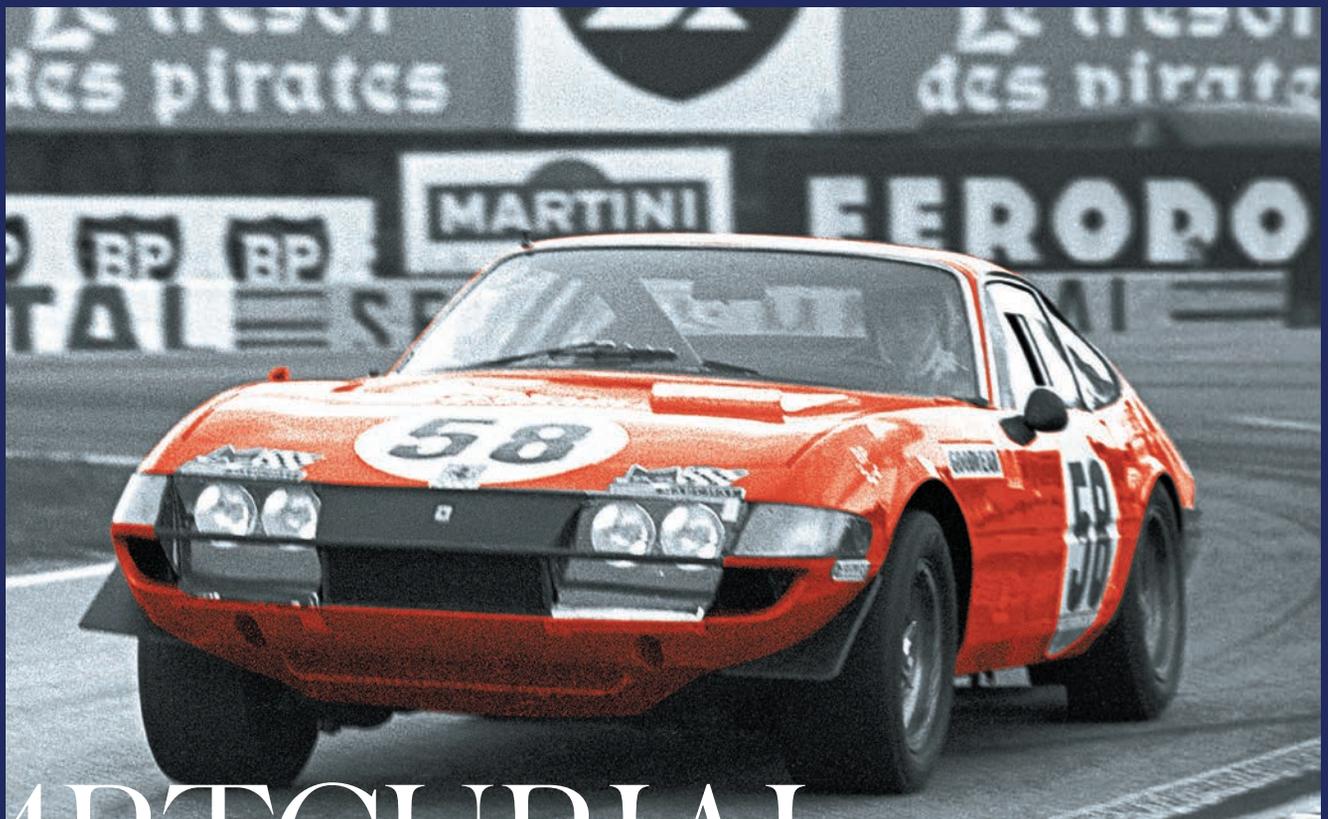


LE MANS CLASSIC 2018 BY ARTCURIAL MOTORCARS

Samedi 7 juillet 2018 - 14h

Circuit des 24 Heures
72000 Le Mans



ARTCURIAL

// *Motorcars*



LE MANS CLASSIC 2018 BY ARTCURIAL MOTORCARS

Samedi 7 juillet 2018 - 14h

Circuit des 24 Heures
72000 Le Mans

ARTCURIAL
// Motorcars



LE MANS CLASSIC 2018 BY ARTCURIAL MOTORCARS

vente n°3359

EXPOSITIONS PUBLIQUES PUBLIC VIEWING

Tente Artcurial
Circuit des 24 Heures
72000 Le Mans

Téléphone pendant l'exposition
Contact during viewing
Tél.: +33 (0)1 42 99 20 73

Vendredi 6 juillet 2018
10h-22h
Samedi 7 juillet 2018
10h-14h

Friday 6 July 2018
10am-10pm
Saturday 7 July 2018
10am-2pm

VENTE / AUCTION

Tente Artcurial
Circuit des 24 Heures
72000 Le Mans

Samedi 7 juillet 2018
14h : Automobiles de collection

Saturday 7 July 2018
2pm: Motor Cars

Commissaire-Preneur / Auctioneer
Hervé Poulain

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

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

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

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

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

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

Niklas Hannah
nhannah@artcurial.com

Racing, Flying & Yachting
Sophie Peyrache
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 41
speyrache@artcurial.com

Relations clients, administration
Client services, administration

Iris Hummel
Directeur des opérations
et de l'administration
Director of operations
and administration

Thaïs Thirouin
Commissaire-preneur / Auctioneer
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 56
tthirouin@artcurial.com

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

Sandra Fournet
Administratrice adjointe
Deputy administrator
Tél. : +33 (0)1 58 56 38 14
sfournet@artcurial.com

Comptabilité / Accounting

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

Ordres d'achat / Bids office

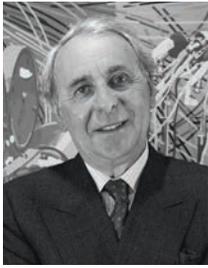
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 51
Fax : +33 (0)1 42 99 20 60
bids@artcurial.com

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

ARTCURIAL
Live Bid

Assistez en direct aux ventes
aux enchères d'Artcurial et
enchérissez comme si vous y étiez,
c'est ce que vous offre le service
Artcurial Live Bid.
Pour s'inscrire :
www.artcurial.com





Hervé Poulain



Matthieu Lamoure



Pierre Novikoff



Antoine Mahé



Benjamin Arnaud



Arnaud Faucon



Iris Hummel



Thaïs Thirouin



Anne-Claire Mandine



Sandra Fournet



Sophie Peyrache



Frédéric Stoesser



Niklas Hannah

La maison Artcurial sera fermée du 4 au 26 août 2018. Les voitures qui n'auront pas été réglées intégralement le 3 Août 2018 ne pourront pas être délivrées pendant la fermeture. Les voitures payées seront disponibles pour enlèvement uniquement sur rendez-vous pendant cette période.

Artcurial will be closed from 4 to 26 August 2018. Cars which have not been paid for in full on 3 August 2018 cannot be released during the closure period. Cars that have been paid for will be available for collection by appointment only during this time.

LIVRAISON & STOCKAGE / DELIVERY & STORAGE

L'enlèvement des véhicules devra être réalisé avant le lundi 9 juillet 2018 au soir après règlement intégral. Les acheteurs qui souhaitent enlever leurs véhicules directement sur place devront informer les administrateurs du département Motorcars ou la comptabilité le jour de la vente.

Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs le lundi 9 juillet 2018 seront rapatriés dans un stockage sécurisé en région parisienne pour la somme de 400 € HT par voiture. Les frais de stockage sont gratuits jusqu'au mardi 10 juillet 2018 inclus et s'élèvent ensuite à 35 € HT par jour et par voiture. Règlement sur place par chèque, en espèces, CB ou préalablement par virement.

The removal of vehicles must take place by Monday 9 July 2018. Buyers wishing to collect their vehicles directly on site must inform the administrators of the Motorcars department or the accounts department the day of the sale.

Cars that have not been collected at that date will be shipped to a secured storage place next to Paris at the cost of € 400 + VAT per car. Storage cost is offered until Tuesday 10 July 2018 and will then be invoiced € 35 + VAT per day and per car. Payment by cheque, cash, credit card at collection or prior by bank transfer.

INFORMATIONS PRATIQUES / EVENT INFORMATION

Accès : Le circuit est situé à environ 5 km du centre-ville et de la gare SNCF du Mans. Le terminal du tramway se trouvant à Antares, à 150 m de l'entrée côté Est du circuit et relie directement la gare au circuit en 20 minutes. Liaison bus (plus 15 minutes à pied pour rejoindre le circuit), lignes 17 et 3 (terminus Oasis), 12 et 7 (terminus Les Raineries).

Logement :
<http://traveldestinations.co.uk>
<http://www.destinationcircuit.com>
<http://ticket.lemans.org/home-manif-classic> ;

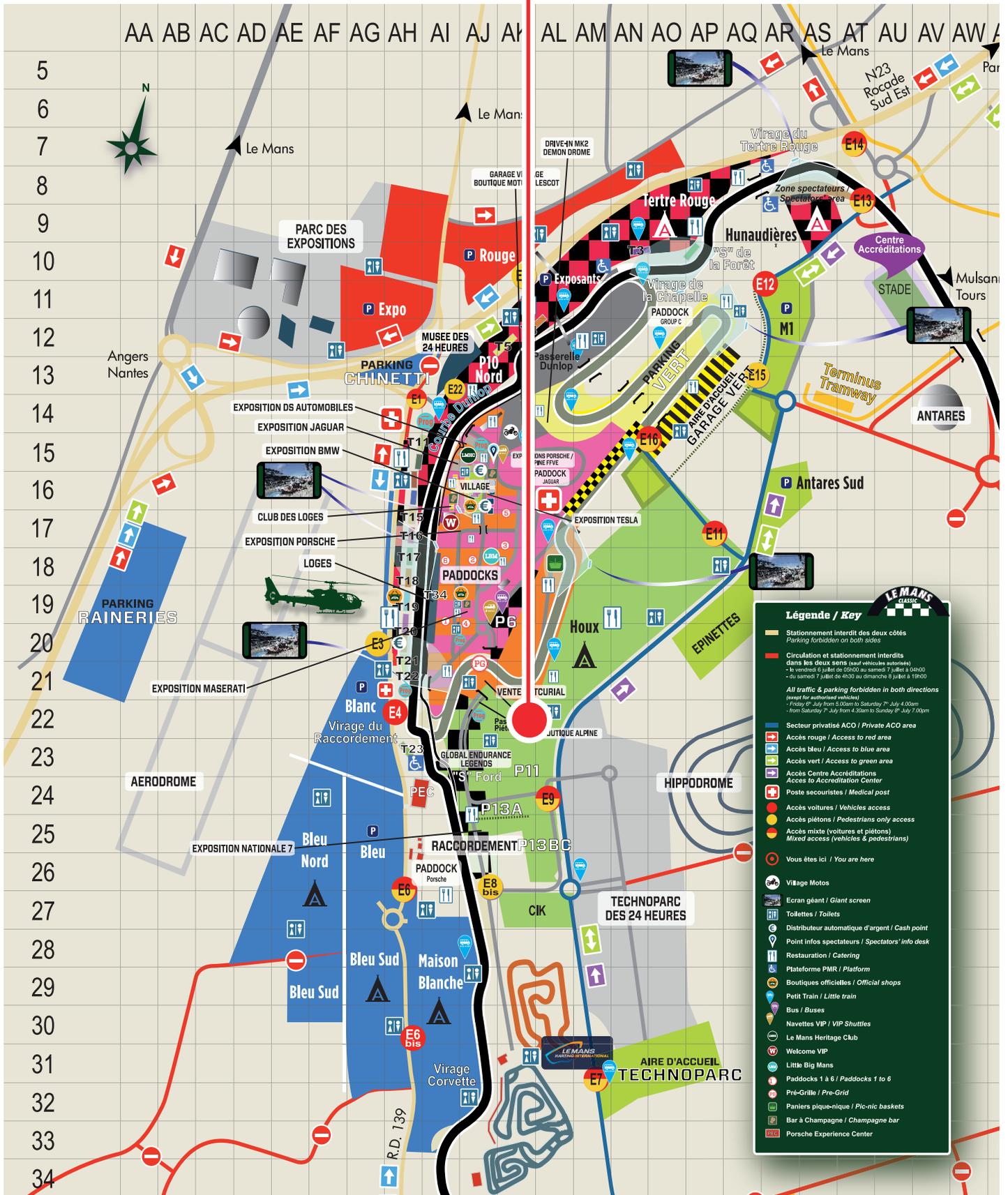
Billetterie générale: www.lemansclassic.com

Access: The Circuit is situated approximately 5 km from Le Mans train station and city centre. The tram terminal at Antares is 150 m from the Circuit's East Entrance. Trams run from the train station, journey-time is 20 minutes. The nearest bus-stop is a 15-minute walk from the Circuit. Take Lines 3/17 (direction Oasis) or Lines 7/12 (direction Les Raineries).

Accommodation:
<http://traveldestinations.co.uk>
<http://www.destinationcircuit.com>
<http://ticket.lemans.org/home-manif-classic>

Tickets for the event: www.lemansclassic.com

Tente ARTCURIAL // Motorcars



Légende / Key

- Stationnement interdit des deux côtés / Parking forbidden on both sides
- Circulation et stationnement interdits dans les deux sens (seul véhicules autorisés) - Le vendredi 6 juillet de 09h00 au samedi 7 juillet à 04h00 - du samedi 7 juillet de 09h00 au dimanche 8 juillet à 18h00
- All traffic & parking forbidden in both directions (except for authorized vehicles) - Friday 6th July from 9:00am to Saturday 7th July 4:00am - from Saturday 7th July from 9:00am to Sunday 8th July 6:00pm
- Secteur privé ACO / Private ACO area
- Accès rouge / Access to red area
- Accès bleu / Access to blue area
- Accès vert / Access to green area
- Accès Centre Accréditations / Access to Accreditation Center
- Poste secouristes / Medical post
- Accès voitures / Vehicles access
- Accès piétons / Pedestrians only access
- Accès mixte (voitures et piétons) / Mixed access (vehicles & pedestrians)
- Vous êtes ici / You are here
- Village Motos
- Ecran géant / Giant screen
- Toilettes / Toilets
- Distributeur automatique d'argent / Cash point
- Point infos spectateurs / Spectators' info desk
- Restauration / Catering
- Plateforme PMR / Platform
- Boutiques officielles / Official shops
- Petit Train / Little train
- Bus / Buses
- Navettes VIP / VIP Shuttles
- Le Mans Heritage Club
- Welcome VIP
- Little Big Mans
- Paddocks 1 à 6 / Paddocks 1 to 6
- Pré-Grille / Pre-Grid
- Paniers pique-nique / Pic-nic baskets
- Bar à Champagne / Champagne bar
- Porsche Experience Center

INDEX

A-C

1987	ADA C2	87
1967	Alfa Romeo Sprint GT Veloce	106
1977	Alpine Renault A110 Gr IV 1800	73
2007	Aston Martin DBRS9 GT3	88
2012	Aston Martin One-77 Q-Edition	64
1962	Austin Healey 3000 MKII BT7	85
1970	Autobianchi Eden Roc	54
1999	Bentley Continental SC Targa	65
1971	BMW 2002 Tii Groupe 2	37
1973	BMW 3.0L CSL	109
2001	BMW Z8	71
1993	Chevrolet Corvette ZR1	89
1937	Citroën Traction 11BL Cabriolet	17

D-F

1966	Datsun 1600 sports " Fairlady "	12
1960	DB HBR5 Coach Surbaissé	20
1954	DB Monomill Ex-Bernard Consten	21
1970	Dino 246 GT L	44
1976/1983	Ferrari 308 GTB Groupe B Michelotto	43
2004	Ferrari 360 Modena Spider	66
1968	Ferrari 365 GT 2+2	45
1969	Ferrari 365 GTB/4 Daytona Competizione Gr 4	84
1970	Ferrari 365 GTB/4 Daytona Spider Conversion	70
2000	Ferrari 550 Maranello	49
2003	Ferrari 575 M Maranello F1	82
2013	Ferrari F12	56
2011	Ferrari FF	57
1991	Ferrari Mondial T Coupé	48
1985	Ferrari Testarossa	46
1967	Fiat 500 F	9
1967	Fiat 500 F	53
1968	Fiat 500 Gamine par Vignale	52
1956	Fiat 600 Multipla 4/5 places	8
1972	Fiat Shellette par Michelotti	51
1965	Ford Anglia " préparée course "	14
2005	Ford Mustang GT	11
1979	Ford Zakspeed Capri Turbo	108

I-J

1968	Iso Rivolta IR300 coupé	83
1963	Jaguar Type E Série 1 3,8L coupé	15
1961	Jaguar Type E Série 1 3,8L Roadster	16
1961	Jaguar Type E Série 1 3,8L Roadster	55
1963	Jaguar type E Série 1 Coupé 3,8L Lightweight	110
1972	Jaguar Type E V12 Roadster	24
1955	Jaguar XK 140 Maurice Gomm Special	25
1951	Jaguar XK120 Roadster	23
1955	Jaguar XK140 MC FHC	22

L

1965	Lamborghini 2R	28
1966	Lamborghini 350 GT par Touring	31
1966	Lamborghini 400 GT 2+2 par Touring	94
2014	Lamborghini Aventador LP720-4 50th	59
2012	Lamborghini Gallardo Super Trofeo Stradale	58
1985	Lamborghini Jalpa	29
1975	Lamborghini LP400 Countach " Periscopio "	95
1968	Lamborghini Miura P400	30
2010	Lamborghini Murcielago LP 670-4 SV	60
1965	Lancia Flavia Sport Zagato 1.8L	100
1975	Land Rover Série 3 Lightweight Half Tone	98
1964	Lotus Elan S1	102
2001	Lotus Esprit V8 GT	103

M

2001	Marcos Mantis GT3 FIA	27
1968	Maserati Ghibli 4.9L	93
2006	Maserati Gransport Trofeo Light GT3 FIA	96
1968	Maserati Mistral 4000	92
2014	Mercedes-Benz SLS GT AMG Coupé	68
2014	Mercedes-Benz SLS GT AMG Roadster	69
1989	Mercedes-Benz 190 2.5 16S	32
1965	Mercedes-Benz 230 SL	113
1968	Mercedes-Benz 280 SL avec Hard-Top	38
1956	Mercedes-Benz 300 SL " Papillon "	40
1987	Mercedes-Benz 300 SL avec Hard-Top	114
1963	Mercedes-Benz 300 SL Roadster	39
1985	Mercedes-Benz 380 SL avec Hard-Top	115
1983	Mercedes-Benz 500 SL avec Hard-Top	41
2015	Mercedes-Benz SL 63 AMG Hamilton Edition	67
1965	MG B cabriolet	10
1966	Mini Marcos Gt 1300	26
1989	Mitsubishi Pajero L040 Paris-Dakar	97
1966	Morris Mini Traveller	7

P

C.1956	Peugeot triporteur type 57TM	18
1964	Porsche 356 C Cabriolet	101
1964	Porsche 356 SC Cabriolet	81
1973	Porsche 911 2,4L S Targa	36
1972	Porsche 911 2,4L S	107
1973	Porsche 911 2,7L RS Lightweight	50
1973	Porsche 911 Carrera 2,7L RS	34
1973	Porsche 911 Carrera 2,7L RS	47
1969	Porsche 911 E Targa Soft window	117
1977	Porsche 911 récréation 2,8L RSR	111
1983	Porsche 911 SC	42
1966	Porsche 911 SWB Coupé	104
1976	Porsche 914 2L Préparée GT	99
1970	Porsche 914/6	105
1991	Porsche 964 Carrera RS	78
1993	Porsche 964 RSR 3,8L	35
1992	Porsche 964 Turbo 3,3L	75
2014	Porsche 991 Turbo S	62
1994	Porsche 993 Cup-Sport	77
1996	Porsche 993 Turbo	116
1995	Porsche 993 Turbo XLC 450 ch	76
2002	Porsche 996 GT2	33
2008	Porsche 997 GT3 RS	86

R

C1982	Renault 5 Turbo	72
2013	Rolls-Royce Phantom Coupé	63
2014	Rolls-Royce Wraith	61

S-V

1966	Sovam 1100 VS	19
1979	Talbot Sunbeam Lotus	112
1991	Toyota Celica ST 165 TC 4-55	91
1992	Toyota Celica Turbo 4WD " Carlos Sainz "	90
1959	Triumph TR3A	79
1959	Triumph TR3A - Préparation Rallye	13
1965	Triumph TR4A IRS	80
1998	Venturi 400 GT	74

◆ L'adjudication du lot est TTC. La TVA, aux taux en vigueur de 20%, est incluse dans le prix d'adjudication. Cette TVA est récupérable pour le professionnel français.

