la voiture. Elle est donc restée dans la même famille depuis son achat neuve !



This BMW M3 was first used during 1991 as an exhibition and demonstration car at Bavaria Motors de La Garde, in the Var, as stated in its provisional certificate of registration from that period. While the car had less than 10,000 km on the clock, it was sold to its first owner, when it was registered for the first time on April 27, 1992 (a copy of the first registration card is included in the file). Bavaria Motors de La Garde was where it was regularly serviced and in particular we note the replacement of the cylinder head.

In 1997, the owner sold the car to his younger cousin, then only 25 years old, who preferred to register the car in the name of his mother, for insurance reasons. The car then had 50,000 km on the clock, and since then the car was registered on his name. Thus this car has remained in the same family since its purchase!





Utilisée depuis longtemps comme deuxième voiture car le propriétaire roule quotidiennement au volant d'une M5, elle affiche aujourd'hui 125.750 km. L'entretien courant a été effectué par le frère de l'actuel propriétaire, responsable d'un garage BMW à Cannes. La voiture est donc toujours restée entre les mains d'amateurs et spécialistes de la marque. Elle se présente aujourd'hui en état d'usage, et un examen sur pont nous a permis de constater l'absence de trace apparente d'accident. La peinture a fait l'objet d'une reprise sur le bouclier, le capot et les ailes avant, mais elle est restée ancienne sur les autres panneaux de carrosserie. Globalement très saine, cette M3 n'a que peu roulé ces derniers temps et nécessitera donc une révision pour que le nouveau propriétaire puisse profiter de la quintessence de cette voiture extrêmement performante. Son dossier comporte les anciens contrôles techniques, les factures d'entretien, le carnet d'entretien et d'autres manuels ainsi que le manuel d'utilisation en allemand spécifique à la Sport Evolution. Rappelons que sur cette version Sport Evolution, le quatre-cylindres 2,5 litres 16 soupapes développe 238 ch. C'est la plus puissante des E30 M3, la plus efficace et la plus désirable. Et elle est rare, puisque la production n'a pas dépassé 600 exemplaires. Celle que nous présentons représente donc une rare occasion d'acquérir un exemplaire dont l'histoire est connue, qui n'a quasiment pas été modifiée et qui est resté dans la même famille depuis l'origine.

Long used as a second car, because the owner's daily drive is an M5, the clock displays 125,750 km today. Routine maintenance was carried out by the brother of the present owner, manager of a BMW garage in Cannes. The car has always remained in the hands of enthusiasts and experts of the brand. It is today in a state of regular use, we found no obvious traces of an accident when we inspected the car on a workshop lift. The paint has been redone on the bumper, the hood and the front fenders, but remains original on the other body panels. Overall in a very sound state, this M3 has hardly been used lately and therefore needs a thorough servicing before the new owner can enjoy the quintessence of this high-performance car. Paperwork includes former technical inspections, maintenance bills, the service manual and other manuals and the owner's manual with specific instructions on the Sport Evolution in German. As you may know, in the Sport Evolution version the four-cylinder 16-valve 2.5-liter developed 238 bhp. This is the most powerful of the E30 M3, the most effective and the most desirable. And it is rare, since production did not exceed 600 units. The one we are offering is therefore a very rare opportunity to acquire a car with a continuous history, one which has hardly been modified and has remained essentially in the same family since the beginning.



Carte grise française French title

Châssis n° 2275236

Moteur n° 2275236

- Authentique CSL préparée à l'époque
- Quatre propriétaires seulement
- Éligible pour les plus belles épreuves historiques

- *Genuine period-prepared CSL*
- *Only four owners*
- *Eligible for the best historic events*

220.000 – 260.000 €

Une des trois CSL Gr. 2 préparée par Heidegger / *One of only three CSL Gr. 2 cars prepared by Heidegger*

1973 BMW 3.0 CSL GR.2 HEIDEGGER

Il est rare de se trouver en face d'une authentique BMW 3.0 CSL Gr.2 préparée à l'époque et encore dans sa configuration d'origine, et c'est pourtant le cas de celle-ci. Cette version "Leicht" est 100% d'origine avec son châssis, sa carrosserie allégée (vitres arrière en plastique, carrosserie plus fine reconnaissable à son toit plus souple...) et même son moteur d'origine, ce qui est exceptionnel. Même la teinte est d'origine, le célèbre "Inka Orange" de BMW. Pour certifier cette authenticité, la voiture est accompagnée d'un certificat de BMW Tradition datant du 2 juin 2006.

Elle fait partie des trois CSL qui ont été préparées en Groupe 2 par Max Heidegger en 1973, dont seulement deux de couleur orange et comportant le kit d'extension d'ailes, le spoiler avant BBS, un différentiel plus court (3.45 : 1) et un moteur préparé, où l'injection laissait place à trois carburateurs Weber et dont la puissance passait à 240 ch. Concessionnaire BMW, Heidegger était un préparateur connu, qui travaillait en étroite collaboration avec le constructeur et qui avait très bonne presse. Rappelons qu'il remporte la catégorie GTS au 24 Heures du Mans en 1975.

Cette rare CSL a connu quatre propriétaires, le premier étant un Suisse qui en avait pris livraison en Allemagne, chez Autohaus Friedlin, à côté de la frontière car les CSL "Leicht" n'étaient pas homologuées en Suisse. Elle est passée ensuite en France et appartient aujourd'hui à un amateur lyonnais qui rêvait de participer au Tour Auto et l'a fait en 2015, année où BMW était partenaire. Lorsqu'il a pris livraison de la voiture, elle était dans sa configuration route d'origine, avec ses ailes large, son intérieur, ses sièges, sa banquette arrière, sa moquette... Il a fait préparer la voiture pour le Tour Auto, mais a conservé les éléments d'origine qui seront livrés avec la voiture. Prudent, il a même fait faire des moules des ailes, en cas de sortie de route. La voiture a bénéficié d'une restauration mécanique au garage de Thierry Massot, spécialiste BMW dans l'Ain.

It is rare to come face to face with a genuine BMW 3.0 CSL Gr.2, prepared in period and still in its original configuration, as offered here. This "Leicht" version is 100% original, including the chassis and lightweight body (plastic rear windows, thinner body identified by the more flexible roof) as well as its original engine, exceptional for this model. The car is still presented in its original colour, the famous BMW "Inka Orange". To confirm its authenticity, it comes with a certificate from BMW Tradition dated 2 June 2006.

It is one of three CSL cars prepared in Group 2 by Max Heidegger in 1973, only two of which were orange, complete with the wing extension kit, front BBS spoiler, shorter differential (3.45 : 1) and race-prepared engine with three Weber carburetors replacing fuel injection, that increased the power to 240 bhp. A BMW dealer, Heidegger was also a well-known preparer, working in close collaboration with the manufacturer, who generated very good press coverage. He won the GTS class in Le Mans 24 Hour Race in 1975.

This rare CSL has had only four owners from new, the first a Swiss who took delivery of the car from Autohaus Friedlin, just over the border in Germany as the CSL "Leicht" was not homologated in Switzerland. The car later went to France and belongs today to an enthusiast from Lyon. He bought it to compete in Tour Auto, which he did in 2015, the year that BMW was partner. When he bought the car, it was in its original road configuration, with wide wheel arches, seats, rear bench seat, carpets etc. He had the car prepared for Tour Auto, keeping the original elements which will be passed on to the new owner. Wisely, he also had moulds taken of the wings in case of accident. Mechanical restoration work was carried out at the garage of Thierry Massot, a BMW specialist from Ain.





Elle a reçu un voile de peinture et l'équipement course, qui provient des meilleurs fournisseurs, a été pensé pour permettre de rendre rapidement à la voiture une configuration d'origine. Les freins sont d'origine et le réservoir de carburant, soigneusement vérifié, l'est aussi. Douze jantes BBS accompagnent la voiture, de même qu'un dossier comportant l'historique, des correspondances avec Heidegger, de nombreuses factures (celles de l'actuel propriétaire totalisent 45 000 € de travaux !), son Passeport Technique Historique FIA 2015, ainsi que son Passeport Technique FFSA.