Elle est remboursable pour un acheteur hors UE sur présentation des justificatifs d'exportation hors UE ou pour un adjudicataire professionnel justifiant d'un numéro de TVA intracommunautaire et d'un document prouvant la livraison dans l'État membre.

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



1

EXCEPTIONNEL PANNEAU KILOMETRIQUE MICHELIN CIRCUIT PERMANENT DE LA SARTHE, CIRCA 1930

En béton, inscription sur fond émaillé blanc : Circuit Permanent de la Sarthe, sigles de l'ACO, 5^{KIL}, Don de la DAS, poteau Michelin ; éclats et manques à l'émail
H : 126 cm. (49 1/2 in.),
l : 80 cm. (31 1/2 in.)

En 1923, l'Automobile Club de l'Ouest (A.C.O.) organise sur le circuit permanent de la Sarthe la première édition du *Grand Prix d'endurance des 24 heures-Coupe Rudge-Whitworth* devenue la célèbre course des *24 Heures du Mans*. Au début des années 30, le circuit va se distinguer par une signalisation spécifique sur l'ensemble du parcours. Des panneaux Michelin en béton réalisés spécialement pour le circuit sont offerts par la DAS (Défense Automobile et Sportive) et vont jalonnés les points stratégiques de la course. Deux marquaient le *Départ* et l'*Arrivée*, ils sont aujourd'hui conservés au Musée de l'A.C.O. Treize panneaux kilométriques

ponctuaient les 13 kilomètres du circuit avec des panneaux intermédiaires tous les 500 mètres, enfin trois panneaux indiquaient les fameux virages : " *Virage du Tertre Rouge* ", " *Virage de Mulsanne* " et " *Virage d'Arnage* ".

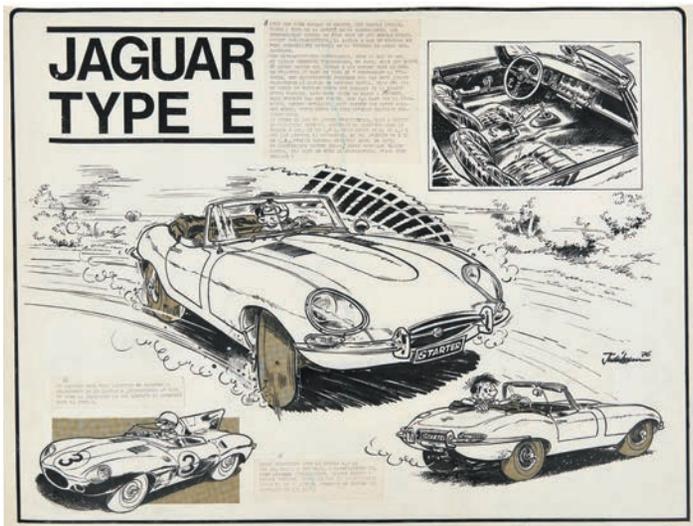
L'exemplaire présenté " 5^{KIL} " était installé sur la ligne droite des Hunaudières. Démonté dans les années 60-70 il a été remis à la DAS par l'A.C.O. et il a été entreposé dans les locaux de la DAS jusqu'à ce que son actuel propriétaire s'en porte acquéreur.

Ce panneau est l'un des rares exemplaires subsistant en main privée, la plupart se trouvant dans des musées, alors qu'un certain nombre d'entre eux a été détruit.

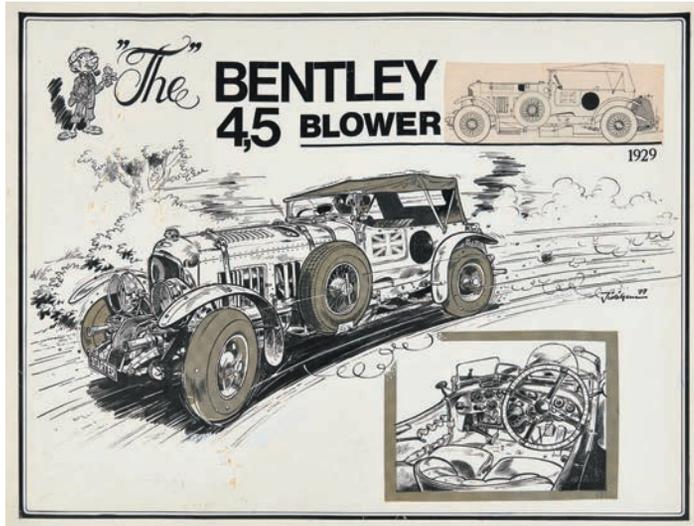
Pièce emblématique de l'histoire du circuit et de la course, une véritable pièce de collection pour tous les amateurs.

An exceptional reinforced cement racetrack 24 Hours of Le Mans Michelin marker sign, circa 1930. In early 1930 the Circuit Permanent de la Sarthe was equipped with special markers offered by DAS to show the racers locations on the racetrack. Our sign is one of the last in private hand, a real collector and historic piece

8.500 - 12.000 €



2



3

2

JIDÉHEM
(Jean De Mesmaeker dit)

1935-2017

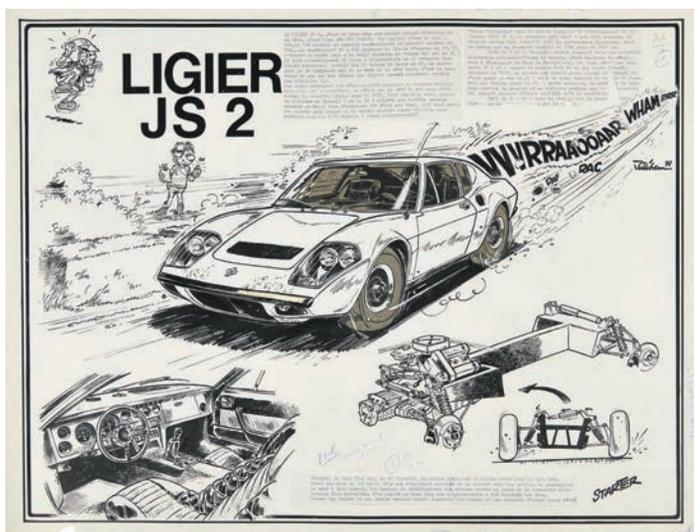
Jaguar type E

Encre de Chine, gouache, crayon bleu et trame pour un poster représentant une Jaguar type E publié le 14 avril 1977 dans le journal Spirou n°2035. Textes imprimés et collés. Signé et daté "76".

44,5 x 59,6 cm. (17 1/2 x 23 1/2 in.)

Indian ink, gouache and pencil, signed and dated 76

4.000 - 6.000 €



4

3

JIDÉHEM
(Jean De Mesmaeker dit)

1935-2017

Bentley 4.5 Blower

Encre de Chine, gouache et trame pour un poster représentant la Bentley 4,5 Blower de 1929, publié le 16 février 1978 dans le journal Spirou n° 2079. Textes imprimés et collés, illustration à droite du titre imprimée et collée. Signé et daté "77". Petites salissures côté droit du dessin, petit manque de papier côté inférieur gauche.

45 x 60 cm. (17 3/4 x 23 3/4 in.)

Indian ink, gouache, signed and dated 77 ; small missing of paper bottom left

4.000 - 6.000 €



5



5

4

JIDÉHEM (Jean De Mesmaeker dit)

1935-2017

Ligier JS 2

Encre de Chine, gouache, crayon bleu et trame pour un poster représentant la Ligier JS 2 publié le 1^{er} juin 1978 dans le journal Spirou n° 2094. Textes imprimés et collés. Déchirure en bas à gauche. Signé et daté " Jidéhem 77 ". Petites déchirures aux coins et marges. Petit manque marge inférieure.

47,2 x 62,4 cm.
(18 1/2 x 24 1/2 in.)

Indian ink, gouache and pencil, signed and dated 77 ; small tears in the margin, small missing of paper in the margin

4.000 - 6.000 €

5

PORSCHE DESIGN

Chronotimer series I
Rennsport reunion V
Limited edition 25 exemplaires.
Collection personnelle du pilote
Gérard Larrousse

Rare chronographe bracelet en titane. Boîtier rond, lunette avec graduation tachymètre. Cadran fond noir à 3 compteurs pour l'indication des 30 min, des 12 heures et des secondes, chemin de fer, signé Porsche Design / Rennsport reunion. Mouvement mécanique : ETA Valjoux 7750, 48 heures de réserve de marche, bracelet en cuir avec boucle déployante. Vendu avec papiers et écrin d'origine.

D : 40 mm

Provenance :

Collection personnelle du pilote Gérard Larrousse, figure légendaire du sport automobile. Double vainqueur des 24 Heures du Mans en 1973 et 1974 avec Henri Pescarolo sur Matra-Simca, et des 12 Heures de Sebring en 1971 sur Porsche 917 K. Il s'illustre dans de nombreuses courses d'endurance et de nombreux rallyes remportant de multiples victoires.

A titanium manual winding chronograph wristwatch, limited edition, numbered 22/25

6.000 - 9.000 €



6

DRAPEAU DU DEPART DES 24 HEURES DU MANS 1967

En rayonne tricolore, brodé sur une face 24 Heures du Mans / 10 et 11 juin 1967, bordé de franges, monté sur une hampe en bois ; quelques franges tirées
H de la hampe : 168 cm. (66 in.)
Drapeau : 68 x 98 cm.
(26 3/4 x 38 1/2 in.)

Objet emblématique de la fameuse course d'endurance, le drapeau du départ est un symbole et une pièce historique.

Historique :

La 35^{ème} édition des 24 Heures du Mans est marquée par le duel qui oppose Ferrari et Ford. La victoire revient à la Ford GT40 de Gurney/Foyt devant la Ferrari 330 P4 de Scarfiotti/Parkes.

En 1967, le spectaculaire départ en épi dit "Le Mans" est encore en vigueur, les pilotes traversent la piste en courant pour monter dans leur voiture situé de l'autre côté de la piste. Cette année-là, c'est le Ministre de la jeunesse et des Sports, François Missoffe, qui a le privilège de donner le départ en agitant le drapeau tricolore, devant un public de 300 000 personnes.

Provenance :

Au cours des années 70, ce fameux drapeau a été offert au père de l'actuel propriétaire par une personnalité politique liée au domaine sportif et ancien coureur automobile, partie prenante dans les événements sportifs et automobiles de la fin des années 60. Il a été conservé dans la même famille depuis cette date.

1967 24 Hours Le Mans start flag. Offered during 70's to the father of the current owner by a political figure in particular in sporting event. In the same family since that period

1.000 - 1.500 €



DR

LES COLLECTIONS

proposées dans cette vente

Collection d'un pilote de la région paloise - lot 9 à 11

Collection d'un amateur de Jaguar hollandais - lots 15 et 16

Collection Bernard Deligny - lot 18 à 23

Collection d'un pilote savoyard - lots 72 et 73

Collection Gunnar Giermark

lots 39 et 40



Collection d'un amateur de Ferrari du Sud

lot 44 à 46



Collection d'un passionné de microcars

lot 20 à 23



Collection allemande de Maserati

lots 92 et 93



*The Gstaad Supercars
Collection*

lot 56 à 64



*Collection d'un amateur
de la marque à l'étoile*

lots 68 et 69



1966 MORRIS MINI TRAVELLER

Carte grise française
French title

Châssis n° 841356
Moteur n° 8AJ-U-H1075

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

- Remise en état complète
- Très belle présentation
- Modèle mythique

- *Completely refurbished*
- *Very nice presentation*
- *A legendary model*



Le très beau « Mini Woody » présenté a fait l'objet d'une restauration complète en 2011, avec mise à nu de la carrosserie, remplacement des planchers, des bas de caisse et des bois de la partie arrière. L'ensemble a reçu une peinture neuve et tous les chromes et accessoires sont neufs ou refaits. Ces travaux de carrosserie ont totalisé plus de 600 heures de main d'œuvre. L'intérieur (sellerie, moquettes) a été lui aussi complètement refait. Parallèlement, la mécanique a été entièrement restaurée: moteur, boîte de vitesses, trains roulants, électricité, freins... Les factures de pièces totalisent environ 6 000 €, auxquels il faut

ajouter une certaine d'heures de main d'œuvre. Après cette remise en état poussée, la voiture a participé au tournage du film "La Ritournelle", avec Jean-Pierre Darroussin et Isabelle Huppert. De teinte verte avec intérieur vert clair, cette Mini 850 dotée d'une boîte quatre rapports est équipée d'un volant en cuir et aluminium, et de jantes d'époque en alliage léger. Depuis sa remise en état, ce séduisant break bois a parcouru moins de 2000 km. Grand classique de l'automobile britannique, son caractère ludique et son aspect pratique sont particulièrement bien mis en évidence grâce à la restauration de qualité dont il a bénéficié.

This beautiful "Mini Woody" on offer has been completely restored in 2011, a bare-body restoration, replacement of the floors, the sills and the wooden portion at the rear. The car received a new coat of paint and all the chrome and accessories are new or redone. The total body work took more than 600 hours of labor. The interior (upholstery, carpet) was also completely redone. Meanwhile, the mechanicals have been fully restored, including the engine, gearbox, running gears, electrics, brakes... The invoice of mechanical parts totals about € 6,000, to which must be added the hundreds of hours of labor.

After this extensive restoration, the car participated in the filming of "La Ritournelle" with Jean-Pierre Darroussin and Isabelle Huppert. Green in color with light green interior, this four-speed transmission Mini 850 is equipped with a leather aluminum steering wheel and antique light alloy rims. Since its restoration, this attractive woody has covered less than 2,000 km. A classic British car, its playful character and practicality are particularly well highlighted thanks to the quality restoration it has benefited.

1956 FIAT 600 MULTIPLA 4/5 PLACES

A immatriculer en collection
Unregistered

Châssis n° 100.108*006624
Moteur n° 100.008*901472

24.000 - 32.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Belle restauration
- Un des premiers Multipla produits
- Rarissime en France

- *Beautiful restoration*
- *One of the first Multipla produced*
- *Extremely rare in France*



Ce Fiat Multipla est sorti d'usine le 27 mars 1956, ainsi qu'en atteste son certificat d'origine, il fait partie des premiers exemplaires produits. Avec sa jolie livrée bi-tons bleu nuit et ivoire, il a bénéficié d'une restauration complète en 2016 avec démontage complet, ainsi qu'en témoigne un dossier de photos. La sellerie, en skaï rouge et passepoil blanc, a également été refaite et ne présente aucune usure puisque le véhicule n'a pas servi depuis ces travaux, dont le propriétaire indique que le montant total avoisine les 22 000 €. La mécanique, ainsi que les freins, ont également été remis en état et la sonorité du moteur est améliorée grâce à un échappement

à double sortie. Les joints de carrosserie ont été remplacés, tout comme les pneumatiques. Il ne restera donc plus à son nouveau propriétaire qu'à profiter du fruit de cet important travail une fois que la voiture sera immatriculée en carte grise collection.

Monospace avant l'heure, le Multipla compte aujourd'hui de nombreux adeptes, séduits par son originalité et son volume intérieur. Il s'appuie sur la mécanique éprouvée de la Fiat 600 et permet à toute la famille de s'installer facilement pour les balades dominicales, déclenchant sur son passage sourires et étonnement.

According to its certificate of origin, this Fiat Multipla, one of the first examples produced, left the factory on 27 March 27 1956. With its pretty two-tone night blue and ivory livery, it underwent a complete restoration in 2016 with a complete dismantling, as proved by a folder of photos. The red leather with white piping upholstery has also been redone. As it has not been used since, the upholstery shows no signs of wear. The owner indicates that the total amount of these works is around 22,000 €. The mechanics, as well as the brakes, have also been refurbished and the engine's sound was improved thanks to a dual

exhaust. The body seals have been replaced, as have the tyres. All that remains to do for the new owner is enjoy the fruits of these important works, once the car would have been registered.

A minivan before its time, the Multipla has many enthusiasts, seduced by its originality and interior volume. It is based on the reliable mechanics of the Fiat 600 and allows the whole family to be comfortably sitted for Sunday rides, sparking smiles on its way.

1967 FIAT 500 F

Carte grise française
French title

Châssis n° 1508606

8.000 - 13.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Version évoluée des 1ers modèles

• Cote d'amour hors du commun

• Voiture restaurée

• *An advanced version of the first models*

• *A distinctive model*

• *Restored example*



La Fiat 500F fût lancée au Salon de Genève 1965, cette nouvelle version fit dire aux journalistes automobiles de l'époque que la Nuova 500 était arrivée à maturité.

Le modèle présenté est une 500 découvrable série "F" de 1967, muni du moteur de type 110F000, de couleur bleu turquoise avec une sellerie en vinyle blanc à passepoils noirs. Elle est équipée de jantes alu Grifo qui viennent parfaire son allure. Elle fut achetée par son

actuel propriétaire actuel en 2007 avant d'être restaurée. Dans un bon état général aujourd'hui, elle a bénéficié d'une réfection portant sur certains éléments de carrosserie, d'une peinture complète ainsi que d'un remplacement de toutes les garnitures intérieures. Le moteur a quant à lui fait l'objet d'une révision générale. Il s'agit donc d'une 500 prête à rouler pour mieux profiter de l'été.

The Fiat 500F was launched at the 1965 Geneva Motor Show, this new version confirmed to the automotive journalists of the period that the Nuova 500 had really reached a level of maturity.

The car we are offering is 1967 "F" series version, a soft top 500, powered by the engine type 110F000, turquoise blue with white vinyl upholstery is white its vinyl with black piping. It is equipped with Grifo aluminum

wheels to complete its look. It was purchased by its current owner in 2007 before being restored. In a good general condition today, it has benefited from the refurbishment of some body parts, a complete repaint and the replacement of all interior trim. The engine has also undergone a general overhaul. This is a 500 ready to be driven to enjoy the summer.

1965 MG B CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis n° GHN3L/58158

10.000 - 20.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Rapport prix/plaisir
imbattable

• Facile à utiliser et à
entretenir

• Voiture en bel état général

• **Unbeatable price/pleasure
ratio**

• **Easy to use and maintain**

• **Car in good condition**



La MGB qui succédât à la célèbre MGA fut la première monocoque de la marque, plus légère et aussi rigide que la MGA. Les moteur, boîte, pont, suspensions et freins étaient des évolutions des organes réputés simples et solides de cette dernière. Le moteur quatre cylindres tout fonte porté à 1,8 L donnait l'honorable puissance de 94 ch et la MGB première série dépassait 160 km/h avec une consommation modérée pour l'époque. Mais son atout principal, outre sa stabilité et ses reprises, se situait dans son niveau de confort avec notamment des glaces à manivelle et un chauffage !

A priori destinée au marché

européen, la voiture présentée est un cabriolet de 1965, de couleur blanc ivoire avec intérieur noir présentant une belle patine, équipé d'un volant Moto Lita en bois et de feux additionnels jaunes. Esthétiquement, elle a bénéficié d'une peinture dans le passé qui présente toujours bien, tout comme la capote qui est aussi en bon état. Mécaniquement son essai nous a donné toute satisfaction avec un comportement très dynamique. Achetée par le propriétaire actuel en 2010, la voiture roule régulièrement et ne demande qu'à vous emmener pour de belles escapades.

The MGB that succeeded the famous MGA was the first monocoque of the brand, and it was lighter, yet as rigid as the MGA. The engine, the gearbox, the differential, the suspension system and the brakes were evolutions of the reputed, but simple and solid items, of the preceding generation. The cast iron four-cylinder engine's capacity was raised to 1.8 liters, giving the car an honorable power of 94bhp, and so the first series MGB managed a top speed of over 160 km/h with modest consumption for the period. But its main asset, besides its stability and its style, was in

its level of comfort that included winding windows and heating!

A European market version, the car on offer is a 1965 ivory white cabriolet, with a black interior, and with a beautiful patina, equipped with a Moto Lita wooden steering wheel and additional yellow lamps. The car has benefited from a repaint in the past still in good condition today. The hood is also in good condition. Mechanically our test drive was satisfactory. Acquired by the current owner in 2010, the car runs regularly and is ready to be taken for nice long weekend getaways.

2005 FORD MUSTANG GT

Carte grise française
French title

Châssis n° 1ZVHT82H455201063

20.000 - 30.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• La version néorétro du mythe américain

• Un modèle robuste et fiable

• Une superbe livrée sportive

• *The Neo-Retro version of the American myth*

• *A robust and reliable model*

• *In a superbly sporty livery*



Au début des années 2000, surfant sur la vague du néo-rétro, Ford décide de lancer une nouvelle génération de sa mythique Mustang. En 2004 est ainsi commercialisé le 5ème opus de cette sportive populaire. De construction classique avec caisse autoporteuse en acier, cette série dispose néanmoins d'éléments en aluminium dont le capot avant. Hormis les versions spéciales la voiture est proposée en V6 4L de 210ch ou en V8 4.6L de 300 ch, le tout associé à des trains roulants basiques avec essieu arrière rigide, gage de simplicité, qui font de cette Mustang une voiture authentique.

L'exemplaire proposé a été mis en circulation en avril 2005. Avec une peinture noir mat et des jantes peintes en noir, associées à une sellerie en cuir rouge et à des étriers de freins rouges, capot et béquet spécifiques, la voiture a un look résolument sportif. Equipée du gros V8 Ford accouplé à la boîte automatique c'est une pure GT qui distille un bruit rauque caractéristique. En bel état général la voiture ne totalise que 55 500 miles et a été entretenue régulièrement comme en atteste le dossier de factures, le rêve américain à portée de main.

In the early 2000s, Ford decided to launch a new generation of its legendary Mustang. From 2004, Ford began marketing the 5th version of this popular sports car. With a steel monocoque, this series used aluminum elements including the front bonnet. Other than the special versions, the car was available with a 4L V6 developing 210 bph or a 4.6L V8 developing 300 bph, all matched to a rigid rear axle, a guarantee of simplicity, which makes this Mustang an authentic pony car.

The car on offer was registered in April 2005. With a matte

black paint and black painted rims, combined with red leather upholstery and red brake calipers, with the hood and spoiler specific for this model, the car has a decidedly sporty look. Powered by the big V8 Ford mated to the automatic transmission, it is a pure GT that still features the famous hoarse burble so characteristic of the Mustang. In good general condition, the car has covered only 55,500 miles and has been maintained regularly, as can be seen from the invoice folder.

1966 DATSUN 1600 SPORTS « FAIRLADY »

Carte grise française
French title

Châssis n° SPL31100686
Moteur type R16

25.000 - 35.000 €
Sans réserve / *No reserve*

• Modèle extrêmement rare en Europe

• PTH

• Un rapport prix/performance imbattable

• *An extremely rare model in Europe*

• *PTH*

• *An unbeatable price to performance ratio*



La Datsun Sports ou Fairlady est lancée en 1963. Le petit roadster connaît sa principale évolution avec l'avènement du type SPL 311. Equipé d'un nouveau moteur de 1600 cm³ à 5 paliers et à arbre à cames en tête développant 95 ch, il promet plus de 160km/h en vitesse de pointe.

Le modèle que nous présentons a fait l'objet d'une préparation poussée dans l'esprit de celles réalisées par le Bob Sharp Racing, spécialiste américain des Datsun de course et dispose de son passeport technique historique. Notre exemplaire fut intégralement restauré entre 2010 et 2012, année d'obtention du PTH national par son propriétaire passionné. Précédemment importée de Californie, la voiture fut mise à nu et sablée. La caisse a été

ressoudée, renforcée et arceautée, avant d'être repeinte. Des pièces neuves d'origines Nissan ont été remontées. Elle bénéficie entre autre d'un pont autobloquant, d'une boîte de vitesses à 4 rapports, d'un freinage et d'une suspension course, d'un embrayage renforcé. De nombreux périphériques ont eux aussi été remplacés comme le faisceau électrique complet neuf et l'instrumentation. La voiture sera de plus livrée avec une importante documentation dont le manuel de réparation, le manuel de préparation ainsi que tout le détail de la restauration. Cette jolie et rare Datsun est une opportunité unique de goûter aux joies du circuit et du rallye.

The Datsun Sports or Fairlady was launched in 1963. The small roadster was an evolution of the SPL 311. Powered by a new engine 1600cc engine with 5 bearings and with overhead camshaft, the car developed 95bhp, giving it a top speed of over 160km/h.

The model we are offering has been thoroughly prepared in the spirit of those made by Bob Sharp Racing, the American Datsun racing specialist, and has its historical technical passport. Our example was fully restored between 2010 and 2012, the year it obtaining the national PTH by its enthusiast owner. Previously imported from California, the car was stripped and sanded. The chassis box was welded,

reinforced and provided with a roll bar, before being repainted. New parts of Nissan origins have been re-assembled. The car also benefitted for a limited-slip differential bridge, a 4-speed gearbox, a revised braking system as well as a racing suspension, and a reinforced clutch. Many devices have also been replaced, including a new electrical harness and instrumentation. The car will also be delivered with an important file including the workshop manual, the preparation manual and all the details of the restoration. This beautiful and rare Datsun is a unique opportunity to experience the joys of both circuit racing and historic rallying.

1959 TRIUMPH TR3A - PRÉPARATION RALLYE

Carte grise française
French title

Châssis n° TS51185L

40.000 - 60.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Préparation soignée
- Superbe état de présentation
- Hard-top

- *Neat preparation*
- *In superb condition*
- *With hard-top*



Vendu neuf aux Etats-Unis comme la majorité des TR3A, cet exemplaire a été acheté en 2015 par son actuel propriétaire, collectionneur parisien exigeant. La voiture avait bénéficié d'une restauration complète ainsi que d'une préparation très soignée. La carrosserie, d'une élégante teinte bleu nuit, est complétée d'un hard-top, accessoire élaboré grâce à l'expérience en compétition à l'époque. La voiture dispose également d'un arceau 4 points démontable. La mécanique est dotée d'un vilebrequin spécial, de pistons forgés, d'un échappement 4 en 1 et d'une paire de carburateurs Webers 45 DCOE pour une puissance estimée à 170cv ! Un

radiateur d'huile et un ventilateur y ont été adjoints. La direction est dorénavant à crémaillère et une assistance a été adaptée, tandis que les trains roulants ont été retravaillés. L'habitacle est équipé de sièges baquets en skaï beige, et l'instrumentation d'origine est complète. Un essai en compagnie du propriétaire nous a apporté toute satisfaction, la voiture accélère fort, son comportement est sain et réellement sportif. Ayant participé à toutes les compétitions majeures à l'époque, la TR3 est donc aujourd'hui éligible partout ; cet exemplaire à la préparation soignée est prêt à prendre la piste, le départ d'une spéciale, ou d'un rallye de régularité.

Sold new in the United States like the majority of TR3As, this example was purchased in 2015 by its current owner, a very demanding Parisian collector. The car had benefited from a complete restoration as well as a very neat preparation. The bodywork, in an elegant shade of dark blue, is complemented by a hard-top, an accessory developed from experience in motorsport from that period. The car also has a removable 4-point roll hoop. The engine is equipped with a special crankshaft, forged pistons, a 4-in-1 exhaust and a pair of 45 DCOE Weber carburetors for an estimated max power of 170bhp! An oil cooler and a fan have also

been added. The steering is now rack and the support has been adapted, while the running gear have been reworked. The interior is equipped with bucket seats in beige skai, and the original instrumentation is complete. A test drive in the company of the owner brought us all satisfaction, the car accelerates well, its behavior is sound and the car is really sporty. Having participated in all the major competitions of the period, the TR3 is now eligible everywhere; this example, with its neat preparation, is ready to take to the track, the start of a special, or even a regularity rally.

1965 FORD ANGLIA « PRÉPARÉE COURSE »

Carte grise française
French title

Châssis n° BB2265J60758

15.000 - 25.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Dans les mêmes mains depuis plus de 12 ans

• Préparation sérieuse

• Véhicule original et très soigné

• *In the same hands for over 12 years*

• *Serious preparation*

• *Original and very neat vehicle*



Mise en circulation en juin 1965, cette Ford Anglia de type 106E est particulièrement séduisante, bien restaurée dans le passé et sérieusement équipée en configuration course. La préparation de la voiture s'est faite à partir d'une voiture restaurée et sans considération de cout. La liste des équipements dont elle est pourvue aujourd'hui, témoigne du sérieux de la préparation effectuée. Elle est ainsi notamment équipée d'une barre anti-rapprochement, d'un trip-master électronique, d'un arceau complet boulonné de marque Safety Devices, de deux sièges baquets

Sparco, de longue-portées Cibié, d'une liseuse de cartes et d'un coupe-circuit. Son actuel propriétaire en fit l'acquisition en 2006, la voiture était déjà telle qu'elle se trouve aujourd'hui et ce dernier n'a que peu roulé avec depuis ce qui explique ce très bel état de conservation. Pour un budget très raisonnable et avec un sincère capital sympathie, cette Ford Anglia vous fera goûter aux joies de rallyes ou courses de régularité. C'est un modèle qui s'est d'ailleurs régulièrement illustré en course maxi 1000 fort d'un poids contenu et d'une vraie agilité.

Put into service in June 1965, this Ford Anglia type 106E is particularly attractive, well restored in the past and seriously equipped in race configuration. The preparation of the car was made from a restored car and without consideration of cost. The list of the equipments provided testifies the seriousness of the preparation carried out. It is equipped with an anti-roll bar; an electronic trip-master; a complete bolted Safety Devices roll bar; two Sparco bucket seats, Cibié long-range seats, a map light and a circuit breaker. When its

current owner bought it in 2006, the car was already as it is today and he has only driven a little with it since, which explains this beautiful state of conservation. For a very reasonable budget and with a sincere sympathy capital, this Ford Anglia will make you taste the joys of rallies or regularity races. It is a model that has been regularly illustrated in maxi 1000 race with a contained weight and real agility.

1963 JAGUAR TYPE E SÉRIE I 3,SL COUPÉ

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° 888261
Moteur n° RA1148-9

125.000 - 150.000 €

• Restauration de très haut niveau

• Matching numbers

• Version la plus pure de la Type E

• *High quality restoration*

• *Matching numbers*

• *The purest version of the E-Type*



Lors de sa présentation au Salon de Genève 1962, la Jaguar Type E fait l'effet d'une bombe. Jamais on n'a vu ligne aussi audacieuse, et le dessin profilé s'accompagne de performances hors du commun, grâce au six-cylindres double arbre qui a fait les grandes heures de Jaguar, tant en tourisme qu'en compétition. La voiture présentée est exceptionnelle. Non seulement

When it was launched at the 1962 Geneva Motor Show, the E-Type Jaguar made a huge impact. Such audacious styling was unheard of, and the streamlined design went hand in hand with an outstanding performance, thanks to the six-cylinder twin cam engine that made Jaguar's reputation, both in touring and in competition.



la combinaison de couleurs, gris clair, cuir beige est d'une élégance rare mais parce que cet exemplaire sort d'une restauration complète par la société hollandaise CRS Vreeland. La voiture a été mise à nue, de la mécanique à la carrosserie, en passant par l'intérieur, tout a été refait. La partie centrale du tableau de bord en aluminium est parfaite, les

sièges recouverts de cuir beige sont magnifiquement réalisés. Le coupé Type E, dans sa première version, est tout de même celle qui a fait s'exclamer Enzo Ferrari : « c'est la plus belle voiture au monde ! ». Celle de notre vente permettra à n'importe quel collectionneur d'acquérir un exemplaire sur laquelle tout a été fait, ne restant à présent qu'à rouler avec.

The car on offer is exceptional. The colour combination of light grey with beige leather interior is unusually elegant, and what's more, this example has been fully restored by the Dutch company CRS Vreeland. The body, interior and engine have all been stripped down, and completely refurbished. The aluminium central section of the dashboard

is perfect, and the seats have been magnificently recovered in beige leather. The first version of the E-Type coupé was the car that prompted Enzo Ferrari to exclaim: « It's the most beautiful car in the world! ». The one in our sale will permit any collector to acquire an example on which everything has been done, and which simply needs to be driven.

1961 JAGUAR TYPE E SÉRIE I 3,5L ROADSTER PLANCHERS PLATS

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° 876369
Moteur n°R 2961-9

200.000 - 240.000 €

- Restauration totale, matching numbers

- Planchers plats et rare version avec louveres de capot rapportées

- Combinaison de couleurs d'une grande élégance

- *Comprehensive restoration, matching numbers*

- *Flat floors, rare version with welded louvres*

- *Very attractive color combination*



L'exemplaire proposé est sorti des chaînes de Coventry le 13 décembre 1961 et directement exporté vers New York pour être vendu à son premier propriétaire, un certain Mr. Bergens, le 19 janvier 1962. Il s'agit d'un des rares modèles avec les planchers plats et les grilles de capot soudées, dont très peu d'exemplaires ont été produits juste après la version avec fermeture extérieure du capot, autre modèle que nous proposons dans notre vente. La voiture a passé sa vie aux Etats-Unis jusqu'à son importation il y a 5 ans en Hollande

The car on offer left the Coventry factory on January 1, 1962 and was directly exported to New York to be sold to its first owner. This is one of the few models with flat floors and welded hood grilles, of which very few models were produced, coming after the version with external bonnet closing system, as in another model that we also present in our sale. The car spent most of its life in the United States until it was imported five years ago to Holland where it



où elle fut entièrement restaurée dans les règles de l'art par CRS Vreeland, aux Pays-Bas. Elle entre alors dans la collection d'un amateur privé, passionné automobile ayant une trentaine de voitures. L'ensemble de la carrosserie a été entièrement démonté jusqu'au châssis, les heures de mains d'œuvre n'ont pas été comptées pour arriver à aligner parfaitement tous les ouvrants et en vue de rendre hommage au travail exceptionnel de William Lyons à l'époque. Cette Jaguar type E est superbe et n'a parcouru que 500

miles depuis sa sortie de restauration. Sa combinaison de couleurs est extrêmement désirable et élégante. Elle sera livrée à son futur acquéreur avec son certificat Jaguar Heritage Trust. La Type E est certainement une des plus belles voitures de série, celle-ci, matching numbers, est un des premiers exemplaires, époustoufflant par son état et sa pureté.

was completely restored by CRS Vreeland in the Netherlands. It then entered the collection of a private amateur car enthusiast, owner of about thirty cars, until it was restored five years ago by a US E-Type specialist. The body was stripped to the chassis, countless hours were spent to get the perfect alignment of all the opening elements that pay a supreme tribute to the exceptional work of William Lyons.