Cette 3.0 CSL est éligible aux rencontres historiques les plus prestigieuses, dont le Tour Auto et Le Mans Classic. Elle représente une rare occasion de mettre la main sur une machine authentique, préparée à l'époque et qui est restée dans sa configuration. Et, de plus, utilisable sur route et sur piste.

It had a new coat of paint and the race equipment from the best suppliers allows that the car could be easily returned to its original configuration. The brakes are original and as well as the carefully inspected fuel tank. Twelve BBS wheels come with the car, along with a large history file, correspondence with Heidegger, invoices (including those for work carried out by the current owner totalling € 45 000), the 2015 FIA Technical Passport and, of course, the 2015 FFSA Technical Passport.

This 3.0 CSL is eligible for all the most prestigious historic events, including Tour Auto and Le Mans Classic. Here is a rare opportunity to lay your hands on a genuine machine, prepared in period and remaining in its original configuration. Moreover, it can be used both on the road and the track.



165

**Carte grise française
French title**

Châssis n°
SCFCV81C3GTL15486

- Mécanique améliorée et fiabilisé
- Voiture superbement préservée
- Performances de haut niveau, attrait du cabriolet

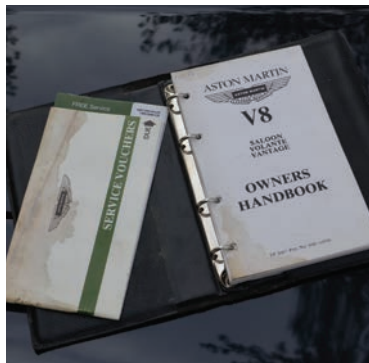
- *Improved, reliable engine*
- *Wonderfully preserved car*
- *High performance, added attraction of cabriolet body*

140.000 – 180.000 €

Moteur entièrement refait par Aston Engineering / *Engine completely rebuilt by Aston Engineering*
1986 ASTON MARTIN V8 VOLANTE CABRIOLET

Vendue neuve aux États-Unis, cette voiture a été importée au milieu des années 2000 en Allemagne par un amateur qui a fait restaurer la carrosserie à Hambourg. C'est en 2005, que l'actuel propriétaire, un collectionneur de GT parisien, a été séduit par cette belle automobile. Il l'a confiée en 2009 à Aston Engineering pour que les spécifications se rapprochent des versions X-Pack, avec un moteur entièrement revu et beaucoup plus performant. Un total de 30 000 \$ a été dépensé à cette occasion et l'on note en particulier des pistons haute compression, des arbres à cames spéciaux, une boîte électronique spécifique, de nouveaux collecteurs d'échappement et un radiateur d'huile amélioré, le pont a été revu tirant plus long qu'à l'origine. Les trains roulants ont été revus et la suspension a notamment reçu des amortisseurs Koni. Les quatre jantes sont neuves. A l'intérieur, le système de climatisation a été revu. Des mesures au banc ont permis de mesurer une puissance approchant

Sold new in the United States, this car was imported into Germany in the mid 2000s by an enthusiast who had the body restored in Hamburg. The current owner, a Parisian collector of GTs, was seduced by this superb motor car in 2005. In 2009 he asked Aston Engineering to upgrade the specification in line with the X-pack version, which included completely overhauling the engine to make it much more efficient. The work, totalling £ 30,000, included high compression pistons, special overhead cams, electronic control unit, new exhaust manifolds and an upgraded oil cooler; the axle ratio was also revised to be longer than the original. The running gear was refurbished, Koni shock absorbers added and the four wheels are new. Inside, the air-conditioning has been renewed. Bench tests have established that the car produces close to 340 bhp. The speedometer is graduated up to 300 km/h, giving some idea of the sheer



340 ch et le compteur de vitesses est gradué jusqu'à 300 km/h, ce qui donne une idée des performances fantastiques de cette voiture et du son rageur et envoûtant du moteur. Depuis les travaux, elle a couvert 15.000 km et se présente par ailleurs dans un état superbement préservé, avec un habitacle impeccable.

power of the engine and the amazing performance this car is capable of. Since this work was carried out, it has covered 15,000 km and is presented in a wonderfully preserved condition, with an immaculate passenger compartment.



166

Titre de circulation suédois

Swedish title

Châssis n°

ZZZ93ZJS000616

- État d'origine exceptionnel
- 7 778 km seulement depuis l'origine
- Roue de secours encore protégée de son plastique d'origine

- *Exceptionally original car*
- *Only 7,778 km from new*
- *Original plastic still wrapped around the spare wheel*

190.000 – 240.000 €

7 778 km seulement depuis l'origine / *Only 7,778 km from new*

1988 PORSCHE 930 TURBO

Cette voiture a été importée en Suède le 21 juin 1988 par Rydbergs Bil, de Kalmar, agent Porsche local. Il ne l'a pas immatriculée, mais exposée dans son showroom, et même présentée sur son stand lors du salon automobile de Gothenburg. Le 24 avril, la voiture était vendue à la mère du propriétaire actuel. Elle était donc immatriculée pour la première fois le 2 mai 1991 et n'avait alors couvert que 1.000 km. Depuis lors, elle n'a été utilisée que très parcimonieusement lors de journées d'été ensoleillées, tout en étant parquée sur cales. Elle a été mise en route tous les trois mois, le moteur tournant suffisamment longtemps pour monter en température ; tous les rapports étaient à cette occasion engagés les uns après les autres pour assurer un bon graissage de la boîte. Les roues avant étaient tournées et placées dans une position différé ente à chaque fois.

Lors de la première révision réalisée par Rydbergs Bil, le compteur affichait 6.563 km. La dernière en date a été effectuée le 25 août 2009 par Porsche



This car was imported on the 21st of June 1988 by Rydbergs Bil in Kalmar, Sweden, who was the local Porsche agent at the time. The car was not registered at all and was kept in the shop window as an exhibit. Moreover, Rydbergs Bil once exhibited it at the Gothenburg Motor Show. On the 24th of April Rydbergs Bil sold the car to the mother of the current owner. It was first registered the 2nd of May 1991 and at this time the car had only covered 1,000 km. Since that day the car has only been used very seldom during sunny summer days and has been stored on support blocks in its garage. The car has been started every three months and has been driven for about 10-20 minutes to get it up to temperature; all the gears have been engaged in order to get the oil to rotate in the engine and gearbox. The front wheels have also been rotated and put in a different position each time.





Center Kalmar, le kilométrage s'élevant alors à 7.616 km. En novembre 2009, la voiture était cédée à l'actuel propriétaire par sa mère, qui a continué à s'en occuper avec le même soin. Le compteur affiche aujourd'hui 7.778 km, ce qui est probablement l'un des plus faibles kilométrages enregistrés aujourd'hui par une 930 Turbo. Il est rarissime qu'une telle opportunité se présente.



The first service was done by Rydbergs Bil AB. The mileage at this time was then 6,563 km. The second and latest service was done on the 25th of August 2009 by Porsche Center Kalmar when it showed only 7,616km on the clock. In November 2009 the car was given by his mother to the current owner who has since continued to look after the car with the same care. The counter today shows only 7,778 km from new which is surely one of the world's lowest mileages for a Porsche 930 turbo. This is a very rare opportunity for Porsche enthusiasts.