This Jaguar type E is superb and has only covered 500 miles since it was restored. Its colour combination is extremely desirable and elegant. It will be delivered to its future purchaser with its Jaguar Heritage Trust certificate. The Type E is certainly one of the most beautiful series cars; this one, with matching numbers, is one of the finest specimens, pure and in breathtaking condition.

1937 CITROËN TRACTION HBL CABRIOLET

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° 372149
Moteur n° DG 02061

105.000 - 125.000 €

• Authentique cabriolet
Traction

• Belle restauration

• Parfait état mécanique

• *Authentic convertible
Traction*

• *Beautiful restoration*

• *Perfect mechanical condition*



Commercialisé le 13 juillet 1937, le cabriolet Traction que nous proposons est un modèle H BL, importé d'Allemagne par son précédent propriétaire. Ayant fait l'objet d'une restauration totale outre-Rhin en 2012, la voiture est dans un parfait état de présentation et n'a parcouru que 2 000 kilomètres depuis la fin des travaux. La mécanique a bénéficié d'une remise en état complète incluant la boîte de vitesse. Les freins ont été refaits et la ligne d'échappement remplacée.

L'ensemble de ces travaux, réalisé avec grand soin, en fait une voiture prête à prendre la route en toute sécurité. Afin d'en améliorer l'utilisation, son ancien propriétaire a fait installer un circuit électrique en 12V, complété d'un alternateur. L'intérieur a bénéficié du même traitement avec la réfection de la très belle sellerie de cuir rouge, des moquettes et le montage d'un volant Quillery, ainsi que d'une radio Becker Mexico. Peinte d'une élégante combinaison bi-tons, rouge pour la caisse et

Marketed on the 13 July 1937, the Traction cabriolet on offer is the H BL model, imported from Germany by its previous owner. Having been completely restored in 2012 in Germany, the car is in perfect condition and has travelled only 2,000 km since the work was done. The engine benefited from a complete overhaul including the gearbox. Brakes were redone and the exhaust line replaced. All this work done with great care makes it a safe car ready to take on the road. In

order to improve its usability, the previous owner got a 12V electrical circuit fitted, along with an alternator. The interior was carefully treated in the same way with a refurbishment of the red leather upholstery, carpets and the mounting of a Quillery steering wheel, as well as a Becker Mexico radio. Painted with an elegant two-tone colour combination, red for the body and black for the wings, this Traction is equipped with a spider which has seen the rear seats disappeared in favor of



noire pour les ailes, cette Traction est équipée d'un spider dont la banquette a disparu au profit d'un pratique accroissement du volume de chargement. Les chromes s'avèrent également en excellent état. La voiture est accompagnée d'un volumineux dossier dans lequel on trouve notamment le certificat d'authenticité du modèle. Novateur pour son époque, élégant, fiable et performant, le cabriolet Traction compte parmi les modèles les plus polyvalents construits avant la Seconde Guerre mondiale.

a loading volume increase due to practicality. The chrome is also in excellent condition. The car comes with a big file including the certificate of authenticity for this model. Innovative for its time, elegant, reliable and powerful, this convertible Traction is one of the most versatile models built before World War II.



CIRCA 1956 PEUGEOT TRIPORTEUR TYPE 57TM

Carte grise française
French title

Cadre n° 667982
Moteur n° 540674

2.500 - 3.500 €
Sans réserve / *No reserve*

- Engin original
- Version la plus aboutie
- Prêt à l'emploi

- *A most unusual vehicle*
- *The most successful version*
- *Ready to use*



C'est à la veille de la Seconde Guerre mondiale que naît chez Peugeot un petit triporteur doté d'une caisse avant et de roues avant directrices. Résistant, économique et original, il connaîtra rapidement un succès mérité et certaines administrations telles que les PTT ou EDF s'en doteront.

L'exemplaire que nous présentons, un type 57 TM, constitue l'aboutissement de cette lignée : doté du moteur 125 cm³ de la marque, équipé d'un refroidissement par turbine, il offre une charge utile de 150 kg. Acheté en 2008 par son actuel propriétaire, il a bénéficié de nombreux travaux tels que le remplacement des mâchoires de freins avant, le remplacement du

roulement de roue arrière, du pignon de sortie de boîte de vitesse, de la couronne et de la chaîne, ainsi que des câbles et gaines. L'allumage et la carburation ont été contrôlés et réglés à l'occasion. La même année, le circuit électrique a été entièrement refait. Il se présente donc en bon état de marche et de présentation, dispose d'une pompe manuelle de gonflage et de son bidon d'huile. Cet engin original s'avère prêt au service, que ce soit en assistance sur les abords d'un circuit lors d'événements historiques ou pour des balades bucoliques !

On the eve of WWII, a small scooter-style three-wheeler with a box on the front and front steerable wheels was created by Peugeot. Robust, economical and very distinctive, it quickly became a deservedly successful vehicle and a few French administrations such as the Post.

The model we offer, a Type 57 TM, is the penultimate version: with the 125cc engine from Peugeot, equipped with a fan cooling system, it had a payload of 150 kg. Purchased in 2008 by its current owner, it has benefited from many detail work such as the replacement of the front brake calipers, the replacement of the rear wheel bearing, gearbox

output pinion, the crown and chain, plus cables and sheaths. Ignition and carburation have been checked and adjusted. The electrical circuit has also been completely redone. It is therefore in good working order and condition, has a manual inflation pump and its own oil can. This distinctive vehicle is ready for service, whether providing assistance at the edge of a circuit at historical events, or for the occasional ride in the countryside!

1966 SOVAM 1100 VS

Carte grise française
French title

Châssis n° 1100A 1015
Moteur n° 847A20 000295169

8.000 - 12.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Design réussi
- Production très limitée
- Légèreté de la carrosserie polyester

- *A very successful design*
- *Very limited production*
- *Lightness of a polyester body*



André Morin, industriel des Deux-Sèvres et fondateur de la marque « Société des Véhicules André Morin » présenta au Salon de Paris 1965 la maquette d'un petit coupé de sa création, et devant l'intérêt du public, décida d'en lancer la production. D'abord proposée en 850, avant d'être équipée d'un 1100 d'origine Renault, cette sportive reposait sur un châssis modifié et renforcé de Renault 4. Elle offrait une séduisante carrosserie en polyester dotée d'un toit amovible. Selon certaines sources, la production de la version 1100 se serait limitée à 77 unités.

Cet exemplaire fut immatriculé pour la première fois en juillet

1966 et notre collectionneur en fit l'acquisition en 2004, en souvenir de l'exemplaire qu'il avait possédé étant jeune. Elle se présente en bel état de présentation et est aujourd'hui équipée de la version 1.4L du moteur Cléon et d'arceaux formant appui-têtes. L'habitacle comporte un volant accessoire, deux sièges baquet et est doté d'une instrumentation plus moderne. En 2014, l'ensemble du faisceau électrique a été refait et tous les équipements électriques contrôlés. L'entretien usuel a été effectué par le mécanicien personnel du propriétaire. Un essai a permis de constater le bon fonctionnement et la vivacité de cette berlinette bien conçue, originale et rare.

André Morin, a French industrialist, founder of the brand "Société des Véhicules André Morin" unveiled at the 1965 Paris Motor Show a small coupe that he had created. Following the enthusiasm of the public, he decided to launch the production. First offered in 850cc, it was then equipped with a Renault 1100, and was based on a modified and reinforced chassis of the Renault 4. It featured an attractive FRP body with a removable roof. According to certain sources, the production of the 1100 version would have been limited to 77 units.

The car on offer was registered for the first time in July 1966, and our collector acquired it in 2004, in memory of the example he had owned when he was young. This example is in nice condition and is currently powered with the 1.4L version of the Cleon engine, and features roll hoop with headrests. The interiors feature an accessory steering wheel, two bucket seats and a modern instrumentation. In 2014, the entire electrical harness was redone and all the electrical equipment was checked. The usual maintenance was done by the owner's own mechanic. A test has shown that this rare and well-designed berlinette runs well.

20 Exemplaire des essais préliminaires des 24-Heures du Mans 1960 et du Tour de France auto 1960 et 1961!
An example that ran in the first tests for the 1960 Le Mans 24-Hours and the 1960 and 1961 Tour de France Auto!

1960 DB HBR5 COACH SURBAISSÉ

Carte grise française
French title

Châssis n° 1204
Carrosserie n° 453 Bis
Moteur n° 1754 R - CB585

80.000 - 100.000 €

- Historique exceptionnel
- 10 exemplaires produits
- Eligible dans les compétitions les plus prestigieuses

- *Exceptional history*
- *10 examples built*
- *Eligible for prestigious historic racing events*



Léger et racé, le coach D.B comptait parmi les modèles les plus performants de sa catégorie. Chez D.B, les performances obtenues par un coach surbaissé et modifié à l'initiative d'André Guilhaudin inspirent René Bonnet et son équipe. Aussi Bonnet demande-t-il à Jacques Hubert, chef du bureau d'études de la marque,

d'étudier la possibilité de dériver une variante surbaissée à partir du coach à carrosserie en stratifié verre polyester. Un accord est trouvé entre D.B et Polyest qui assurera la modification d'une première voiture, puis la fabrication des carrosseries suivantes. Dix exemplaires du coach surbaissé seront ainsi produits. >>>

Lightweight and streamlined, the DB Coach was one of the company's most successful models. At DB, René Bonnet and his team were inspired by the performance of a Coach that had been lowered and modified by André Guilhaudin. Bonnet also asked Jacques Hubert, head of the marque's Design Team, to work

on a design for a lowered version of the car in laminated fibreglass. An agreement was made between DB and Polyest that led to the modification of the first car, and the production of subsequent bodies. Ten examples of the specially lowered car were built. Ordered by Jacques Baudon, a loyal supporter of the marque, >>>





L'équipage Baudon au départ du Tour de France Auto 1960 © M. Louche



L'équipage Baudon au Tour de France Auto 1960 © M. Louche



>>> Commandée par Jacques Baudon, un fidèle de la marque, l'exemplaire présenté n'est autre que le second coach surbaissé produit. A l'origine peint en blanc, il arborait deux bandes centrales de couleur noire. Immatriculée 7059 JU 75 le 22 mars 1960, la voiture démarre sa carrière sportive en participant aux essais préliminaires des 24 Heures du Mans en avril 1960 aux mains de son propriétaire, sous le numéro 45. Le 1^{er} mai 1960, Jacques Baudon participe au Critérium Paris-Ile-de-France où il remporte la catégorie GT de 500 à 1000 cm³. Du 15 au 23 septembre 1960, lui et son épouse prennent part au Tour de France Automobile, épreuve où ils sont contraints à l'abandon, puis, en avril 1961, ils

engagent leur voiture au Rallye du Limousin où ils se classent 14^{èmes} des GT. Le 23 avril suivant, Mme Baudon remporte la Coupe des Dames à l'occasion de la Coupe Fernandez. Du 14 au 23 septembre 1961, les époux Baudon engagent de nouveau leur coach surbaissé au Tour de France Automobile. La voiture est revendue en 1962 à Melle Lancini, puis à Jean Pierre Malia tout en conservant la même immatriculation. Le 12 mai 1965, elle change de nouveau de mains et entre en possession d'Alain Beauvais, dans l'Indre. Elle est alors immatriculée 384 FQ 36. Elle passe ensuite entre les mains de M. Hervier, sans quitter l'Indre. Le 26 janvier 1979, la voiture entre en possession d'Arlette Ranjo, dans

>>> *the example on offer is the second of the ten produced. It was originally painted white with two central black stripes. Registered 7059 JU 75 on 22 March 1960, this car's sporting career began in April 1960, when it was driven by its owner in preliminary testing for the Le Mans 24 Hours, under number 45. On 1 May 1960, Jacques Baudon took part in the Critérium Paris-Ile-de-France and won the 500 – 1000cc GT class. Later that year, he and his wife entered the Tour de France Automobile, that took place between 15 – 23 September 1960, but they had to retire the car. In April 1961 they competed in the Rallye du Limousin, finishing 14th in the GT class. Days later,*

on 23 April, Mme Baudon won the Coupe des Dames in the Coupe Fernandez. Between 14 and 23 September 1961, the Baudon couple entered their DB in the Tour de France Automobile once again. In 1962 the car was sold to Melle Lancini, and later to Pierre Malia, and kept the same registration. It changed hands again on 12 May 1965, bought by Alain Beauvais, from the region of Indre, and was registered 384 FQ 36. Remaining in Indre, the car then sold to M. Hervier. On 26 January 1979, it was bought by Arlette Ranjo, from Cher, and registered 4243 QE 18. On 25 October 1985, this DB HBR5 joined the collection of an eminent Panhard collector from



le département du Cher. Elle est immatriculée 4243 QE 18. Le 25 octobre 1985, ce coach surbaissé intègre la collection d'un éminent Panhardiste costarmoricain en la personne de Jean-Pierre Allain. Très impliqué dans le monde du sport automobile dès la fin des années 60, Jean-Pierre Allain intègre notamment le comité directeur des 24 Heures du Mans et assure quelques années durant la présidence de l'Amicale D.B dont il est à l'origine aux côtés de Robert Sobeau. La voiture est alors restaurée, arborant une livrée bleu ciel très proche du Bleu Lakeland D.B et dotée d'une belle sellerie bleu foncé. C'est en 2012 que la voiture est cédée à son actuel propriétaire. Elle va alors bénéficier

d'une peinture neuve, de la réfection du circuit de freinage, d'un remplacement des amortisseurs et d'une réfection des carburateurs au sein des Ets Provost. En 2017, le faisceau électrique a été remplacé et les freins révisés. En parfait état de présentation et de fonctionnement, cette voiture vélocé est notamment équipée d'une pipe double carburateurs, ainsi que du bouchon d'essence à remplissage rapide, équipements particulièrement intéressants. Eligible au sein d'épreuves majeures du calendrier international à l'image du Mans Classic et du Tour Auto, cet exemplaire à l'historique limpide représente une opportunité rare pour tout amateur d'automobiles historiques de caractère.

Brittany, Jean-Pierre Allain. Highly involved in the world of Motorsport from the end of the 1960s, Jean-Pierre Allain was responsible for chairing the Le Mans 24 Hours steering committee and for several years was president of the DB owners club that he founded up with Robert Sobeau. The car was restored, and painted a light blue very close to the DB Lakeland Blue, and fitted with lovely dark blue upholstery. It sold to the current owner in 2012, and was repainted. The brakes were also refurbished, the dampers replaced and the carburetors restored by Ets Provost. In 2017, the wiring loom was replaced and the brakes serviced. The presentation and

mechanical condition of this quick car is perfect and it has the special features of a twin carburettor intake manifold and a quick-fill fuel cap. Eligible for most major events in the international calendar, such as Le Mans Classic and Tour Auto, this example with transparent history represents a rare opportunity for any lover of historic automobiles with character.

*Texte et archives :
Guillaume Waegemacker*

1954 DB MONOMILL EX-BERNARD CONSTEN

Véhicule de compétition
Competition vehicle

Châssis n° 536
Moteur n°1744 - 45158

25.000 - 35.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Véhicule historique
- Etat de conservation exceptionnel
- Moteur refait

- *A very historic vehicle*
- *Exceptional state of conservation*
- *Engine redone*



Représentant la toute première coupe réunissant des modèles strictement identiques, l'aventure des D.B Monomill marque un pas dans l'histoire du sport automobile français. Débutée en avril 1954, l'aventure s'achèvera en juin 1955. Plusieurs Monomill retrouveront alors une seconde jeunesse en Formule Junior, au prix de quelques modifications. Offrant un degré d'authenticité exceptionnel, notre exemplaire est doté d'un masque avant en stratifié verre polyester, les premiers modèles produits étant munis d'un masque avant en aluminium. Il démarre sa carrière sportive au circuit d'Aix-les-Bains le 6 juin 1954 aux mains d'Alexandre Dussert, qui remporte la coupe

des pilotes régionaux. Il est ensuite engagé au Grand Prix de Caen sur le circuit de La Prairie le 25 juillet suivant. Le 15 août, il dispute l'épreuve de Narbonne-Plage aux mains de Jean Lucas. Revendu par D.B en 1955, il participe ensuite à différentes épreuves aux mains de son nouveau propriétaire, Wladimir Brodsky. Il intègre ensuite la collection de Bernard Consten auprès de qui son propriétaire actuel en fera l'acquisition en 2001. En état d'origine, cet exemplaire dont le moteur vient d'être refait et sera à roder, représente un témoignage émouvant d'une belle époque sportive.

Texte et archives :
Guillaume Waegemacker

Representing the very first cup with strictly identical models, the D.B Monomill adventure marked an important step in the history of French motorsport. With the story starting in April 1954, the adventure eventually ended in June 1955. Several Monomill enjoyed a second life in Formula Junior, with some changes. Offered in an exceptional degree of authenticity, the car on offer is equipped with a front mask made of polyester glass laminate, the early models, incidentally, featured an aluminum front mask. This car started its racing career at the Aix-les-Bains circuit on June 6, 1954 in the hands of Alexandre Dussert, who won

the regional drivers' cup. He then entered the Grand Prix de Caen on the La Prairie circuit for the next race of July 25th. On August 15, the car competed in the Narbonne-Plage event in the hands of Jean Lucas. Resold by D.B in 1955, the car was raced in various events in the hands of its new owner, Wladimir Brodsky. The car then became a part of the collection of Bernard Consten, from whom the current owner acquired the D.B. in 2001. In original condition, this example which engine has just been redone and will need to be run and represents a delightful testimony of a beautiful era in French motorsport.