167

Carte grise française French registration

Châssis n° 9113511295

Moteur n° 6532602

- 3^{ème} main, vendue par Sonauto
- Matching numbers et boîte 5
- Saine, authentique et originale

- *Three owners from new, sold by Sonauto*
- *Matching number and five-speed gearbox*
- *Sound, authentic and original*

65.000 – 75.000 €

Vendue neuve en France / Sold new in France

1973 PORSCHE 911 T 2.4 L TARGA

La voiture de la vente, vendue neuve par Sonauto à Levallois – Perret, est restée aux mains de son premier propriétaire jusqu'en 2001. Ce dernier la vendit au propriétaire actuel qui la conserva quelques années avant de la revendre mais la Porsche lui manquait tellement qu'il la racheta très rapidement et la choya jusqu'à ce jour. Elle se trouve dans un état très original, la carrosserie a été repeinte dans sa teinte d'origine et le dessus des sièges a été recouvert de vinyle noir, tout le reste est d'origine. Le tableau de bord n'est pas fendu et la radio Blaupunkt est toujours en place près de la montre de bord qui fonctionne parfaitement. Le moteur d'origine a été refait par le garage Miramond à Paris, spécialiste de la marque en 2009 pour une somme de 13.000 € et la voiture a parcouru moins de 10.000 km depuis. Elle est équipée de la boîte de vitesses à cinq rapports et de vitres teintées. Un dossier d'entretien et les carnets d'entretien et de bord accompagnent cette 911 Targa 2.4 l à carburateurs, un des rares exemplaires vendu en France et encore dans son état d'origine.

The car on offer was sold new by Sonauto, in Levallois-Perret, and remained in the hands of its original owner till 2001. The latter sold it to the current owner who kept it several years before selling it, but as he was missing his Porsche considerably, he bought the car back again very quickly and pampered it until today. In very original condition, the body was repainted in its original colour and the seats were covered in black vinyl, the rest is original. The dashboard is not split and the Blaupunkt radio is still in its place, near the clock, which works perfectly. The original engine was rebuilt by brand specialist Miramond in Paris in 2009, for € 13,000 and the car has covered less than 10,000 km since then. It is equipped with the five-speed gearbox and tinted windows. This 911 Targa 2.4 L comes with a service file and the log books, and is one of few examples sold new in France and still in original condition.



Carte grise française French registration

Châssis n° 885451

Moteur n° R3495-8

- Vendue neuve en France !
- Rarissime version «plancher plat»
- Travaux mécaniques récents

- Sold new in France
- Rare “flat floor” version
- Recent mechanical work

80.000 – 100.000 €

1962 JAGUAR TYPE E 3,8 L COUPÉ «PLANCHER PLAT»

Sortie d'usine le 10 janvier 1962, cette Jaguar Type E a été vendue neuve par le garage Delecroix Royal Élysée, comme en témoigne son certificat de Jaguar Heritage. Elle fait partie des premiers modèles de Type E et comporte donc les fameux "planchers plats" qui les caractérisent. De teinte bleu-gris avec intérieur en cuir noir, elle a fait l'objet d'une restauration ancienne. Nous avons noté une réparation ancienne du côté avant droit de la caisse. Une précédente carte grise montre qu'elle a appartenu à la collection Brignole, à partir de 1984.

Son actuel propriétaire en a fait l'acquisition en 2010. Il a procédé à une remise en état mécanique et, à cette occasion, un démarreur plus puissant et un alternateur ont été posés, tandis que les tubulures d'échappement ont été remplacées. Les sièges ont été refaits, les pneus Michelin sont en bon état et un rapport d'expertise daté de 2015 indique que la voiture est en bon état général.

Cette configuration 3,8 litres Série 1 reste la plus pure et la plus désirable des Type E. Même si le cabriolet offre un agrément particulier grâce à son habitacle découvrable, sur le plan esthétique le coupé est absolument imbattable et représente un sommet que peu de voitures ont pu égaler depuis son lancement en 1961, au Salon de Genève. En version « plancher plat » et conduite à gauche, cela devient un graal !



Having left the factory on January 10, 1962, this Jaguar E-type was sold new by the garage Delecroix Royal Elysee, as can be seen from its Jaguar Heritage Certificate. It is one of the first models of the E Type and features the famous "flat floor" that characterizes them. Blue-grey in colour with a black leather interior, it has undergone a restoration some years ago. We noted an old repair at the right front side of the body. A previous title shows that it belonged to the Brignole collection from 1984 on. Its current owner acquired the car in 2010. He carried out a mechanical restoration, and, on this occasion, a more powerful starter and an alternator were installed, while the exhaust pipes were replaced. The seats have been redone, and the Michelin tires are in a good condition. A report by an expert dated 2015 indicates that the car is in a good general condition.

This configuration of the 3.8 liters of the Series 1 remains the purest and most desirable of all E Types. Although the convertible offers special pleasure thanks to its open top, aesthetically the coupe is unbeatable, and remains one of the best looking coupes of all times since its launch in 1961 at the Geneva Motor Show. With the version “flat floor” and in LHD, this car is a legend.



Carte grise française
French registration
 Châssis n° YD3/1719

- Version Twin Cam
- Rare et performante
- Restauration soignée et documentée

- *Version Twin Cam*
- *Rare and powerful*
- *Careful and well documented restoration*

30.000 – 40.000 €

1959 MGA TWIN CAM CABRIOLET

Livrée neuve à New York, cette voiture fait partie des 1.788 MGA ayant reçu le célèbre moteur Twin Cam à double ACT, développant quelque 110 ch au lieu des 80 de la 1600 normale.

Une petite annonce de vente de cette MGA, publiée dans les années 1980 dans Hemmings Motor News, attire un jour l'attention de l'actuel propriétaire, qui en fait l'acquisition malgré un état très médiocre. Après l'avoir rapatriée en France en 1990, il se lance dans une restauration complète, qui va réclamer six ans de travail. Une fois la voiture terminée, le propriétaire confie le moteur en 1996 à l'un des meilleurs spécialistes anglais du modèle, Bob West, pour une réfection complète et diverses améliorations de fiabilisation, avec pose d'un deuxième radiateur d'huile. De teinte "British Racing Green" d'origine, la voiture est équipée d'une sellerie en cuir beige et, depuis sa remise en état, elle a parcouru quelque 11 500 km de rallyes et balades historiques. Elle est accompagnée d'un très grand nombre de documents (y compris la petite annonce d'origine !), de factures et du dossier de restauration complet. Un court essai au volant nous a permis de constater son très bon fonctionnement. Il s'agit d'un bel exemplaire de la rare Twin Cam, la plus enviable des MGA.

Delivered new in New York, this car is one of 1,788 MGAs that received the famous Twin Cam DOHC engine, developing some 110bhp instead of 80 of the 'normal' 1600.

A small announcement of sale of this MGA, published in the 1980s in Hemmings Motor News, attracted the attention of the current owner, who acquired the car in a very poor state. After being repatriated to France in 1990, he began a complete restoration, which took six years of work. Once the restoration was completed, the owner entrusted the engine in 1996 to one of the best specialists in England, Bob West, for a complete renovation and various reliability improvements, including the installation of a second oil cooler. In a "British Racing Green" shade, this car features a complimenting beige leather upholstery and has covered approximately 11,500 km since its restoration. The car comes with a large set of documents (including the original ad!), invoices, and the complete restoration folder. A short drive allowed us to see the fine driving characteristics of the car. This is indeed a beautiful example of the rare Twin Cam, the most desirable of all MGAs.



**Titre de circulation
US, certificat de
dédouanement
hollandais
US registration,
Dutch customs
clearance
certificate**

Châssis n° UD1S23037

- Même famille de 1973 à 2015
- Voiture bien préservée, absence de rouille
- Séduisante version roadster

- *In the same family from 1973 to 2015*
- *A well-preserved car, no rust*
- *A very desirable roadster*

63.000 – 73.000 €

1973 JAGUAR TYPE E V12 ROADSTER

La caractéristique particulière de cette voiture est qu'elle est restée dans la même famille de 1973 à 2015 ! Elle est passée du père au fils en 1998 et, aujourd'hui, le compteur montre 50.364 miles (81.053 km) d'origine. Elle était alors basée à Corte Madera, en Californie, et a donc profité du climat sec qui règne là-bas. Elle n'est arrivée en Europe qu'en 2015, chez un propriétaire hollandais. Sa teinte de carrosserie est d'origine, de même que celle de la sellerie beige, qui a été refaite il y a quelques années, tout comme la capote marron foncé. Dotée d'une boîte manuelle quatre rapports, de son autoradio d'origine et de sa climatisation usine, c'est une voiture saine, dénuée de rouille, qui a été visiblement bien entretenue et qui fonctionne très correctement. Elle est également équipée de vitres teintées et sera livrée accompagnée d'un beau dossier, de ses outils d'origine et de ses manuels. Grâce à son V12 de 5,3 litres, la Type E Série 3 gagne une onctuosité dont ne bénéficient pas les versions six-cylindres. En version roadster, elle permet de rouler dans un confort de fonctionnement que peuvent lui envier bien des modèles de la même époque.



The special feature of this car is that it has remained in the same family from 1973 to 2015! It changed hands from father to son in 1998, and today the odometer shows only 50,364 miles (81,053 km) since new. The car was based in Corte Madera, California, and has survived very well thanks to the dry climate that prevails there. The car arrived in Europe in 2015 for a new Dutch owner. The colour of its body is original, as is the beige upholstery, which was redone a few years ago, like the dark brown soft top. With a four-speed manual transmission, and with its original radio and its air-conditioning system, this is a sound car, devoid of rust, a car which has obviously been well maintained and works well. It also has tinted windows and will be delivered together with an excellent dossier of documents, its original tools and its manuals.

With the 5.3-liter V12 engine, the E-type Series 3 was silky smooth and more refined than the six-cylinder versions. In roadster version, the E Type's ease of driving can be envied by most of models from that period.



**Carte grise
hollandaise
Dutch registration**

Châssis n° 842 5259

Moteur n° 842 5259

- État d'origine exceptionnel
- Origine française
- Même famille pendant 57 ans

- *Exceptional state of origin*
- *French provenance*
- *Same family for 57 years*

60.000 – 80.000 €

Rare exemplaire français d'origine / *Delivered new in France*

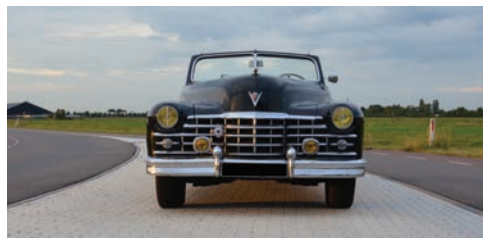
1947 CADILLAC SERIES 62 CABRIOLET

Livrée neuve en France, cette voiture appartenait à une famille parisienne qui l'utilisait pour rejoindre sa résidence secondaire dans le sud de la France, ou San Sébastien en Espagne, ou encore l'hôtel Orologio, à Padoue, en Italie (le porte-clef de l'hôtel est encore attaché au jeu de clefs de la voiture).

Au début des années 1960 la voiture est entreposée au sec dans une autre résidence familiale, à Vézelay, où elle reste jusqu'en 2004, quand le fils de la famille décide de la vendre.

Elle est alors achetée et remise en route par un amateur hollandais, qui attachera une importance particulière à préserver son incroyable état d'origine. Seule la capote a été remplacée et, aujourd'hui, ce cabriolet Cadillac se présente remarquablement bien préservé. La carrosserie est sans défaut, la sellerie légèrement patinée est impeccable et les commandes sont complètes et intactes. Ce modèle présente en plus quelques particularités propres aux versions importées en France, comme des clignotants et des compteurs différents. En 65 ans elle n'a parcouru que 20 000 km... En 2009, elle a été invitée à participer au concours d'élégance du Royal Palace Het Loo en Hollande, pour le centenaire de la marque. Ce cabriolet Cadillac représente une occasion rare de disposer d'une voiture élégante, luxueuse et parfaitement bien conservée.

Delivered new in France, this car belonged to a Parisian family who used it to reach their second home in southern France, San Sebastian in Spain, or the Orologio Hotel, in Padua, Italy (the key badge of the hotel is still attached to the key set of the car). In the early 1960s the car was stored in dry conditions, in another family residence in France, where the car remained till 2004, when the son of the family decided to sell it. It was then purchased and re-started by a Dutch enthusiast, who attached particular importance to preserving its incredibly original condition. Only the hood was replaced and today this Cadillac convertible comes in a remarkably well preserved state. The body is flawless, the upholstery with light patina is in impeccable condition and the instrument panel is complete and intact. This model features some specificities of the imported version in France, such as the indicators and various counters. In 65 years the car has covered only 20,000 km... In 2009, it was invited to participate in the Concours d'Elegance at the Royal Palace Het Loo in Holland, for the centenary of the brand. This Cadillac convertible is indeed a rare opportunity to acquire a very stylish, luxurious and perfectly well preserved car.



**Titre de circulation
suédois**
Swedish title

Châssis n°

194370S409324

Moteur n° T0325CZU

- Incroyable état d'origine
- Modèle mythique
- Dotée du puissant V8 454 ci

- *Powerful V8 454 ci engine.*
- *Iconic car*
- *Amazing original condition*

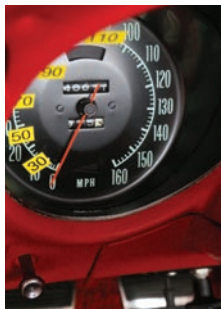
30.000 – 45.000 €

Sans reserve

No reserve

1970 CHEVROLET CORVETTE STINGRAY 454 T-TOP

La nouvelle génération de Corvette C3 a été introduite en 1969 et la version 454 (LS 5) "big block" a représenté un quart des ventes de cette série. La voiture que nous présentons est une survivante en incroyable état d'origine. Achetée neuve par un pilote de l'US Air Force stationnant dans le "mid-west" américain, elle a été ensuite vendue à son deuxième propriétaire, basé en Californie, qui confiait la voiture pour entretien à un atelier appartenant à un certain Jeff S. Wallroff. Celui-ci faisait ensuite l'acquisition de cette voiture dans l'intention de l'utiliser pour sa retraite, mais il la vendait avant. C'est l'actuel propriétaire, un collectionneur suédois, qui l'achetait et la faisait venir dans son pays alors qu'elle n'affichait que 33.000 miles (53.130 km). Depuis, il l'a utilisée de temps en temps et le compteur montre 40.670 miles (65.450 km). Elle comporte son moteur et sa boîte de vitesse d'origine, et elle est accompagnée de son cric et de sa roue de secours d'origine également. De teinte rouge "Monza 974", elle est équipée des housses de protection des panneaux de toit amovibles et le tableau de bord présente l'autoradio d'origine, bien qu'il ne fonctionne pas. Rares sont les Corvette C3 LS 5 dans un tel état de préservation : elle saura séduire les amateurs.



The new generation Corvette the C3 was introduced in 1969 and the 454 (LS5) big Block accounted for a quarter of the sales of the C3 series. This car is a time-warrior survivor as it is in unbelievably original condition never having been restored. It was bought new by a US air force pilot stationed in the mid-west. He sold it to a gentleman in California who serviced the car at a shop owned by a Mr. Jeff S. Wallroff. Mr. Wallroff bought the car to use after his retirement but finally did not use before. It was duly sold and exported to Sweden when it had covered 33,000 miles (53,130 km). The current owner has used the car sparingly and today it only shows 40,670 miles on the counter. It is matching numbers and comes with its original jack and original spare wheel. Presented in red Monza 974 the car is still fitted with its storage bags for the targa tops and its original radio, although not working. There must be very few C3 LS5 Corvettes as original as this one, making it a great opportunity.



Carte grise française
French registration
 Châssis n° TEX107677

- Performances époustouflantes
- Une des premières répliques de Cobra
- Carte grise française. Introuvable en France !