1955 JAGUAR XK140 COUPÉ "MC"

Carte grise française
French title

Châssis n° S814680DN
Moteur n° G46308S

65.000 - 85.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Intéressante version MC (special equipment)
- Etat de présentation désirable
- Important dossier de remise en état

- *Interesting MC version*
- *In a most desirable condition*
- *Impressive restoration folder*



Vendue neuve en 1955 à Los Angeles, cette XK140 possède les spécifications « Special Equipment », à savoir la culasse type C portant la puissance à 210cv, les roues fil et des longues portées. Retrouvée en 1996 chez sa première propriétaire californienne, la voiture était arrêtée depuis 1960, avec 36 752 miles au compteur ! Elle a, depuis son arrivée en France, fait l'objet d'une remise en état avec goût, conservant au maximum son état d'origine. Elle a été repeinte en gris métallisé, l'intérieur cuir a été refait, mais tous les éléments d'origine tels que les feutres ou le ciel de toit ont été conservés. Les joints de carrosserie ont été remplacés, et la mécanique (moteur et boîte de

vitesse) entièrement refaite par les réputés Ets Provost. Le compteur en miles a été remplacé par un élément gradué en km/h. Les freins ont été remis en état en 2015. Un ensemble de factures d'un total supérieur à 120 000 € témoigne des travaux réalisés, incluant quelques améliorations telles qu'un ventilateur électrique, une boîte à eau ou encore une prise GPS. Equipée de son moteur d'origine, elle dispose en outre de sa trousse à outils ainsi que son livret d'entretien d'origine. Remise en état avec le plus grand discernement, cette XK 140 offre les spécifications les plus désirables et un état qui ne laissera pas les connaisseurs indifférents.

Sold new in 1955, in Los Angeles, this XK140 has the "Special Equipment" specifications, namely the C-Type's cylinder head with maximum power at 210bhp power, wire wheels and long-range headlights. In 1996 the car was discovered after being stored since 1960 at the first Californian owner's place when it had only 36,752 miles on the odometer! It has, since its arrival in France, been the object of a restoration with taste, retaining at most its state of origin. It has been repainted in a metallic grey, the leather interior has been redone, but all the original elements such as felt or the sunroof have been preserved.

The body seals have been replaced, and the mechanicals (engine and gearbox) completely redone by the famous Ets Provost. The mileage speedometer has been replaced by a graduated one in km/h. The brakes were redone in 2015. A set of invoices totaling more than € 120,000 testifies to the extent of work done, including some improvements such as an electric fan, a water bottle as well as GPS. Equipped with its original engine, it will be delivered with its original tool kit and the original service booklet. Restored with utmost discretion, this XK 140 offers the most desirable specifications.

1951 JAGUAR XK120 ROADSTER

Carte grise française
French title

Châssis n° 671245
Moteur n° W2373-8

90.000 - 130.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Intéressante version
« early type »
- Restaurée pour rouler !
- Important dossier de factures

- *Interesting early version*
- *Restored to drive!*
- *Impressive invoice folder*



Ce roadster XK 120 « early type » est sorti des usines de Coventry en juin 1951 pour être exporté à Casablanca. On retrouve ensuite sa trace en France en 1970 aux mains d'H. Teisserenc qui participera à de nombreuses compétitions à son volant. Elle change de mains en 1989 et est achetée en 1991 par notre collectionneur. Elle bénéficie alors d'une première tranche de travaux avec réfection du freinage, du pont et changement du faisceau électrique. Des freins à disques d'XK150 ont alors été adaptés à l'avant. A partir de 1996, la restauration est poursuivie avec dépose de la carrosserie et peinture complète, montage d'un moteur échange standard refait à

neuf chez VSE, chromes et sellerie refaits. A l'occasion, le poste de pilotage est adapté pour les « grands gabarits », favorisant l'accès à bord et la position de conduite. Equipée pour rouler en rallye ou sur de grandes distances, elle dispose d'un tripmaster double, de ceintures de sécurité, d'une température d'huile, d'une boîte à eau et de nombreux autres détails pratiques comme la veronique porte-bagage. Vue lors de nombreuses épreuves telles que la Coupe des Alpes et bien connue du club Jaguar, cette intéressante version offre un fonctionnement fiable et une belle patine d'usage ; une voiture véritablement restaurée et entretenue pour rouler !

This XK 120 "early type" roadster came out of the Coventry factory in June 1951, for export to Casablanca. The car then came to France in 1970, into the ownership of H. Teisserenc, who then participated in many competitions at its wheel. The car changed hands in 1989 and was bought in 1991 by our collector. It then benefited from a first series of works such as the repair of the braking, the differential, and a change of the electrical harness system. XK150 disc brakes were then fitted at the front. From 1996, the restoration continued with removal of the bodywork and complete painting, and the

mounting of a completely redone engine (by VSE). The chrome and the upholstery were redone too. The cockpit was modified for "taller" people, improving access into the car as well as the driving position. Equipped to be driven in a rally or over long distances, it has a double Tripmaster, seat belts, an oil temperature gauge, a water box and many other practical details such as the luggage rack. Seen at many events such as the Coupe des Alpes and well known by the Jaguar club, this interesting version offers reliability and a beautiful patina; a car well restored and maintained to be driven!

1972 JAGUAR TYPE E V12 ROADSTER

*Titre de circulation américain
Véhicule dédouané U.E
U.S. title
E.U. customs cleared*

Châssis n° 1S20848BW
Moteur n° 7S7563SA

65.000 - 80.000 €

• Exemple soigné et prêt à rouler

• La plus polyvalente des types E

• Séduisante version roadster en boîte automatique

• Neat model and ready to roll

• The most versatile type E

• Seductive automatic roadster version



Notre belle Type E V12 roadster est d'origine américaine, elle est équipée de la confortable boîte automatique Borg Wagner comme à l'origine. Selon les informations transmises par son actuel propriétaire américain qui vit en France, cette voiture ne connut avant lui que 2 propriétaires aux États-Unis. Il en fit lui l'acquisition en 2015 dans l'Etat du Michigan. La voiture avait alors déjà bénéficié d'une restauration en carrosserie et d'une peinture neuve de couleur blanche. Afin de parfaire la rénovation, il fit notamment remplacer la capote en vinyle par une capote en alpaga noire. Le système de freinage a été entièrement revu tout comme le moteur qui a bénéficié d'une réfection complète et les pneus

sont neufs. Elle dispose aussi d'un échappement en inox et les chromes présentent très bien. Son intérieur en cuir rouge très probablement d'origine dispose d'une jolie patine, signe d'une utilisation précautionneuse dans le passé. Un jeu de moquettes neuves sera livré avec la voiture. Le garage Normandie Service Motors spécialiste en anglaises vient de procéder à un réglage des carburateurs et le V12 fonctionna à merveille lors de l'essai que nous avons réalisé offrant couple et souplesse d'utilisation. Génération la plus abordable en cabriolet, elle propose de surcroît la plus grande polyvalence à l'usage, peut être le choix le plus judicieux.

Of American origin, this beautiful Type E V12 roadster is equipped with the comfortable automatic Borg Wagner, as originally. The current owner, an American living in France, acquired it in 2015 in Michigan. According to the information he transmitted, this car knew only 2 owners in the United States before him. The car had already benefited from a bodywork restoration and a new white paint. In order to complete the refurbishment, the vinyl hood was replaced by a black alpaca one. The tyres are new, the braking system has been completely overhauled and the engine has been fully refurbished. It also

has a stainless steel exhaust and the chromes look very good. Its red leather interior, probably original, has a nice patina, a sign of careful use in the past. A set of new carpets will be delivered with the car. The garage Normandie Service Motors, specialist in English has just adjusted the carburetors and the V12 worked perfectly during our test drive. The most affordable generation in cabriolet, it also offers the greatest versatility in use; a most judicious choice.

1955 JAGUAR XK 140 MAURICE GOMM SPECIAL

Titre de circulation anglais
British title

Châssis n° 804418DN
Moteur n°G5219 - 8

300.000 - 360.000 €

- Carrosserie unique, ligne spectaculaire
- Restaurée et préparée professionnellement pour courir
- Comportement stupéfiant sur route et sur piste

- *Unique bodywork, spectacular line*
- *Restored and professionally prepared to race*
- *Amazing performance on the road and on the track*



Un des berceaux de l'artisanat automobile de compétition britannique des années 50 était très certainement basé dans la province du Surrey, au sud de Londres, dans lequel ont germés les officines suivantes : Cooper cars, Alta, Connaught, Emeryson et Gomm Meta entre autres. Après avoir travaillé pendant la guerre

à la fabrication de bombardier, Maurice « Mo » Gomm commença une activité artisanale spécialisée dans la réalisation de carrosserie et de structures pour automobiles de courses aussi bien en aluminium qu'en fibre de verre. Son entreprise, fondée en 1951, étudia et fabriqua nombre de carrosseries pour les écuries de pointe des années>>>

The county of Surrey, south of London, was certainly one of the cradles of the British racing craft industry of the 1950s. There, the following names sprouted: Cooper cars, Alta, Connaught, Emeryson and Gomm Metal among others. After having worked during the war in the manufacture of bomber aircraft, Maurice "Mo" Gomm

started a craft activity specialized in the making of bodywork and structures for racing cars in aluminium as well as fibreglass. His company, founded in 1951, designed and manufactured a number of bodies for the top makers of the 50s, and continued doing so into the 90s with his three sons. To name the>>>



>>> 50 jusque dans les années 90 avec ses trois fils. Pour citer les plus connues, HRG, Brabham, Vanwall, Lister, Tojeiro, Cooper etc... Dans les années soixante, il fabriqua le magnifique coupé aérodynamique AC MI. Ses travaux sur les monoplaces de John Cooper le mirent en contact avec les pilotes Jack Brabham et Bruce McLaren, qui devinrent ses clients alors qu'ils devenaient eux-mêmes constructeurs et c'est McLaren qui le mit en contact avec Ford pour l'élaboration de la Ford GT 40! Eric Broadley, le fondateur de Lola cars, s'installa dans les anciens locaux de Maurice Gomm et c'est ce dernier qui réalisa la toute première Lola. Dans les années soixante-dix, il contribua à l'évolution de la Mirage de Bailey afin d'accueillir le moteur Renault à la place du Cosworth. Il réalisa également la carrosserie de la Lola victorieuse des 500 miles d'Indianapolis de Graham Hill, (dont l'écurie Embassy occupait le local mitoyen), la Tyrell 001 de Jackie Stewart et la Ralt F3 victorieuse de Nelson Piquet pour ne citer qu'elles. Pour Ford, il assura la préparation des caisses des victorieuses Escort d'usine et pour le cinéma, différentes James Bond spéciales et l'inoubliable Chitty Chitty Bang Bang.

La Gomm spéciale qui nous intéresse fut commanditée par Sir Waterlow, un richissime héros de la guerre, à Paul Emery (Emeryson). Il désirait une barquette de course spéciale, appelé communément « Boy's own racer », pour participer aux nombreuses épreuves organisées tous les week-end de l'Angleterre pacifiée. Le châssis utilisé fut celui d'une Alta Monoplace de Grand Prix de 1938 à roue arrières indépendantes, le

must de la marque, et motorisé par un Aston Martin DB 2 de 2.6 litre. L'arrière de la carrosserie ressemblait d'ailleurs à celui d'une DB 2, et l'avant à celui d'une Keift ou d'une HWM I. Cet ensemble fut donc utilisé en Angleterre par Sir Waterlow dans des épreuves nationales à partir de 1955. La voiture fut retrouvée à la fin des années 80 dans un état de « sortie de grange » et le dilemme fut soit de restaurer cet ensemble, soit de redonner vie à l'Alta de Grand Prix. Ce qui fut fait. L'Alta 67-IS-GP fut restaurée dans sa configuration monoplace et participe régulièrement aux courses internationales historiques avec David Baldock. Le moteur Aston Martin LB/49/32 très essoufflé, fut vendu à Roger Ludgate, le fondateur de Lynx Motor. La carrosserie en aluminium, complète et intacte resta donc de côté jusqu'à ce que Charles Fripp, un spécialiste Jaguar XK de Twyford Moors dans le Hampshire eut l'idée de l'assembler sur un châssis de XK 140, l'empattement étant pratiquement le même. Il utilisa un châssis de 140 de 1955, recula le moteur afin d'assurer une meilleure répartition des masses et créa une entrée d'air afin de loger le moteur XK et de le refroidir, et la Gomm spéciale reprit vie. Le moteur 3.4 litre est préparé compétition par Sigma engineering et associé à une boîte de vitesses de Type E à 4 synchros, d'un embrayage renforcé et à un différentiel autobloquant au rapport de 3/54. Un radiateur en aluminium associé à deux ventilateurs, un alternateur, des amortisseurs réglables et des silent-blocs en polyuréthane plus rigides ont été utilisés sur l'ensemble des suspensions. Des disques d'XK 150

>>> *most famous, HRG, Brabham, Vanwall, Lister, Tojeiro, Cooper. In the sixties, he manufactured the magnificent AC MI aerodynamic coupé. His work on John Cooper's single-seaters put him in contact with race car drivers Jack Brabham and Bruce McLaren, who became his customers while they were themselves becoming manufacturers and it was in fact McLaren who put him in contact with Ford for the development of the Ford GT 40! Eric Broadley, the founder of Lola cars, moved into Maurice Gomm's former premises and it was Maurice Gomm who created the very first Lola. In the seventies, he contributed to the evolution of the Bailey's Mirage to accommodate the Renault engine instead of the Cosworth. He also designed the bodywork for the winning Lola in Graham Hill's Indianapolis 500 (his Embassy team was located next door), Jackie Stewart's Tyrell 001 and Nelson Piquet's winning Ralt F3, to name but a few. For Ford, he prepared the carbodies for the hugely special cars produced Ford Escorts and for the cinema, he was involved with various James Bonds and the unforgettable Chitty Chitty Bang Bang.*

The special Gomm that interests us was commissioned by Sir Waterlow, a rich war hero, to Paul Emery (Emeryson). He wanted a special racing model, commonly called "Boy's own racer", to participate in the many events organised every weekend in peaceful England. The chassis used was that of a 1938 Grand Prix Alta Monoplace with independent rear wheels, the

must of the brand, and powered by a 2.6 litre Aston Martin DB 2. The rear of the body was similar to that of a DB 2, and the front to that of a Keift or HWM I. The result was used in England by Sir Waterlow in national events from 1955. The car was found at the end of the 80s in a barnfind and the dilemma was either to restore the whole, or to give new life to the Grand Prix Alta. This was done. The Alta 67-IS-GP was restored to its single-seater configuration and regularly participates in historic international races with David Baldock. The somewhat tired Aston Martin LB/49/32 engine was sold to Roger Ludgate, the founder of Lynx Motor. The complete and intact aluminium bodywork therefore remained put to the side until Charles Fripp, a Jaguar XK specialist from Twyford Moors in Hampshire had the idea of assembling it on an XK 140 chassis, the wheelbase being practically the same. He used a 140 chassis from 1955, moved the engine back to ensure better weight distribution and created an air inlet to house the XK engine and cool it, and the special Gomm came to life. The 3.4 litre engine was put into competition condition by Sigma engineering and associated with a Type E gearbox with 4 synchros, a reinforced clutch and a 3/54 autoblocking differential. An aluminium radiator combined with two fans, an alternator, adjustable dampers and stiffer polyurethane silent-blocs were used on all suspensions. 4-piston Coppercraft XK 150 caliper discs are mounted at the front. A rebuilt C-type lap counter shows the rpm counter-clockwise and a





DR

à étriers Coppercraft à 4 pistons sont montés à l'avant. Un compte tour refabriqué de type C indique les tr/mn dans le sens contraires des aiguilles d'une montre et un compteur de vitesse dans l'autre sens, les deux placés sur le tableau de bord en aluminium typique de l'époque. Cette Jaguar spéciale a été invitée à nombre de manifestations importantes en Angleterre FISCAR (Fifties Sports Car Racing Club) et HCS (Historic Sports Car Club) sur route et sur circuit (Silverstone, Castle Combe, Snetterton et Oulton Park), au Royal concours Tour of Wessex ainsi qu'en Italie au très chic « Modena Centro Ore Rally », tracé qui présente 11 spéciales et des épreuves sur les circuits de Mugello, Magoine et de Misano. Le vendeur nous confirme que la voiture s'est parfaitement comportée durant toutes ces épreuves, sans chauffer ni consommer d'eau ni d'huile. Que son utilisation sur route est très agréable et également très efficace en conduite sportive. Effectivement son poids de 900 kg associé à un empattement court, à son moteur puissant et souple et à ses suspensions bien accordées

lui confèrent un comportement très proches de celui d'une type C ou d'une Aston Martin DB3S, légère et précise mais beaucoup plus onéreuse. Cette magnifique réalisation à l'histoire tumultueuse mais sans ombres fera, nous l'espérons, le bonheur d'un amateur éclairé, souhaitant posséder et profiter d'une automobile de course polyvalente, utilisable sur route aisément, puissante et rapide, à la ligne époustouflante et racée, marquée par un des meilleurs designers britanniques des trente dernières années.

Bibliographie :

- *The history of Brooklands* par William Boddy
- *A to Z of formula racing cars from Cambridge* par Paul Skilleter
- *Developing the legend* par Norman Dewis et Paul Skilleter
- *Special British sports racing cars of the fifties and sixties* par Anthony Pritchard
- *Encyclopedia of Motor racing* par G.N. Georgano
- Autosport, Motor Sport, The Automobile and Motor racing
- Vintage and race car

speedometer counter-clockwise, both placed on the typical aluminium instrument panel of the time. This special Jaguar has been invited to a number of important events in England FISCAR (Fifties Sports Car Racing Club) and HCS (Historic Sports Car Club) on roads and circuits (Silverstone, Castle Combe, Snetterton and Oulton Park), at the Royal Tour of Wessex as well as in Italy at the very chic "Modena Centro Ore Rally", which presents 11 stages and events on the Mugello, Magoine and Misano circuits. The seller confirms that the car behaved perfectly during all these tests, without heating or overheating consumption of water or oil, that its use on road is very pleasant and also very effective for sporty driving. Indeed its 900 kg weight combined with a short wheelbase, its powerful and flexible engine and its well tuned suspensions give it a behaviour very close to that of a C type or an Aston Martin DB3S, light and precise but much more expensive. This magnificent specimen with its colourful but faultless history

will, we hope, be a joy to an enlightened amateur wishing to own and enjoy a versatile racing car, easily usable on the road, powerful and fast, with a stunning and sleek line, marked by one of the best British designers of the last thirty years.