- *Amazing performance*
- *One of the first replica Cobras*
- *With French registration documents*

45.000 – 65.000 €

Immatriculée en France / *Registered in France*

1980 ARNTZ SHELBY COBRA 427 REPLICA

La Shelby Cobra a rencontré un tel succès que, après l'arrêt de la fabrication en 1967, elle est devenue la voiture ayant engendré le plus de répliques au monde ! Steve Arntz a fait partie des premiers à se lancer, produisant dès 1976 un roadster imitant la Cobra 427 S/C. Constituée d'un châssis en tubes carrés et d'une carrosserie en fibre de verre dont les moules avaient été formés sur un modèle original de 1965, offrant une ressemblance quasi parfaite, la voiture que nous présentons est équipée d'un V8 Ford 429 Cobra Jet dont la préparation offrirait près de 500 cv selon ce qui a été rapporté au propriétaire, avec collecteur d'admission Edelbrock, carburateur Holley et beaux caches-culbuteurs en aluminium siglés "Cobra". Il est accolé à une transmission automatique C6 et la voiture dispose d'une suspension arrière Jaguar indépendante et de quatre freins à disques. L'intérieur affiche une belle batterie d'instruments SW et de harnais Simpson. De nombreux accessoires de finition proviennent de Shelby American, ce qui donne un certain parfum d'authenticité. Importée par son actuel propriétaire en 2014, elle se trouvait auparavant dans une importante collection américaine. Seuls 65 exemplaires furent produits entre 1976 et 1981. Un essai en compagnie du propriétaire nous a permis de constater les performances époustouflantes de cette machine et ses accélérations de dragster ! Pour amateurs de sensations fortes.

The Shelby Cobra was so successful that once production ended in 1967, it became the car that spawned the most replicas ever in the world! Steve Arntz was among the first to start producing a roadster in 1976 that replicated the Cobra 427 S/C. Consisting of a square tube frame and a fiberglass body whose molds were formed from an original model from 1965, and thus offering an almost perfect likeness, the car we offer is equipped with a Ford Cobra V8 Jet 429 whose tuning, according to the owner's information, could very well be good for around 500bhp, with an Edelbrock intake manifold, Holley carburetors and beautiful aluminum rocker cover with the branding "Cobra". The engine is mated to a C6 automatic transmission and the car features independent Jaguar rear suspension, plus four disc brakes. The interior displays beautiful SW instrumentations, and Simpson harnesses. Many of the detail accessories are from Shelby American, which gives the car a certain flavor of authenticity. Imported by its current owner in 2014, it was previously part of a major US collection. Only 65 units were produced between 1976 and 1981. A test drive with the owner was the demonstration of the cars incredible performance and its dragster acceleration! The ideal car for seekers of sustained excitement.



**Titre de circulation
italien**
Italian title
Châssis n° 4717859

- Éligible au Monte-Carlo Historique
- Préparation rallye
- Façon abordable de prendre part aux rallyes historiques

- *Eligible for the historic Monte Carlo rally*
- *Very different rally carburetors*
- *Inexpensive entry to the world of historic rallying*

27.000 – 32.000 €

1974 CITROËN DS 20 «RALLYE» BERLINE

A son époque, la Citroën DS a remporté de nombreux succès en rallyes. Sa suspension hydropneumatique lui permettait de soutenir des vitesses élevées sur de très mauvaises surfaces et son palmarès comporte notamment deux victoires au Rallye de Monte-Carlo, en 1959 et 1966, et une victoire au Rallye des 1000 Lacs en 1962, entre les mains de Pauli Toivonen.

La DS20 qui est proposée à la vente a été préparée pour les rallyes historiques. Immatriculée en France à l'origine, elle dispose aujourd'hui d'un titre de circulation italien. Elle a reçu des modifications qui s'apparentent à celles des modèles préparés par l'usine dans les années 1960, comme des ailes arrière découpées pour dégager les roues. Elle est équipée également de carburateurs spéciaux, de six projecteurs supplémentaires, d'un équipement de chronométrage Halda et de sièges rallye. Complètement préparée, cette voiture est prête à s'engager dans les rallyes historiques les plus exigeants, comme celui de Monte-Carlo.



The Citroen DS model was in period a very successful rally car. It could sustain high speeds on poor surfaces better than many other cars thanks to its hydraulic suspension. It won the Monte-Carlo rally in 1959 again in 1966, and the Finnish 1000 Lakes Rally in 1962 with Pauli Toivonen.

The DS 20 on offer is prepared for historic rallies. Originally registered in France, it currently has an Italian title. This car is similar to the factory entered cars during the 60s. It had cut out wheel arches just as the originals did in the rallies. Fully prepared and ready to race, it is fitted with 6 extra lights, Halda speed pilots and rally seats. This DS 20 could be the perfect entry for the upcoming Historic Monte-Carlo rally.



**Carte grise française
French registration**

Châssis n° 00FG5277

- Même propriétaire jusqu'à 2013
- Restaurée et entretenue avec soin
- La version la plus aboutie

- Same owner till 2013
- Restored and maintained with care
- The most complete version

35.000 – 45.000 €
Sans reserve
No reserve

1972 CITROËN DS 23 PALLAS IE

Cette exceptionnelle DS 23 Pallas à injection électronique et boîte de vitesses hydraulique a été livrée en Décembre 1972 à la succursale du 8^e rue de Constantinople à Paris et conservée et entretenue par son propriétaire jusqu'au 17 Décembre 2012, 40 ans après, date à laquelle il la céda à un ami de son fils, lui-même grand amateur de bolides italiens. Le certificat du conservatoire Citroën nous confirme qu'elle est bien sortie de chaîne sous cette robe brun scarabée métallisée, équipée de vitres teintées et de cuir Havane. L'intérieur est entièrement d'origine et en excellent état mis à part le bord inférieur du siège conducteur. Un dossier de factures depuis 1978 retrace l'entretien de la voiture et nous indique qu'un échange standard moteur a été effectué en 1986 alors qu'elle totalisait 156.000 km, elle affiche aujourd'hui 193.000 km. Elle fut entretenue jusqu'en 1984 par le réseau Citroën puis, elle est passée régulièrement entre les mains de spécialistes. de la marque tels que Philippe Rahusseau, DSM, Frédéric Daunat et la carrosserie Lecoq pour la réfection de gouttières etc... La direction, la pompe à essence, l'échappement et les quatre pneus Michelin sont neufs, la peinture a été refaite en 2007 et 15.000 € ont été dépensés entre 2014 et 2015 pour la mettre en condition optimale d'utilisation. Elle est dotée de son carnet d'entretien, de tous ses manuels, de 4 clés d'origine et d'un lot de documentation.



This exceptional DS 23 Pallas with electronic fuel injection and a hydraulic gearbox was delivered in December 1972 to the branch located 8 rue de Constantinople, in Paris, and kept and maintained by its first owner till December 17, 2012, when he sold the car to a friend of his son, himself a great enthusiast of Italian cars. The Citroën Conservatoire certificate confirms that it left the factory with this metallic brown paint scheme, and that the car was equipped with tinted windows and tobacco colour leather. The interior is completely original and in excellent condition, apart from the lower edge of the driver's seat. An invoice folder traces the car's maintenance and service record since 1978 and indicates that the engine was replaced in 1986 when it totaled 156,000 km. Currently the odometer displays 193,000 km. The car was maintained until 1984 by the Citroën dealer network and then by brand specialists such as Philippe Rahusseau, DSM, Frédéric Daunat and coachbuilder: Lecoq, who repaired the rain guttering, etc... The steering system, the fuel pump, the exhaust system and the four Michelin tires are new; the paint was redone in 2007 and € 15,000 was spent between 2014 and 2015 to bring the car to optimal conditions for regular use. The car comes with its service manual, its logbooks, its four original keys and a whole lot of documentation.