Bibliography:

- *The history of Brooklands*, by William Boddy
- *A to Z of formula racing cars from Cambridge*, by Paul Skilleter
- *Developing the legend*, by Norman Dewis and Paul Skilleter
- *Special British sports racing cars of the fifties and sixties*, by Anthony Pritchard
- *Encyclopedia of Motor racing*, by G.N. Georgano
- *Autosport, Motor Sport, The Automobile and Motor racing*
- *Vintage and race car*

1966 MINI MARCOS GT 1300

Carte grise française
French title

Châssis n° 6034

40.000 - 60.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Véritable voiture de course
- Excellent rapport prix compétitivité
- Eligible au Mans Classic

- *Real race car*
- *Highly price competitive*
- *Eligible for Le Mans Classic*



Emblématique de la légende des 24 Heures du Mans, la Mini Marcos GT est la voiture de course historique qui offre actuellement le meilleur rapport prix/performance

Avec cinq participations au Mans Classic, notre Marcos présente un palmarès intéressant puisqu'elle fut notamment pilotée par le célèbre cascadeur Rémy Julienne, ami du propriétaire qui en fit l'acquisition en 2009. Equipée d'une mécanique 1300 cm³ issu de la Mini Cooper S mais préparée suivant les normes de l'époque, elle promet plus de 200 km/h dans la ligne droite des Hunaudières et d'étonnantes vitesses de passage en courbe. Ultra légère avec sa coque entièrement réalisée en

fibres, la Mini Marcos jouit d'un avantageux rapport poids puissance et se permet de tenir le rythme de voitures plus rapides dans les sections sinueuses. Depuis sa dernière apparition au Mans en 2016, cette Marcos a fait l'objet d'importants travaux. Le moteur a été entièrement refait avec des pièces de qualité provenant de chez British car. Elle dispose d'une boîte à crabot, et d'un pont autobloquant. Les jantes, les pneus ainsi que la peinture sont récents. En excellent état cosmétique et mécanique cette Mini Marcos GT est prête à courir et sera livrée accompagnée de son Passeport Technique Historique et d'un dossier de suivi. Rendez-vous au Mans Classic dans deux ans.

Emblematic of the legend of the 24 Hours of Le Mans, the Mini Marcos GT is the historic race car that currently offers the best price to performance ratio. With five participations in Le Mans Classic race, our Marcos has an interesting track record since it was notably driven by the famous stuntman Rémy Julienne, friend of the owner who bought the car in 2009. Powered by a 1300cc unit from the Mini Cooper S but prepared as per the standards of the time, the car is capable of more than 200 km/h on the Hunaudières, with amazing cornering speeds at the curves. Ultra-light with its hull entirely made of fiberglass, the Mini

Marcos enjoyed an advantageous power-to-weight ratio that gave the car the capability to keep pace with faster cars in winding sections. Since its last appearance at Le Mans in 2016, our Marcos has been the subject of extensive work. The engine has been completely redone with quality parts from the British car. It is fitted with a non-synchromesh gearbox and a self-locking differential. Rims, tires and paint are recent. In excellent cosmetic and mechanical condition this Mini Marcos GT is ready to be raced and will be delivered with its Historical Technical Passport and a tracking folder. See you at Le Mans Classic in two years.

2001 MARCOS MANTIS GT3 FIA ◆

Voiture de compétition
French title

Châssis n° SCXXVYB05332

60.000 - 100.000 €

- Véritable GT3 « usine »
- Rapport Performance/Prix excellent
- Vendue avec un lot de pièces

- Genuine "factory" GT3
- Excellent price/performance ratio
- Sold with a set of parts



© DR

Cette Marcos est une version GT3 de la Marcos Mantis qui s'est illustrée dans les manches du très relevé Championnat de Belgique de Grand Tourisme Belcar entre 2002 et 2005. Construite par l'usine dont elle est toujours la propriété la voiture fut exploitée en course par l'équipe Eurotech avec les pilotes de la marque : Cor Euser, Jeroen Bleekemolen, Danny van Dongen et le champion du monde de patinage Rintje Ritsma. Notre Marcos a participé par trois fois aux 24 heures de Zolder, elle a aussi couru à Spa, et demeure certainement une des plus compétitives actuellement sur le marché. Elle dispose d'un développement poussé qui la dif-

férencie complètement des Mantis Challenge. Forte de son moteur V8 Ford DOHC Modular de 500 ch à carter sec, elle est équipée de freins Brembo de grande dimension, de suspension réglable et d'une boîte de vitesse séquentielle Hollinger. Construite à 5 exemplaires dans cette configuration FIA GT3, la voiture est telle qu'elle a quitté la piste d'Assen en 2007. A restaurer, elle constitue une alternative formidable dans la catégorie GT3 au Porsche 996 et présente l'avantage d'avoir des performances de premier ordre pour un coût d'entretien demeurant très raisonnable.

◆ Se référer à la page 6

This Marcos is a GT3 version of the Marcos Mantis which distinguished itself in the highly competitive Belcar Belgian Championship of Grand Tourism between 2002 and 2005 driven by works driver Cor Euser, Jeroen Bleekemolen, Danny van Dongen and Dutch Speed skating world champion Rintje Ritsma as well as Eurotech-Viking owner founder Wim Noorman who is now selling this personal race car. The car was exploited in race by the Eurotech team. Our Marcos participated three times in the 24 Hours of Zolder, has also raced in Spa, and undoubtedly remains one of the most competitive on the today's market. It has an

advanced development which differentiates it completely from the Mantis Challenge. Along with its 500 bhp dry sump Ford DOHC Modular V8 engine, it is equipped with large Brembo brakes, adjustable suspension and a Hollinger sequential gearbox. Built in 5 units in this FIA GT3 configuration the car is exactly as it had left the Assen TT track in September 2007 and needs to be restored. This model constitutes a formidable alternative in the GT3 category to the Porsche 996 and presents the advantage of having first-class performances for a very reasonable maintenance cost.

◆ Refer to page 6

1965 LAMBORGHINI 2R

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 17056
Moteur n°17056

22.000 - 30.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Historique connu
- Modèle intéressant
- Véhicule remis en état

- *Known history*
- *Interesting model*
- *Reconditioned vehicle*



Fils d'agriculteur, Ferruccio Lamborghini ne se destinera pas à reprendre la terre familiale mais à des études mécaniques qui le conduiront à devenir un des industriels les plus importants d'Italie. Après-guerre, il modifie du matériel militaire pour en faire des machines agricoles. Rapidement, les véhicules qui sortent des ateliers Lamborghini Trattori ne seront plus des machines transformées mais des tracteurs 100% nouveaux.

Le modèle que nous vous proposons est un modèle 2R de

1965 équipé d'un trois cylindres diesel à refroidissement par air de 39 cv. Remis en état, ce véhicule est en bel état de présentation, avec sa chatoyante livrée bleu et orange. Les 4 pneumatiques sont neufs, et la carrosserie présente ses marquages spécifiques au modèle. Ce tracteur n'a connu que peu de propriétaires depuis sa sortie d'usine et il trouvera aisément sa place au sein d'une collection de la marque au taureau, ou bien dans la propriété d'un gentleman farmer.

Ferruccio Lamborghini, the son of a farmer, didn't took over the family land and studied mechanical leading him to become one of Italy's most important industrialists. After WWII, he started to transform military vehicles into agricultural machinery. Soon, the vehicles leaving the Lamborghini Trattori workshops are no longer converted machines but 100% new tractors.

The model on offer is a 1965 2R model equipped with a 39bhp air-cooled three cylinder diesel engine.

Refurbished, this vehicle is in good condition, with its shimmering blue and orange livery. The 4 tyres are new, and the bodywork has the model's specific markings. This tractor has known few owners since it left the factory and it will easily find its place in a collection of the bull brand, or in the property of a gentleman farmer.

1985 LAMBORGHINI JALPA

Carte grise française
French title

Châssis n° ZA9J00000FLA12250

65.000 - 85.000 €

- Exemplaire en bel état général
- Modèle découvrable performant et accessible
- Une des Lamborghini les plus rares

- *In good general condition*
- *Powerful and accessible convertible*
- *One of the rarest Lamborghini*



Présentée en 1981, la Lamborghini Jalpa succède à la Silhouette et constitue la découvrable à V8 en position centrale arrière de la marque.

D'origine américaine, notre Jalpa est dans une belle configuration rouge avec capot moteur et déflecteurs arrière noirs, associés à un intérieur en cuir blanc. Comme le confia son ancien propriétaire américain à l'actuel possesseur, il la conserva pendant de nombreuses années et la voiture bénéficia de soins réguliers. Elle était d'ailleurs de couleur blanche à l'origine. Restaurée il y a une dizaine d'années aux États-Unis, la voiture est en bel état général et sans être parfaite sa présentation extérieure est

satisfaisante et les soubassements sont sains. La sellerie de cuir blanc typique de cette génération est du plus bel effet et rend l'habitacle très clair y compris lorsque le toit est positionné. Côté mécanique comme nous avons pu le constater dans la circulation parisienne, la voiture fonctionne correctement et ne chauffe pas. Elle possède de plus sa trousse à outils ainsi que son cric. Modèle moins connu de par sa rareté, la production ayant à peine dépassé les 400 exemplaires, la Jalpa est intéressante par sa carrosserie avec toit amovible, ainsi que par les performances brillantes permises par son V8 de 3,5L et 255 cv en position centrale arrière. Le parfait jouet pour passer un bel été.

Presented in 1981, the Lamborghini Jalpa follows the Silhouette and is the brand's convertible central rear position V8.

Of American origin, this Jalpa is in a beautiful red configuration with black engine hood and rear deflectors, associated with a white leather interior. As its former American owner entrusted it to the current owner, he kept it for many years and the car benefited from regular care. It was originally white colored. Restored about ten years ago in the United States, the car is in good general condition. Without being perfect, its external presentation is satisfactory and the bases are

sound. The typical white leather upholstery of this generation is of the most beautiful effect and makes the living space very bright even when the roof is positioned. On the mechanical side, the car tested in Parisian traffic, works correctly and does not heat up. It also has its tool kit and jack. Less known because of its rarity, production hardly exceeded 400 units, the Jalpa is interesting by its body with removable roof, as well as by the brilliant performances allowed by its 3.5-litre V8 and 255 bhp in central rear position. The perfect toy to spend a beautiful summer.

30 Voiture de démonstration du concessionnaire Paris Monceau. Un des 475 exemplaires construits
Demonstration car for the dealer Paris Monceau. One of 475 examples built

1968 LAMBORGHINI MIURA P400

Carte grise française
French title

N° de série : # 3649
Moteur n° 2211

800.000 - 1.000.000 €

- Très bel historique
- Vendue neuve en France
- Entretien extrêmement suivi par Toni Sisinni
- L'unique Miura P400 gris argent d'origine

- *Wonderful history*
- *Sold new in France*
- *Well maintained by renowned specialist*
- *The only Miura P400 delivered new in Silver Grey*



Ferruccio Lamborghini prétendait toujours qu'il n'était pas intéressé par la course automobile et qu'il ne construirait jamais une voiture de course. Pourtant, lorsqu'il présenta sur son stand au Salon de Turin en 1965, le châssis de la future Miura, tout le monde fut persuadé qu'il avait changé d'avis: l'assemblage de caissons en tôle d'acier ajouré

et soudé, ne pouvait, dans l'esprit des spectateurs, que préfigurer un modèle de compétition. Ce châssis avait été construit par Giampaolo Dallara, Bob Wallace et Paolo Stanzani, en dehors de leur temps de travail, sans en parler à Ferruccio. Ils espéraient lui faire changer d'avis quant à la course. Ils lui montrèrent leur oeuvre en novembre 1964 et>>>

Ferruccio Lamborghini claimed he wasn't interested in racing and said he would never build a race car. However, when he unveiled the chassis of the future Miura on his stand at the Turin Motor Show in 1965, it appeared he had changed his mind : its construction using perforated, steel plates looked to have been

designed with a competition model in mind. The chassis on show had been built by Giampaolo Dallara, Bob Wallace and Paolo Stanzani in their spare time, without Ferruccio's knowledge. They were keen to make him think again about racing, and presented him the result of their work in November 1964. Ferruccio was>>>





>>> il fut enthousiaste: ce serait une voiture d'exposition.

Il confia la réalisation de la carrosserie à Bertone chez qui le jeune styliste, Marcello Gandini, fut chargé du projet. Ces hommes produisirent une des plus fantastiques voitures de sport jamais imaginées; elle attirait l'œil et l'attire toujours plus qu'aucune automobile ne l'a jamais fait. Ferrari et son carrossier préféré, Pininfarina, recherchaient la rigueur, le classicisme et accordaient beaucoup d'importance aux études aérodynamiques. Bertone, avec Gandini, laissait libre cours à l'inspiration.

Mis au point par Bob Wallace sur les petites routes du nord de l'Italie, le prototype 0509 fut détruit. Trois autres voitures furent testées avant que Bertone et Wallace ne trouvent une solution pour réduire la chaleur et le bruit dans l'habitacle, alors que les commandes affluaient. La première voiture, châssis # 0979, vendue à un client, fut livrée en mars

1967. Le nom de la voiture venait d'un très fameux éleveur de taureaux de combat: Don Eduardo Miura, magnifié par Hemingway. Elle fut remplacée par la 400 S dont le premier exemplaire (# 3919) sortit des chaînes le 29 janvier 1969. Elle avait 20 chevaux de plus, mais aussi 200 kg. La dernière évolution, la Miura SV, apparut en 1971, au Salon de Genève. Elle avait 15 chevaux de plus que la S, et aussi 65 kg. Don Eduardo Miura a disparu, comme Ferruccio Lamborghini, il y a quelques années, hommage leur soit rendu, car jamais une automobile n'a aussi bien porté son nom. Les taureaux Miura font la différence entre les toreros élégants et les braves, comme la voiture du même nom fait un choix entre les pilotes et les autres. Les hommes qui participent à une Miurada savent qu'ils vont passer une après-midi difficile. C'est le cas avec une Lamborghini Miura, car ce n'est pas une voiture édulcorée, aseptisée et, comme le taureau de Don Eduardo,

>>> *enthused : this would become an exhibition car.*

He entrusted the making of the bodywork to Bertone, where a young designer called Marcello Gandini was put in charge of the project. These men went on to produce one of the greatest ever sports cars, that has turned more heads over the years than any other car. In their search for precision and a certain classicism, Ferrari and his favoured coachbuilder, Pininfarina, placed great emphasis on aerodynamic studies. Bertone, with Gandini, on the other hand, allowed inspiration to rule.

During testing by Bob Wallace on the back roads of northern Italy, the prototype 0509 was destroyed. Three other cars would be tested before Bertone and Wallace found a way to reduce the heat and noise in the cockpit, during which time the orders rolled in. The first car to be sold, chassis 0979, was delivered in

March 1967. The name of the car comes from the well-known breeder of fighting bulls, Don Eduardo Miura, made famous by Hemingway. This early model was then replaced by the 400S, with the first example, chassis 3919, leaving the production line on 29 January 1969. It had an extra 20 hp but weighed 200 kg more. The final evolution, the Miura SV, appeared in 1971 at the Geneva Motor Show, with 15 hp more power than the S and 65 kg heavier. The Lamborghini Miura is a fitting tribute to both Don Eduardo Miura and Ferruccio Lamborghini, for surely a car has never lived up to its name so well. The Miura bulls identify the truly talented toradors, in the same way the car of the same name selects its drivers. Men who take part in a Miurada know they are in for a demanding afternoon. This is also the case for those stepping into a Lamborghini Miura, a car that



elle ne pardonne pas grand chose, et, de ce fait, c'est une automobile extraordinairement attachante, voire romantique.

Cette Lamborghini Miura P400, numéro de châssis 3649, est équipée du moteur S n°2211. Elle est sortie de l'usine de Sant'Agata le 7 Août 1968. Vendue neuve en France, elle arrive dans les locaux de Voitures Paris Monceau, 114 Rue Cardinet Paris 17e, le 16 Septembre 1968. Elle est livrée dans sa couleur gris argent avec intérieur cuir moutarde et vitres électriques. Le succès de cette automobile, depuis sa présentation au Salon de l'Auto en octobre 1966, est tellement important et soutenu qu'en ce mois de septembre 1968, la clientèle qui roule en Lamborghini Miura a pour nom Johnny Hallyday, le chanteur Christophe, le journaliste Philippe Bouvard, Jacques Dutronc, l'industriel Fred Lip et d'autres personnalités du Tout Paris. La nouvelle création de Lamborghini

se vend très bien grâce à des performances ravageuses et à une ligne à couper le souffle.

L'importateur Voiture Paris Monceau décide d'immatriculer #3649 au nom de la société. Elle est alors immatriculée 4600 VA 75 le 25 Septembre 1968. La voiture est dédiée pendant une petite année aux essais et démonstrations pour une clientèle aisée. Le 19 Septembre 1969 la voiture est vendue à son premier propriétaire, un amateur de voitures italiennes qui habite dans le département de l'Essonne et qui l'immatricule 972 LR91. Le 25 mai 1971, elle est acquise par son deuxième propriétaire, coiffeur à Martigues, à côté de Marseille. Il achète la voiture à crédit mais il casse le moteur et n'ayant pas les moyens financiers de le changer, il cesse de rembourser son crédit. La banque saisit alors la voiture qu'elle vend aux enchères. Monsieur Muscinesi, un nom connu du milieu marseillais de l'époque, achète la Miura non roulante aux enchères >>>

has not been tamed or sanitised. Like Don Eduardo's bull, there is no compromise, making this an enthralling, romantic machine.

This Lamborghini Miura P400, chassis number 3649, is equipped with engine S n°2211. It left the factory in Sant'Agata on 7 August 1968. Sold new in France, it arrived at the premises of Voitures Paris Monceau, 114 Rue Cardinet Paris 17e, on 16 September 1968. It was painted silver grey with mustard leather interior and electric windows. The car had been so successful since its launch at the Motor Show in October 1966 that by September 1968, the list of clients driving round in a Lamborghini Miura included Johnny Hallyday, the singer Christophe, the journalist Philippe Bouvard, Jacques Dutronc, the businessman Fred Lip and other Parisian luminaries. With a devastating performance and stunning looks, the Lamborghini's new creation

sold very well.