**Titre de circulation
suédois**
Swedish title
Châssis n° 103631

- Très rare version britannique
- 70 exemplaires seulement
- Restauration récente

- *Very rare English built roadster*
- *Only 70 built*
- *Recent restoration*

65.000 – 75.000 €

Vendue avec son logbook d'époque / *Sold with its original logbook*
1939 CITROËN «LIGHT 15» ROADSTER

La Citroën Traction était révolutionnaire lors de son lancement, par sa technique, sa carrosserie monocoque et son dessin bas et élané. Ses qualités ont été confirmées par une longue carrière de plus de 20 ans. Elle a même été produite dans plusieurs pays autres que la France, comme la Belgique, le Danemark et l'Angleterre. Dans ce dernier pays, la Traction 11 CV prenait l'appellation "Light Fifteen", ce qui prête aujourd'hui à confusion, mais qui était dû à une différence dans le système de taxation des automobiles : une 11 CV en France devenait en Angleterre une 15 HP. Outre par le nom, la version britannique différait par des détails de finition, d'autant qu'elle devait comporter une certaine proportion de pièces locales : le système électrique était Lucas, le tableau de bord était en bois et les sièges en cuir, ce qui répondait aux goûts du marché anglais.

La version la plus désirable de la Traction est le roadster et, dans l'usine anglaise de Slough, seul 70 exemplaires en ont été produits, ce qui en fait une voiture particulièrement rare. Celui que nous présentons a été importé en Suède en 2004 et complètement restauré par son propriétaire. Rare et peu ordinaire, il mérite toute l'attention des passionnés de la marque.

The Citroën Traction Avant was revolutionary when it was launched, for both its engineering and its low profile. The car continued to demonstrate its abilities as it evolved through more than 20 years of production. The most collectible of them all being the open version, was the roadster. The B11 was made on licence in several countries, among them Belgium, Denmark and in the U.K. The version of the B11L produced by the English factory in Slough was called the Light Fifteen. This confusing terminology referred to the British fiscal tax rating at the time which was higher than the French; therefore the 11CV engine was 15HP in England. There were also small differences between the French and British built cars as the British ones must had 51% UK parts in them: the electrics were Lucas, the dashboard was in wood and the seats were in leather. All to suit the British markets taste. Only 70 roadsters with those specifications were produced at the Slough plant, making this the rarest of all the B11/Light 15 roadsters. Imported to Sweden in 2004 and rebuilt by the former owner during the early 2000s, the car deserves to find a new passionate home.



Carte grise française
French registration

Châssis n° SRK36530

- Entretienue régulièrement
- Sellerie bien préservée
- Luxe et raffinement

- *Maintained regularly*
- *Upholstery well preserved*
- *Luxurious and refined*

15.000 – 20.000 €**1979 ROLLS-ROYCE SILVER SHADOW II**

Immatriculée neuve en Californie en janvier 1979, cette voiture aurait appartenu à Sylvester Stallone. Plus récemment, elle était basée en Sologne et son propriétaire l'utilisait pour ses déplacements quotidiens dans la région. Après son décès, son meilleur ami en a fait l'acquisition et, depuis juillet 2013, la voiture effectue régulièrement le trajet entre Paris et la Sologne, entre les mains d'un chauffeur transportant le couple à qui elle appartient. Repeinte par l'ancien propriétaire, peu avant sa mort, de teinte prune et gris, elle a été consciencieusement entretenue comme en attestent les factures qui l'accompagnent. Le moteur a été contrôlé et l'alternateur a été changé. La reféction du système de freinage et des étriers date de juin 2015, tout comme le changement des rotules de suspensions et des silentbloks. Les pneus sont quasi neufs et l'équilibrage a été refait. A l'intérieur de l'habitacle, les cuirs bordeaux et les boiseries sont en bon état, de même que les moquettes, même si elles ne peuvent masquer par endroit le poids des ans. Fonctionnant correctement, cette voiture utilisée régulièrement présente tout le luxe et le raffinement propres à la marque.



Registered new in California in January 1979, this car could have belonged to Sylvester Stallone. Most recently, the car was based in the French region of Sologne and the owner used it for his daily trips in the area. After his death, his best friend purchased the car, and since July 2013, the car has been regularly used between Paris and the Sologne, driven by the chauffeur of the couple who owns the car. The former owner had the car repainted, shortly before his death, in a plum and grey two-tone, it has been lovingly maintained as can be seen by the invoices file that comes with the car. The engine has been checked and the alternator changed. The overhaul of the brake system and the calipers was carried out in June 2015, as well as the change of the ball joints for the suspension and the silent blocks. The tires are almost new and their balancing has been redone. The burgundy leather interior and the woodwork are in good condition, as are the carpets, even if they cannot hide the passage of the years in a few sections. Driving perfectly well, this car has been in regular use, and represents all the luxury and the refinement unique to this brand.



CONDITIONS GÉNÉRALES D'ACHAT AUX ENCHÈRES PUBLIQUES

Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan est un opérateur de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques régies par les articles L.321.4 et suivants du Code de Commerce. En cette qualité, Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan agit comme mandataire du vendeur qui contracte avec l'acquéreur. Les rapports 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 mentionnées 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, sur des rapports, des étiquettes ou transmises verbalement, n'implique nullement qu'un bien soit exempt de tout défaut passé, présent ou réparé. Inversement la mention de quelque défaut n'implique pas l'absence de tous autres défauts.

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

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

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

g) Pour des raisons administratives, les désignations des

véhicules reprennent, sauf exception, les indications portées sur les titres de circulation.

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

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

2 – La vente

a) En vue d'une bonne organisation des ventes, les acquéreurs potentiels sont invités à se faire connaître auprès d'Artcurial-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 dépôt. 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 dépôt de garantie, et qu'elle aura acceptés. Si le lot n'est pas adjugé à cet enchérisseur, le dépôt de garantie sera renvoyé sous 72h. Si Artcurial-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 prononce 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 qu'en euro et les erreurs de conversion ne pourront engager la responsabilité d' 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 :

1) Lots en provenance de l'UE :

Automobilia
• **25 % + TVA au taux en vigueur.**

Automobiles de collection

• **De 1 à 900 000 €: 16% +TVA au taux en vigueur**
• **Au-delà de 900 001 €: 12 % + TVA au taux en vigueur.**

2) Lots en provenance hors UE : (indiqués par un ☐).

Aux commissions et taxes indiquées ci-dessus, il convient d'ajouter des frais liés à l'importation (5,5 % du prix d'adjudication pour les automobiles de collection, 20 % pour les automobiles d'occasion, les bijoux et montres, les vins et spiritueux et les multiples).

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

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

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

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

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

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

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

- En espèces: jusqu'à 1 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants français, jusqu'à 15 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants étrangers sur présentation de leurs papiers d'identité ;
- Par chèque bancaire tiré sur une banque française sur présentation d'une pièce d'identité et, pour toute personne morale, d'un extrait Kbis daté de moins de 3 mois

(les chèques tirés sur une banque étrangère ne sont pas acceptés) ;
- Par virement bancaire ;
- Par carte de crédit: VISA, MASTERCARD ou AMEX (en cas de règlement par carte American Express, une commission supplémentaire de 1,85 % correspondant aux frais d'encaissement sera perçue).

g) Artcurial-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.

h) 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.

i) Le lot ne sera délivré à l'acquéreur qu'après paiement intégral du prix, des frais et des taxes.

En cas de règlement par chèque, le lot ne sera délivré qu'après encaissement définitif du chèque, soit 8 jours ouvrables à compter du dépôt du chèque. Dans l'intervalle, Artcurial-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.

j) 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.

k) 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 – Prémption de l'État français

L'état français dispose d'un droit de prémption 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 prémption dans les 15 jours. Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan ne pourra être tenu pour responsable des conditions de la prémption par l'Etat 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 – Biens soumis à une législation particulière

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

8 – Retrait des lots

L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions. 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.