The importer Voiture Paris Monceau registered 3649 in the company name, and the car was given the registration 4600 VA 75 on 25 September 1968. For the next 12 months, it was used to take selected clients on test-drives and demonstration runs. On 19 September 1969 it was sold to its first owner, an enthusiast for Italian cars who lived in the Essonne department, who registered the car 972 LR91. On 25 May 1971, it was acquired by its second owner, a hairdresser based in Martigues, near Marseille. He bought the car on credit, and when he destroyed the engine, he didn't have the financial means to have it replaced. He stopped making repayments and the bank seized the car and sold it at auction. Monsieur Muscinesi, a well-known figure in Marseille at that time, bought the non-driving Miura in the name of his >>>

>>>au nom de sa société Muscinesi (la copie de l'extrait du registre préfecture de Marseille est joint au dossier) et la revend peu de temps après à un garagiste du vieux port de Marseille, qui lui-même avait une 400 S qu'il avait abîmée en course de côte. Il installe alors le moteur de sa 400 S dans la Miura de la vente. Le garagiste récupère également quelques éléments qui équipaient sa 400 S tels que les vitres électriques et les gros freins. Elle passe ensuite entre les mains d'un certain Marc Harchier et de deux autres propriétaires en France.

En 1987, elle est immatriculée à Mulhouse sous le numéro 400 UE57. En 1994, elle se trouve à la vente chez le concessionnaire Ferrari de Mulhouse, de couleur verte avec son intérieur d'origine moutarde. Le 3 avril 1998, le concessionnaire la vend au propriétaire précédent, ex-président du Club Lamborghini France. Il la confie aux mains expertes du mécanicien bien connu Toni Sisinni, spécialiste de la marque qui refait complètement le moteur, la boîte et le pont en 2003. Ce dernier roulant beaucoup et régulièrement, il veut une voiture dont la mécanique est parfaite et fiable. La vidange est donc faite tous les 5 000 kms. Les freins (disques et plaquettes) sont changés et les suspensions sont refaites en 2013 ainsi que la courroie d'alternateur, fragile sur ce modèle, remplacée très régulièrement par précaution. Toutes les factures seront livrées au futur propriétaire. En octobre 2013, elle est acquise chez Artcurial Motorcars par l'actuel propriétaire,

un collectionneur parisien passionné de GT et de supercars des années 70 et 80. Il s'en sépare à présent après avoir roulé très régulièrement lors de rallyes divers et avoir fait refaire le moteur dans son intégralité et de nombreux autres travaux importants, toujours par Toni Sisinni pour un montant total environnant les 75 000 € (copies des factures à la disposition des potentiels acquéreurs sur demande)

Aujourd'hui, la voiture se trouve dans un état irréprochable. Non seulement l'essai que nous en avons fait nous a donné toute satisfaction mais sa provenance ne peut que nous en assurer ; nous connaissons bien les automobiles du vendeur et son degré d'exigence pour chacune d'entre elles est très élevé.

Il s'agit d'une automobile mythique dont la cote ne cesse de monter. En plus du plaisir de la regarder et de la piloter, il s'agit d'un investissement sûr. Cette Miura en particulier est connue dans le club Lamborghini France pour avoir des performances hors du commun. Avec son histoire toute particulière, étant la voiture de démonstration du concessionnaire parisien Paris Monceau, elle a vu toutes les stars de l'époque monter à son bord ! 100% française tout au long de sa vie, elle a depuis été faite et entretenue pour rouler, partir en week-end en Relais-Châteaux ou participer à des rallyes dans un concerto de son 12 cylindres performants. Elle sera livrée avec un dossier retraçant son historique ainsi que les nombreuses factures.

>>>company Muscinesi (a copy of the extract from the prefecture of Marseille is included in the file). He sold it shortly afterwards to a mechanic working in the old port in Marseille, who owned a 400 S that he had written off in a hillclimb. He put the engine from his 400 S into the Miura along with certain other elements including the electric windows and big brakes. The car then sold to a certain Marc Harchier followed by two other owners in France, and was registered in Mulhouse, in 1987, with the number 400 UE57. In 1994, the Miura was found for sale with the Ferrari dealer in Mulhouse, painted green with its original mustard interior. On 3 April 1998, the dealer sold the car to the previous owner, the ex-President of Club Lamborghini France. He entrusted the Miura to the expert care of marque specialist and renowned mechanic Toni Sisinni, who completely rebuilt the engine, gearbox and axle in 2003. The previous owner drove long distances regularly and wanted a car that was mechanically perfect and totally reliable. The oil has been changed every 5,000 km. The brakes (discs and pads) were changed and the suspension refurbished in 2013, and the alternator belt, fragile on this model, has been changed regularly as a precaution. All the invoices will be passed on to the new owner. In October 2013 the car sold at an Artcurial auction to the current Parisian owner, an enthusiast for GT and supercars

from the 1970s and 1980s. He has driven it regularly in various rallies and is now selling the Miura, having had the engine entirely rebuilt and other major work carried out, by Toni Sisinni, for a sum of around 75,000 € (copies of invoices will be made available to interested buyers on request).

Today, the car is presented in flawless condition. We satisfied ourselves of this in a recent test-drive and are assured by its provenance. We are very familiar with the cars belonging to the vendor and the high standards he has for all of them. It will be delivered with a history file and numerous invoices.





1966 LAMBORGHINI 350 GT PAR TOURING

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° 0355
Moteur n° 0337
N° Touring 18040

450.000 - 550.000 €

- Restauration de haut niveau
- Matching numbers
- Modèle rare, performant et de grande classe

- *High level restoration*
- *Matching numbers*
- *Rare model, powerful and highly elegant*



Si la ligne de la 350 GTV n'enthousiasma point les amateurs malgré une évidente personnalité, Ferruccio Lamborghini décida cependant d'aller de l'avant et demanda à Touring de retoucher la carrosserie. Ce qui fut fait avec un profond respect du dessin de Scaglione. Les phares relevables (pop off) de la GTV furent

abandonnés au profit de phares allongés étudiés par Cibie. La face avant, baroque, est simplement remplacée par une ouverture en ovale très aplatie, soulignée par le fin pare-chocs. Le moteur, pour un souci de fiabilité, ne délivre plus que 270 ch, le graissage à carter humide fut adopté et, pour limiter la hauteur du moteur, des carburateurs>>>

Even though the design of the 350 GTV did not get enthusiasts excited, despite its obvious personality, Ferruccio Lamborghini nonetheless decided to go ahead and asked Touring to rework the bodywork. This was done with great respect for Scaglione's design. The GTV's lifting headlights (pop off) were

withdrawn in favor of long headlights studied by Cibie. The baroque front part is replaced by a highly flattened oval opening, outlined by the thin bumper. In terms of reliability, the engine delivers more than 270 hp. Wet sump lubrication was implemented and horizontal carburetors were mounted to >>>





>>> horizontaux furent montés. Les allumeurs Marelli passèrent à l'avant. L'empattement du châssis simplifié fut allongé de 10 cm afin d'aménager un espace pour les bagages derrière les sièges.

Entre la présentation de la GTV à Turin à l'automne 1963 et le Salon de Genève en mars 1964, le prototype 350 GT était devenu une voiture de production sans perdre de son originalité. La chaîne de montage démarra doucement. Seules treize voitures furent

construites et vendues en 1964, à partir du numéro de châssis 0102. En 1965, l'alésage des cylindres fut porté de 77 à 86 mm, portant la cylindrée à près de 4L, la puissance passant à 320 ch. Vingt-trois voitures furent ainsi équipées sur une production totale qui n'excéda pas cent quarante-trois voitures.

Au Salon de Londres 1965, Zagato, sur un châssis 350 GT équipé d'un moteur 4L, présenta une berlinette qui resta un modèle unique, et c'est bien ainsi. Seuls

>>>limit the engine's height. The Marelli igniter went to the front. The wheelbase of the simplified chassis was extended by 10 cm in order to provide space for luggages behind the seats.

Between the launch of the GTV in autumn 1963 in Turin and the Geneva Motor Show in March 1964, the 350 GT prototype had become a production car without losing its originality. The assembly line started slowly. Only thirteen cars were manufactured and sold

in 1964, based on chassis number 0102. In 1965, the cylinder bore was increased from 77 to 86 mm, bringing the cubic capacity to almost 4 litres and increasing the performance to 320 hp. Twenty-three cars were therefore equipped out of a total production which did not exceed one hundred and forty-three cars.

At the 1965 London Motor Show and on a 350 GT chassis equipped with a 4-litres engine, Zagato introduced a berlinetta



deux spyders furent construits par la carrosserie Touring (n° de châssis 0325 et n° de châssis 0328). Ces magnifiques voitures ont été abondamment copiées.

D'après les informations de l'historien Lamborghini Olivier Nameche, cette 350 GT sort de l'usine le 5 mars 1966 pour être livrée en Italie à Ghignone Moresi Pechers. Sa livrée était gris argent, combinée à une sellerie noire. Elle fut ensuite vendue à son second propriétaire, en France, en 1971,

et ne sera revenue aux Pays Bas que de nombreuses années plus tard. Lorsqu'on observe cette Lamborghini, on constate qu'elle a bénéficié d'une restauration de l'habitacle qui se pare aujourd'hui de cuir bleu marine, tandis que la carrosserie, repeinte dans sa teinte d'origine a fait l'objet d'un travail soigneux. Toujours équipée de son moteur d'origine, cette automobile exceptionnelle offre rareté, élégance et performances de premier ordre.

which remained an unique model, and that's a good thing. Only two spyders were built by the Touring coachbuilder (chassis #0325 and chassis #0328). These beautiful cars have heavily been copied.

According to information supplied by the Lamborghini historian Olivier Nameche, this 350 GT left the factory on 5 March 1966 to be delivered in Italy to Ghignone Moresi Pechers. It was liveried in silver grey with black upholstery. The car sold

to its second owner in France in 1971, and was only resold in the Netherlands many years later. Looking at this Lamborghini, one can see that the interior, today in navy blue leather, has benefitted from restoration, and the coachwork has been carefully repainted in the original colour. Still equipped with the original engine, this exceptional automobile offers rarity, elegance and a first-class performance.

1989 MERCEDES-BENZ 190 2,5L 16S

Carte grise française
French title

Châssis n° WDB2010351F630975

28.000 - 38.000 €

Sans réserve / No reserve

- Production restreinte
- Historique et entretien connus
- Excellent état de conservation

- Limited production
- Well documented history and maintenance record
- In an excellent state of conservation



À la fin des années 80, la 190 2.5 16 V est la réplique de Mercedes à la BMW M3 E30. Berline quatre portes destinée à l'homologation en Groupe A, la Mercedes 190 2.5-16 reprend la ligne de son aînée avec bouclier avant aérodynamique, élargisseurs d'ailes, bas de caisse enveloppant et bécquet posé sur la malle arrière. Sous le capot, le quatre cylindres à double arbres à cames en tête développé avec Cosworth cube 2 498 cm³ et développe 195 ch à 6 750 tr/m pour les modèles catalysés. La transmission fait appel à une boîte inversée Getrag accouplée à un différentiel à glissement limité. Immatriculé la première fois en octobre 1989, cet exemplaire « astral silver » (735) est équipé d'un toit ouvrant électrique et se pare d'une sellerie

entièrement tendue de cuir. Restée 23 ans entre les mains d'un seul et même propriétaire, cette voiture dispose de son carnet d'entretien complété de factures qui révèlent un suivi scrupuleux des préconisations constructeur. Derniers travaux en date, le remplacement de la chaîne de distribution à 122 594 km, une révision de la suspension avec changement des sphères à 136 295 km et un entretien du système de freinage incluant l'échange des disques à 136 527 km. Conduite avec soin, cette Mercedes est en excellent état de conservation. Avec seulement 5 743 exemplaires produits, les opportunités d'acquiescer un bel exemplaire de Mercedes 190 2.5-16 sont désormais rares...

Towards the end of the 1980s, the 190 2.5 16 V was Mercedes' response to the BMW M3 E30. A four-door sedan homologated for Group A, the Mercedes 190 2.5-16 took on the design elements of the motorsport version with an aerodynamic front spoiler, fender flares, wrap-around underbody and a rear spoiler on the trunk. Under the bonnet, the four-cylinder dual overhead camshaft developed in conjunction with Cosworth developed 195 bhp at 6750 rpm from the 2498 cc catalyzed engine. The transmission was an inverted Getrag box coupled to a limited slip differential. First registered in October 1989, this "Astral Silver" (735) Merc is equipped with an electric

sunroof and is adorned with full leather upholstery inside. Having remained 23 years in the hands of the same owner, this car has its very complete service booklet, with invoices that reveal a scrupulous follow-up of the manufacturer's recommendations. Recent works include the replacement of the distribution chain at 122,594 km, a revision of the suspension system, with a change of shocks at 136,295 km and a revision of the braking system at 136,527 km. Maintained with considerable care, this Mercedes is in an excellent state of conservation. With just 5,743 units produced, the opportunities to acquire a good example of a Mercedes 190 2.5-16 are now very rare...

2002 PORSCHE 996 GT2

Carte grise française
French title

Châssis n° WP0ZZZ99Z2S695270

80.000 - 120.000 €
Sans réserve / *No reserve*

• Véritable voiture de piste homologuée pour la route

• Performances de premier rang et usage facile

• Modèle rare et français d'origine

• *Real track car approved for the road*

• *First-class performance and easy use*

• *Rare and original French model*



Cette 996 GT2 produite en 2002 fut mise en circulation le 10 mai 2005, livrée neuve à son premier propriétaire par la concession Porsche Egreteaud de Bordeaux. Son carnet d'entretien et le dossier qui l'accompagne confirme que la voiture n'a à ce jour connu que trois propriétaires, tous français. Les freins carbone, peu avantageux sur cette série, avaient été remplacés par des freins aciers déjà très efficaces chez Porsche. Son actuel propriétaire en fit l'acquisition en 2009, la voiture avec 107 000 km, venait alors de subir un accident nécessitant l'intervention d'un professionnel. Amoureux de l'automobile et carrossier de métier, celui-ci décide

de redonner vie à ce fleuron de la marque allemande victime d'un choc frontal. Après un passage au marbre et une restauration dans les règles de l'art validé par un expert, cette GT2 pouvait donc reprendre la route. Son compteur totalise aujourd'hui environ 112 000 km, et la voiture vient de bénéficier d'une révision dans le réseau Porsche. Avec 462 chevaux turbochargés, la 996 GT2 est une véritable pistarde homologuée route, une voiture facile à conduire et diablement efficace. Produite à moins de 1300 exemplaires, notre GT2, présentée sans réserve est une occasion exceptionnelle de posséder l'une des voitures les plus efficaces de sa génération.

Produced in 2002, this 996 GT2 was registered on 10 May 2005 and delivered new to its first owner by the Porsche Egreteaud dealership in Bordeaux. Its maintenance logbook and file confirm that the car has so far only known three French owners. The carbon brakes, not very advantageous on this series, had been replaced by steel brakes, already very effective at Porsche. Its current owner acquired it in 2009, when the car, with 107,000 km, had just suffered an accident requiring a professional intervention. A car enthusiast and coachbuilder by trade, he decided to give a

new life to this flagship of the German brand, victim of a frontal collision. After a salvage title and a restoration in the rules of the art validated by an expert, this GT2 could take the road again. Today, its odometer totals about 112,000 km, and the car has just been overhauled in the Porsche network. With 462 turbocharged horsepower, the 996 GT2 is a true road-approved tack car, easy to drive and devilishly efficient. Produced in less than 1300 units, our GT2, presented without reserve, is an exceptional opportunity to own one of the most efficient cars of its generation.

1973 PORSCHE 911 CARRERA 2.7L RS

Carte grise française
French title

Châssis n° 911360902

300.000 - 400.000 €

• Même propriétaire depuis 25 ans

• Régulièrement entretenue

• La RS, une des meilleures Porsche 911

• *Same owner for 25 years*

• *Regularly maintained*

• *The RS, one of the best Porsche 911s*



« Carrera RS » : prononcez ces deux mots devant un passionné de Porsche, et vous verrez son visage s'éclairer d'un large sourire. Rien d'étonnant : cette évolution de la 911 est une des plus prestigieuses. Elle représente la première vraie version « compétition-client » de la 911 et fait partie des Porsche les plus titrées en course. Encore aujourd'hui, elle est considérée comme une des meilleures 911 jamais produites. Son appellation Carrera, déjà réservée aux 356 les plus puissantes, provient de la victoire Porsche dans sa catégorie lors de la Carrera Panamericana 1953 et les lettres RS, de « Rennsport », sport-compétition. Pour mettre au point sa machine, le constructeur va utiliser des recettes dans lesquelles il est passé maître : allègement d'une part, et augmentation de la puissance d'autre part. Ces

améliorations s'accompagnent de modifications esthétiques, comme des ailes arrière élargies pour accueillir les volumineuses jantes. De plus, l'aérodynamisme de la voiture est amélioré grâce notamment à un aileron arrière en « queue de canard », qui va rendre célèbre la voiture.

La Porsche RS que nous présentons a été acquise par l'actuel propriétaire sous le marteau d'Hervé Poulain lors de la vente du 14 juin 1993. La description du catalogue était alors assez sommaire mais la présentait comme portant le moteur n°6630433, du bon type et correspondant au châssis 0408. Si à l'époque la voiture portait ce numéro, un examen récent de l'auto n'a pas permis de le relever, aucun numéro ne figurant sur la patte frappée habituellement. On sait

"Carrera RS": say these words to a Porsche enthusiast and their face will light up in a broad smile. No wonder, as this is one of the most prestigious evolutions of the 911. It was the first real customer-racing version of the 911 and has been one of the most successful in competition. Today, it is still considered to be one of the best 911s ever built. The Carrera name, used for the most powerful 356s, came from the Porsche class win in the 1953 Carrera Panamericana and RS stands for "Rennsport" or competition sport. To develop this machine, the constructor relied on a tried and tested formula: reducing the weight and increasing the power. Added to this were aesthetic modifications, such as wider rear wheel arches to accommodate large wheels.

Aerodynamic improvements to the car included a rear "duck tail" spoiler, that became the car's signature piece. For the interior, clients could choose between a "Touring" finish similar to the 911 S production model, or "Lightweight", which was more stripped back to reduce the weight further.