9 – Indépendance des dispositions

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

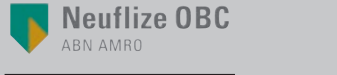
10 – Compétences législative et juridictionnelle

Conformément à la loi, il est précisé que toutes les actions en responsabilité civile engagées à l'occasion des prises et des ventes volontaires et judiciaires de meubles aux enchères publiques se prescrivent par cinq ans à compter de l'adjudication ou de la prise. La loi française seule régit les présentes conditions générales d'achat. Toute contestation relative à leur existence, leur validité, leur opposabilité à tout enchérisseur et acquéreur et à leur exécution sera tranchée par le tribunal compétent du ressort de Paris (France).

11 – 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 :



CONDITIONS OF PURCHASE IN VOLUNTARY AUCTION SALES

Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan

Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan is an operator of voluntary auction sales regulated by the law articles L321-4 and following, of the French 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 salesroom 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 estimates may be provided in several currencies; the conversions may be rounded off differently than the legal rounding.
- e) Only the authenticity of the vehicle is guaranteed, any buyer should take into consideration any reservations made in the description.
- f) The vehicles are sold in their current condition. The information in the catalogue is not binding. Indeed, the condition of a car may vary between the time of its description in the catalogue and the time of its presentation at the sale. The exhibition taking place for several days prior to the sale and allowing awareness of the condition of the vehicles, no complaint will be accepted once the sale by auction is pronounced.

- g) For administrative purpose, the designations of the vehicles use the information given on the official vehicle registration documentation.
- h) The bidders are deemed to have read the documentation relating to each vehicle, notably the technical inspections which are available at the auction sales company. However, some vehicles may be sold without having been submitted to the examination of technical inspection because of their age, of their noncirculating condition or of their competition aspect. The public will have to inquire about it at the time of the preview and sale.
- i) The buyer is exclusively responsible for the change of registration of vehicles, notably within the time limit set forth by law.

2– The sale

- a) In order to assure the proper organisation of the sales, prospective buyers are invited to make themselves known to Artcurial-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 / responsibility whatsoever, notably if the telephone contact is not made, or if it is made too late, or in case of mistakes or omissions relating to the reception of the telephone. For variety of purposes, Artcurial-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-Poulain-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 “adjuge” 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 only. Nevertheless, the bidding is made in euro only and Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan will not be liable for errors of conversion.

3– The performance of the sale

- In addition of the lot's hammer price, the buyer must pay each lot purchased according to a sliding scale:
- 1) Lots from the EU :
- Automobilia**
- 25 % + current VAT.
- Classic cars**
- From 1 to 900 000 euros: 16 % + current VAT.
 - Over 900 001 euros: 12 % + current VAT.

- 2) Lots from outside the EU : (identified by an ). In addition to the commissions and taxes indicated above, an additional import VAT will be charged (5,5% of the hammer price, 20% for jewelry and watches, motorcars, wines and spirits and multiples).
- 3) Artcurial briest-Poulain-F. Tajan being subject to VAT on the margin (art. 297A,B and E of the French CGI), no document mentions VAT.
- 4) The VAT on buyer's premium and importation expenses may be refund to the purchaser on presentation of written proof of exportation outside the EU. The taxes (VAT on commissions and VAT on importation) can be retroceded to the purchaser on presentation of written proof of exportation outside the EU. An EU purchaser who will submit his intra-Community VAT number will be exempted from paying the VAT on commissions.
- b) The removal of vehicles must take place according to the schedule indicated earlier in this catalogue. Past the date indicated in the catalogue, some expenses will be charged to the buyers who had not yet removed their purchases. Artcurial Briest Poulain F. Tajan declines any responsibility for any damage or incident which may occur.
- c) Storage of cars that have not been collected on time, will be involved following the special conditions mentioned at the beginning of the catalogue. Cars can only be released once storage charges are paid in full.
- d) Buyers must check that they have collected all relevant log books, documents and keys related to their lot at the time of collection. It is strongly advisable that Overseas purchases and absentee bidders make arrangements regarding collection with Artcurial advance of the sale.
- e) Cars with a French title, that are more than 75 years old require an export license in order to leave European territory. This is subject to certain conditions and may take some time. Export licenses for vehicles with a foreign title are subject to the legislation in force in the country of origin.

- f) The payment of the lot will be made cash, for the whole of the price, costs and taxes, including when an export license is required. The purchaser will be authorized to pay by the following means:
- In cash: up to 1 000 €, costs and taxes included, for French citizens, up to 15 000 €, costs and taxes included, for foreign citizens on presentation of their identity papers;
 - By cheque drawn on a French bank on presentation of identity papers and for any company, a 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).
- g) 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.
- h) 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.
- i) The lot will be delivered to the buyer only after the entire payment of the price, costs and taxes. If payment is made by cheque, the lot will be delivered after cashing, eight working days after the cheque deposit. In the meantime Artcurial-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.
- J) 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.
- k) The buyer can obtain upon request a certificate of sale which will be invoiced € 60.

4 – The incidents of the sale

- 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 – Items falling within the scope of specific rules

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

8 – Removal of purchases

The buyer has to insure its purchase, and Artcurial 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.

9 – Severability

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

10 – Law and Jurisdiction

In accordance with the law, it is added that all actions in public liability instituted on the occasion of valuation and of voluntary and court-ordered auction sales are barred at the end of five years from the hammer price or valuation. These Conditions of purchase are governed by French law exclusively. Any dispute relating to their existence, their validity and their binding effect on any bidder or buyer shall be submitted to the exclusive jurisdiction of the Courts of France.

11 - Protection of cultural property

Artcurial Briest-Poulain-F. Tajan applies a policy to prevent the sale of looted or stolen cultural property.

Bank Partner :



**ARTCURIAL
BRIEST – POULAIN – F.TAJAN**

**7, Rond-Point des Champs-Élysées
75008 Paris
T. +33(0)1 42 99 20 20
F. +33(0)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, Pastor, Hervé Poulain

VENTES PRIVÉES

Contact: Anne de Turenne, 20 33

**CONSEILLER SCIENTIFIQUE
ET CULTUREL**

Serge Lemoine

MONDE

CHINE

Jiayi Li, consultante
798 Art District, No 4 Jiuxianqiao Lu
Chaoyang District – Beijing 100015
T. +86 137 01 97 58 11
lijayi7@gmail.com

ISRAËL

Philippe Cohen, représentant
T. +33 (0) 1 77 50 96 97
T. +33 (0) 6 12 56 51 36
T. +972 54 982 53 48
pcohen@artcurial.com

EUROPE

Directeur Europe: Martin Guesnet, 20 31

AUTRICHE

Caroline Messensee, directeur
Rudolfplatz 3 – 1010 Wien
T. +43 699 172 42 672

BELGIQUE

Vinciane de Traux, directeur
5, Avenue Franklin Roosevelt
1050 Bruxelles
T. +32 (0)2 644 98 44

ITALIE

Gioia Sardagna Ferrari, directeur
Palazzo Crespi,
Corso Venezia, 22 – 20121 Milano
T. +39 02 49 76 36 49

MONACO

Louise Gréther
Résidence Les Acanthes
6 avenue des Citronniers
98000 Monaco
T. +377 97 77 51 99

FRANCE

BORDEAUX

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

MONTPELLIER

Geneviève Salas de Cambiaire
T. +33 (0)6 09 78 31 45
gsalas@artcurial.com

ARTCURIAL TOULOUSE

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

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: Clémence Enriquez, 20 18

AROANA 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
Anne-Caroline Germaine, 20 61

Assistante Vice-Président: Alma Barthélémy, 20 48

Marketing, Communication et Activités Culturelles:
Directeur: Carine Decroix, 16 52
Florence Massonnet, Béatrice Epezy

Relations presse: Jean-Baptiste Duquesne, 20 76

Comptabilité et administration:

Directeur: Joséphine Dubois

Comptabilité des ventes:

Responsable: Marion Dauneau
Léonor Augier, Perrine Minot, Aline Courty, Charlotte Norton

Comptabilité générale:

Responsable: Virginie Boisseau
Marion Bégat, Sandra Marguerit, Mouna Sekour,
Sandrine Abdelli

Gestion des ressources humaines: Isabelle Chénais, 20 27

Logistique et gestion des stocks:

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

Transport et douane:

Marion Le Bec, 20 77
shipping2@artcurial
Marine Viet, 16 57
shipping@artcurial

**ORDRES D'ACHAT,
ENCHÈRES PAR TÉLÉPHONE**

Direction: Thomas Gisbert de Callac, 20 51
Kristina Vrzests, Sixtine Boucher
Aurélie Pasquo
bids@artcurial.com

ABONNEMENTS CATALOGUES

Direction: Géraldine de Mortemart, 20 43
Isaure de Kervénoaël, 20 86

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

IMPRESSIONNISTE

& MODERNE

Directeur Art Impressionniste & Moderne:
Bruno Jaubert
École de Paris, 1905 – 1939:
Expert: Nadine Nieszawer
Spécialiste junior: Stéphanie de Dumast
Recherche et certificat: Jessica Cavalero
Historienne de l'art: Marie-Caroline Sainsaulieu
Catalogueur: Florent Wanecq
Administrateur: Élodie Landais, 20 84

POST-WAR

& CONTEMPORAIN

Responsables: Hugues Sébilleau, Karim Hoss
Recherche et certificat: Jessica Cavalero
Catalogueur: Sophie Cariguel
Administrateurs: Karine Castagna, 20 28
Vanessa Favre, 16 13

URBAN ART - LIMITED EDITION

Spécialiste senior: Arnaud Oliveux
Administrateur: Karine Castagna, 20 28

ORIENTALISME

Directeur: Olivier Berman
Administrateur: Audrey Sadoul, 20 20

**ESTAMPES, LIVRES ILLUSTRÉS
ET MULTIPLES**

Expert: Isabelle Milsztein
Administrateur: Pierre-Alain Weydert, 16 54

ART DÉCO

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

DESIGN

Directeur: Emmanuel Berard
Administrateur: Claire Gallois, 16 24
Consultant design scandinave: Aldric Speer
Adminstrateur: Capucine Tamboise, 16 26

PHOTOGRAPHIE

Expert: Christophe Lunn
Administrateur: Capucine Tamboise, 16 21

MOBILIER, OBJETS D'ART

DU XVIII^E ET XIX^E S.

Directeur: Isabelle Bresset
Céramiques, expert: Cyrille Froissart
Orfèverie, experts: S.A.S. Déchaut-Stetten,
Marie de Noblet
Spécialiste junior: Filippo Passadore
Administrateur: Gabrielle Richardson, 20 68

TABLEAUX ET DESSINS

ANCIENS ET DU XIX^E 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
Spécialiste junior: Elisabeth Bastier
Administrateur - catalogueur: 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
Expert: Olivier Devers
Administrateur: Lorena de Las Heras, 16 58

ART TRIBAL

Direction: Florence Latieule, 20 38

ART D'ASIE

Directeur: Isabelle Bresset, 20 13
Expert: Philippe Delalande
Administrateur - catalogueur: Qinghua Yin, 20 32

ARCHÉOLOGIE

ET ARTS D'ORIENT

Administrateur et spécialiste junior:
Mathilde Neuve-Église, 20 75

ARCHÉOLOGIE

Expert: Daniel Lebeurrrier
Contact: Isabelle Bresset, 20 13

SOUVENIRS HISTORIQUES

ET ARMES ANCIENNES

Expert: Gaëtan Brunel
Administrateur: Juliette Leroy, 20 16

BIJOUX

Directeur: Julie Valade
Experts: S.A.S. Déchaut-Stetten
Administrateur: Marianne Balse, 20 52

MONTRES

Direction: Marie Sanna-Legrand
Expert: Romain Réa
Administrateur: Justine Lamarre, 20 39

ARTCURIAL MOTORCARS

AUTOMOBILES DE COLLECTION

Directeur: Matthieu Lamoure
Spécialiste: Pierre Novikoff
Spécialistes junior: Antoine Mahé,
Gautier Rossignol
Consultant: Frédéric Stoesser
Directeur des opérations et de l'administration:
Iris Hummel
Administrateur: Anne-Claire Mandine, 20 73

AUTOMOBILIA

AÉRONAUTIQUE, MARINE

Directeur: Matthieu Lamoure
Direction: Sophie Poyrache, 20 41
Expert automobilia: Estelle Prévot-Perry

BANDES DESSINÉES

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

VINS ET SPIRITUEUX

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

HERMÈS VINTAGE

Spécialiste: Eva-Yoko Gault
Administrateur: Audrey Sadoul, 20 15

VENTES GÉNÉRALISTES

Direction: Isabelle Boudot de La Motte
Spécialiste junior mode vintage:
Élisabeth Telliez
Administrateurs: Juliette Leroy, 20 16
Thais Thirouin, 20 70

INVENTAIRES

Directeur: Stéphane Aubert
Consultant: Jean Chevallier
Clercs aux inventaires: Inès Sonneviller,
Astrid Guillon
Administrateur:
Clémence Enriquez, 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

VOTRE AUTOMOBILE SERA NOTRE PROCHAIN RECORD !



ARTCURIAL
MOTORCARS

RETROMOBILE 2016

BY ARTCURIAL MOTORCARS

5 FÉVRIER 2016 - PARIS

INSCRIVEZ VOTRE AUTOMOBILE !



1962 Ferrari 250 GT SWB Berlinetta

Contact:

+33 1 42 99 20 73

motorcars@artcurial.com

PHOTOGRAPHIE
**COLLECTION
AMEDEO M. TURELLO**

MARDI 27 OCTOBRE 2015 À 15H
7, ROND-POINT DES CHAMPS-ÉLYSÉES
75008 PARIS

Contact :

Capucine Tamboise
+33 (0)1 42 99 16 21
ctamboise@artcurial.com

Herb RITTS (1952 - 2002)
Tatjana Veiled Head, Joshua Tree - 1988
Est. 8 000 - 10 000 € / 8 880 - 11 000 \$

ARTCURIAL
BRIEST - POULAIN - F.TAJAN



VENTE EN PRÉPARATION

**PARTICIPEZ À NOS PREMIÈRES
VENTES D'HIVER À MONACO – JANVIER 2016**

**JOAILLERIE • HORLOGERIE DE COLLECTION • HERMÈS VINTAGE
VINS FINS ET SPIRITUEUX • HOMMAGE AU CIRQUE : COLLECTION FRATELLINI**

CLÔTURE DES CATALOGUES: 1^{ER} DÉCEMBRE 2015

ARTCURIAL
BRIEST - POULAIN - F.TAJAN

Contact:

Louise Gréther
+377 97 77 51 99
lgrether@artcurial.com



PREMIÈRE MAISON FRANÇAISE
DE VENTE AUX ENCHÈRES

CONNAISSEZ-VOUS LA VALEUR DE VOTRE CAVE ?

VENTE AUX ENCHÈRES EN PRÉPARATION
JEUDI 5 ET VENDREDI 6 NOVEMBRE 2015
JEUDI 17 ET VENDREDI 18 DÉCEMBRE 2015

Pour inclure des lots dans
ces ventes ou connaître
la valeur de vos bouteilles,
veuillez contacter nos experts :
Laurie Matheson,
Luc Dabadie,
+33 (0)1 42 99 16 33 / 34,
vins@artcurial.com

ARTCURIAL
BRIEST - POULAIN - F. TAJAN



L'abus d'alcool est dangereux pour la santé. À consommer avec modération.



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

Et vous ?

Meguiar's
since 1901

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

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

ARTCURIAL
MOTORCARS