The Porsche RS on offer was acquired by the current owner sold at auction by Hervé Poulain on June 14, 1993. The description of the catalogue was then rather summary but it was presented as carrying the engine n°6630433 consistent with the type, and corresponding to the chassis 0408. If at the time the car had this number, a recent visual examination of the car did not reveal it, no stamped



que la voiture avait été coursifiée dans les années 80 pour participer à des courses de clubs. Selon le livre référence de Thomas Gruber Carrera RS, la voiture a été livrée neuve en jaune signal (code 6262) avec les sièges sport et équipée du moteur n° 6630891. En 1985, on la voit en couverture d'un magazine allemand sur un circuit au milieu d'autres Porsche de compétition. Elle est équipée d'un arceau, de très jolis sièges baquets d'époque et d'un volant ATI Indianapolis. La frappe du numéro de châssis est bonne ainsi que la plaque constructeur, correctement rivetée. La voiture est suivie par le garage voisin du domicile normand du propriétaire ; elle se trouve dans un état mécanique très satisfaisant. La carrosserie n'a pas été touchée depuis 1993 puisque le vendeur n'a pas beaucoup

roulé avec, simplement pour se rendre au restaurant ou pour se promener sur les côtes normandes, dans sa magnifique région du Mont Saint-Michel. Elle est saine, toujours conservée au sec et dans un garage chauffé, au milieu des autres voitures de sa collection. Le futur acquéreur aura le choix soit de profiter immédiatement des hautes performances de cette RS, sans rien faire dessus, soit de procéder à sa restauration pour la remettre dans sa configuration telle que sortie d'usine. Cette RS est une véritable opportunité pour tout collectionneur car elle a belle allure et fonctionne bien. Il s'agit typiquement d'une auto dans son bon « jus », préparée par son propriétaire d'alors pour courir.

number appearing in the usual place. We know that the car was modified for competition in the 1980s to participate in club races. According to the reference book of Thomas Gruber Carrera RS, the car was delivered new in signal yellow (code 6262) with sport seats and equipped with engine no. 6630891. In 1985, it was on the cover of a German magazine on a circuit among other Porsche racing cars. It is equipped with a roll bar, very nice vintage bucket seats and an ATI Indianapolis steering wheel. The stamp of the chassis number is correct as is the manufacturer's plate, and correctly riveted. The car is maintained by the garage next to the owner's Normandy home; it is in a very satisfactory mechanical condition. The bodywork hasn't

been touched since 1993 since the seller hasn't driven it much, just to go to the restaurant or to stroll along the Normandy coast, in the magnificent Mont Saint-Michel region. It is sound, always kept dry and in a heated garage, among the other cars in his collection. The future buyer will have the choice either to immediately enjoy the high performance of this RS, without doing anything to it, or to restore it to its factory configuration. This RS is a real opportunity for any collector because it looks good and works well. It has been kept in its original condition, carefully preserved by its one owner, and is ready to run.

1993 PORSCHE 964 RSR 3.8L

Véhicule de compétition
Competition car

Châssis n° WPOZZZ96ZPS496086
Moteur n° 62P85628

800.000 - 1.000.000 €

• Seulement 4 021 km depuis sa
sortie d'usine

• Seulement 51 exemplaires
produits

• Jamais utilisée en
compétition

• *Only 4,021 km since leaving
the factory*

• *Only 51 examples manufactured*

• *Never used for racing*



Au début des années 90, afin de relancer le programme sportif de la marque au niveau international, Jürgen Barth, alors chef du département sport-client, et Roland Kussmaul, le chef de projet, mirent au point une nouvelle voiture de course basée sur la 964. C'est ainsi que naquit l'idée d'un programme sport-client dont l'arme ultime était

la 964 Carrera 3.8 RSR, c'est-à-dire la version compétition de la 3.8 RS qui, elle, était homologuée pour la route. Construits à la main, les 51 exemplaires produits répondaient aux règlements du championnat ADAC, ou bien des grandes courses internationales telles que les 24-Heures du Mans, de Nürburgring ou de Spa-Francorchamps. Sa >>>

At the beginning of the 1990s and in order to relaunch the company's motor-sport programme at international level, Head of Competition-Client department Jürgen Barth and Project Manager Roland Kussmaul developed a new racing car based on the 964. this is therefore how the

idea of a Competition-Client programme would be born, with the 964 Carrera 3.8 RSR as the ultimate weapon (which is the racing version of the 3.8 RS homologated road version). These 51 handmade models met the ADAC championship regulations and also the ones of major international races such as the >>>





>>>mécanique spécifique de 3.8L avait pour nom de code M64/O4 et développait 350 cv à 6900 tr/min. Réellement performante et endurante, la RSR a remporté de nombreuses compétitions telles que les 24 Heures du Mans en catégorie GT, les 24 Heures de Spa, ou encore les 1000 km de Suzuka.

L'exemplaire présenté fait partie de cette série restreinte à 51 unités et s'avère exceptionnel car il n'enregistre que 4021 km

depuis sa sortie d'usine. En effet, il n'a jamais couru et se présente donc dans un incroyable état de conservation d'origine. Vendu neuf dans le Dakota du sud en décembre 1993, il a ensuite été acquis par un collectionneur de Tokyo en 1999, avant de rejoindre la Grande Bretagne en 2007. C'est en 2008 que notre collectionneur en a fait l'acquisition.

>>>*Le Mans 24 Hours, Nurburgring or Spa Francorchamps. Its specific 3.8L engine was code-named M64/O4 and was producing 350 hp at 6,900 rpm. Highly powerful and resilient, the RSR has won many competitions like the GT class at the Le Mans 24 Hours, the Spa 24 Hours or even the 1,000 km of Suzuka.*

This car is part of a limited series of 51 units and is considered as exceptional, mainly due its low mileage recorded at 4,021 km since leaving the factory. In fact, it has never been raced and is therefore in an incredible original condition. Sold new in South Dakota in December 1993, it was then acquired by a Tokyo collector in 1999 before reaching Great Britain in 2007. It was in 2008 that our collector purchased it.



La fiche constructeur confirme que la voiture a bien son moteur d'origine et qu'elle a été livrée avec l'ensemble des équipements spécifiques à cette version.

Elle dispose, en outre, du réservoir de carburant de 120 litres, réservé aux courses d'endurance. Accompagnée d'un dossier comportant le certificat d'authenticité Porsche et de copies des documents de correspondance lors de son achat à l'origine, cette

RSR sera livrée avec ses fenêtres d'origine, changées au Japon afin de pouvoir rouler sur route, de son échappement libre d'origine, ainsi que d'un boîtier supplémentaire s'accordant avec un échappement moins bruyant, en cas de nécessité. Si la 964 Carrera RSR 3.8 est une rareté en soi, trouver un exemplaire à l'historique aussi limpide, dans un tel état de conservation et si peu kilométré, constitue une réelle gageure et une opportunité unique.

The manufacturer's datasheet confirms that the car still has its original engine and that it was delivered with all its equipments, specific to this version. In addition, it has a 120-litre fuel tank aimed at endurance racing. Supported by a folder containing the Porsche Certificate of Authenticity and mail copies when the car was originally purchased, this RSR will be delivered with its original windows (replaced in Japan in

order to drive it on the road), its original free exhaust system, as well as an additional gearbox connected to a less noisy exhaust, if necessary. Even if the 964 Carrera RSR 3.8 is generally a rarity in itself, finding an example with such a transparent history, in such great condition and with such a low mileage, is a huge challenge and certainly an unique opportunity.

1973 PORSCHE 911 2,4L S TARGA

Carte grise française
French title

Châssis n° 9113310863
Moteur n° 6332047

120.000 - 160.000 €

- Matching numbers & colors
- Très belle présentation
- Frais mécaniques importants récents

- *Matching numbers & colors*
- *Very nice presentation*
- *Recent important mechanicals works*



La 911 S 2,4L fait partie des modèles les plus intéressants parmi les Porsche 911 bénéficiant encore de l'ancienne carrosserie à petits pare-chocs. Elle est équipée du six-cylindres à plat en version 2,4L, à injection, d'une puissance de 190 ch. Il a surtout gagné en souplesse par rapport aux modèles précédents, ce qui rend la voiture plus agréable et plus facile à utiliser. Par comparaison avec les toutes premières versions, le spoiler avant élimine la tendance de la voiture à déléster l'avant à vitesse élevée. Elle est encore plus désirable dans cette configuration Targa, le

toit amovible permettant de profiter pleinement du plaisir de conduire par beau temps. Selon l'attestation Porsche, cette 911 a été livrée neuve à Bilbao en Espagne avec climatisation d'origine, appuie-têtes passager et pilote, amortisseurs Koni, feux longue-portée, radio-cassette Philips, vitres teintées et dans la configuration de couleurs actuelles, bleu Oxford, intérieur en cuir beige, ce qui est rare et d'une grande élégance. Il s'agit d'une troisième main dont le propriétaire, parisien, est un grand amateur de voitures de sport. Cette voiture vient de bénéficier

The 911 S 2.4 L is one of the most interesting models of the Porsche 911 that still benefits from the old bodywork with small bumpers. It is equipped with the 11 is equipped with the six-cylinder 2.4-liter injection engine developing 190 bhp. It gained in flexibility compared to previous models, making the car more pleasant and easier to drive. Compared to the very first versions, the front spoiler erases the car's tendency to offload the front at high speed. It is even more desirable in this

Targa version, the removable roof allowing to fully enjoy the pleasures of driving in nice weather.

According to the Porsche certificate, this 911 was delivered new in Bilbao, Spain with original air conditioning and in the rare elegant current colour combination; Oxford blue, beige leather interior. This third owner, a Parisian, is a great fan of sports cars. This car has just benefited from a new paint and new carpets. The seats were refurbished



d'une peinture, de moquettes neuves, de la réfection des sièges tout en conservant cette merveilleuse patine d'origine et d'une grosse révision chez Porsche Vélizy. Cette belle 2,4LS est matching numbers et sera livrée avec son attestation Porsche Classic, son dossier de suivi ainsi que ses carnets et notices d'entretien. Mécaniquement, elle est vraiment au point et permettra de profiter du soleil estival dans une ambiance sportive de haut niveau.

whilst retaining its nice original patina. An important a revision was carried out by Porsche Vélizy. This beautiful 2,4LS is matching numbers and will be delivered with its Porsche Classic certificate, its follow-up folder as well as its booklets and maintenance instructions. Mechanically, it is really up to speed and will allow you to enjoy the summer sun in a top level sporting atmosphere.



1971 BMW 2002 TII GROUPE 2

Carte grise française
French title

Châssis n° 27003860
Moteur type M10 préparation
Danielson n° 002

70.000 - 90.000 €

- Voiture très performante
- Préparation par Sport Garage et Danielson, les sorciers de l'époque
- Incroyablement documentée depuis l'origine

- *High performance car*
- *Motor preparation by one of the specialists of the time*
- *Incredibly and documented race preparation from the period*



Avec plus de 44 000 exemplaires produits par BMW, la 2002 Tii n'est pas à proprement dit une voiture rare. Ce qui l'est d'avantage, c'est que le modèle que nous vous présentons a été préparé par Sport Garage G. Benoit et qu'il bénéficie d'un moteur Danielson. Sport Garage et Danielson, deux spécialistes, deux noms indissociables des courses de voitures de production des années 80. Homologuée en Groupe 2, la 2002 sera une monture très compétitive durant la première moitié des années 70, allant jusqu'à disputer la victoire aux Alpines durant le Championnat du Monde des Rallyes 1973. N'ayant appartenu qu'à un seul propriétaire entre 1971 et 2014, la BMW 2002 que nous vous proposons a été préparée à l'aube des années 80 dans

les limites de la catégorie groupe 2. Son moteur est équipé d'une culasse à grosses soupapes, de deux carburateurs Weber 45 en lieu et place de l'injection Kugelfischer et développe 189 ch à 7 100 tr/min. Sa carrosserie présente des élargisseurs d'ailes permettant d'accueillir les larges jantes PLS montées avec des pneumatiques Yokohama racing et elle bénéficie de l'optionnelle boîte 5 inversée. Après une longue période d'immobilisation, la voiture a fait l'objet d'importants travaux de remise en état portant sur le moteur, les trains roulants, les freins et la transmission. Une voiture très performante capable dans cette configuration d'être utilisée en rallyes VHRS ou dans d'autres démonstrations sur piste à l'image des Classic Days à Magny Cours.

With more than 44,000 units produced by BMW, the 2002 Tii is not technically speaking a rare car. However, the model we present is rare as it has been prepared by Sport Garage G. Benoit and benefits from a Danielson engine. Sport Garage and Danielson, two specialists, two inseparable names from the car races of the 80s. Homologated in group 2, the 2002 version has been very competitive during the first half of the 1970s, going up to compete with Alpine for the victory during the 1973 World Rally Championship. The BMW 2002 on offer belonged to the same owner from 1971 to 2014. It was prepared at the dawn of the 80's within the category limits of a group 2. Its engine is equipped

with a large valve cylinder head, two Weber 45 carburetors instead of the Kugelfischer injection and develops 189 bhp at 7,100 rpm. Its body has wing wideners to accommodate the large PLS rims mounted with Yokohama racing tires and it benefits from the optional inverted 5-speed gearbox. Untouched for long time, the car underwent major overhaul work on the engine, running gears, brakes and transmission. A very powerful car that is capable in this configuration to be used in VHRS rallies or other events on tracks like the Classic Days in Magny Cours.

1968 MERCEDES-BENZ 280 SL AVEC HARD-TOP ○

Titre de circulation suisse
Swiss title

Châssis n° 11304412005217

55.000 - 70.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Historique limpide
- Bel état de présentation
- Hard-top

- *Continuous history*
- *Beautiful condition*
- *Hard top*



Ainsi qu'en témoigne son manuel de bord, cette Mercedes 280 SL Pagode à transmission automatique a été délivrée neuve à Gstaad, en Suisse, le 3 mars 1968. D'une élégante livrée blanc papyrus, elle dispose d'un intérieur en cuir bleu nuit, avec moquettes et hard-top assorti. Son actuelle propriétaire en a fait l'acquisition au début des années 80. Bien conservée, la voiture a bénéficié d'une nouvelle peinture il y a plusieurs années et s'avère très saine. L'intérieur en cuir a également bénéficié d'une remise en état et la capote bleu nuit est, elle aussi, bien conservée.

D'un point de vue mécanique, le

carnet d'entretien atteste de diverses interventions, dont la dernière a été effectuée en 2015. Le compteur affiche aujourd'hui 89 752 km, ce qu'il y'a tout lieu de considérer comme son kilométrage d'origine. Le dossier comporte également plusieurs factures au nom du premier propriétaire. Un essai a confirmé un fonctionnement mécanique satisfaisant, et un freinage efficace. Cet exemplaire est en outre doté d'un autoradio Blaupunkt. Élégante et fiable, la Pagode, surtout dans sa version 280, a toujours eu du succès et demeure un modèle très prisé des collectionneurs qui souhaitent rouler au long cours.

As stated in its manual, this Mercedes 280 SL Pagoda with automatic transmission was issued new in Gstaad Switzerland on 3 March 1968. Along with an elegant white papyrus colour, it has a midnight blue leather interior with carpets and matching hard top. Its current owner purchased it in the early 1980s. Well preserved, the car has benefited from a new paint several years ago and turns out to be very sound. The leather interior was also restored and the midnight blue hood is also well maintained.

Mechanically, the service logbook certifies various

interventions, the last of which was carried out in 2015. The odometer now displays 89,752 km, which should be considered as its original mileage. The file also contains several invoices in the name of the first owner. A test has confirmed satisfactory mechanical operation and effective braking. This model is also equipped with a Blaupunkt car radio. This elegant and reliable Pagoda, especially in its 280 version, has always been successful and remains a popular model for collectors who want to drive for long.



*Collection
Gunnar Giermark*



Gunnar Giermark, le Collectionneur Suédois the Swedish Collector

Gunnar Giermark, était un chirurgien-dentiste renommé en Suède, avec un cabinet situé dans l'un des quartiers les plus aisés de Stockholm. En plus de son amour pour l'automobile, il était un grand collectionneur de bijoux, de montres, d'argenterie et de mobilier. Si des objets étaient disponibles en différentes versions ou couleurs, il en achetait un de chaque à l'image de ces deux modèles 300 SL.

En 2017, le Fonds Suédois du Patrimoine a fait appel à Artcurial Motorcars pour les proposer aux enchères lors du Mans Classic en juillet 2018. L'histoire fascinante de Gunnar Giermark et de ses Mercedes 300SL a fait l'objet d'un documentaire de la télévision suédoise.

Ces deux Mercedes sont vendues au profit du Swedish Inheritance fund, association gouvernementale soutenant les enfants et personnes souffrant de maladies héréditaires. Le Swedish Inheritance Fund (Allmänna Arvsfonden) devient le légataire direct en cas de succession vacante d'un citoyen suédois. Ce processus de fonds associatif n'existe qu'en Suède.

Gunnar Giermark was a well-respected dental surgeon from Sweden, with a clinic in one of the most affluent parts of Stockholm. In addition to his love of cars, he was a great collector of jewellery, watches, silver and furniture. If items were available in different versions or colours, he would buy one of each, as he did with these two 300 SL models.

In 2017, the Swedish Inheritance Fund asked Artcurial to offer the cars in the auction sale at Le Mans Classic in July 2018. The fascinating story of Gunnar Giermark and his Mercedes 300SL motor cars has been the subject of a television documentary in Sweden.

These two Mercedes will be sold on behalf of the Swedish Inheritance Fund, a government association supporting children and adults suffering from hereditary diseases. The Swedish Inheritance Fund (Allmänna arvsfonden) becomes the direct legatee in the event of unclaimed inheritance of a Swedish citizen. This process only exists in Sweden.

1963 MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER

Titre de circulation suédois
Swedish title

Châssis n° 198 042 10 003222
Moteur en aluminium
n° 198 982 0000 184
Carrosserie n° 198.042 10 00234

1.500.000 - 2.000.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- 1 372 km d'origine, un propriétaire unique
- 11^e avant-dernier modèle fabriqué avec bloc aluminium et freins à disques
- A la requête du gouvernement suédois au profit d'une association caritative
- Exceptionnel ensemble de documentations d'origine

- *1,372 km from new, one owner*
- *11th last model built, aluminium block and disc brakes*
- *At the request of the Swedish government in aid of a charitable association*
- *Exceptional original documentation*



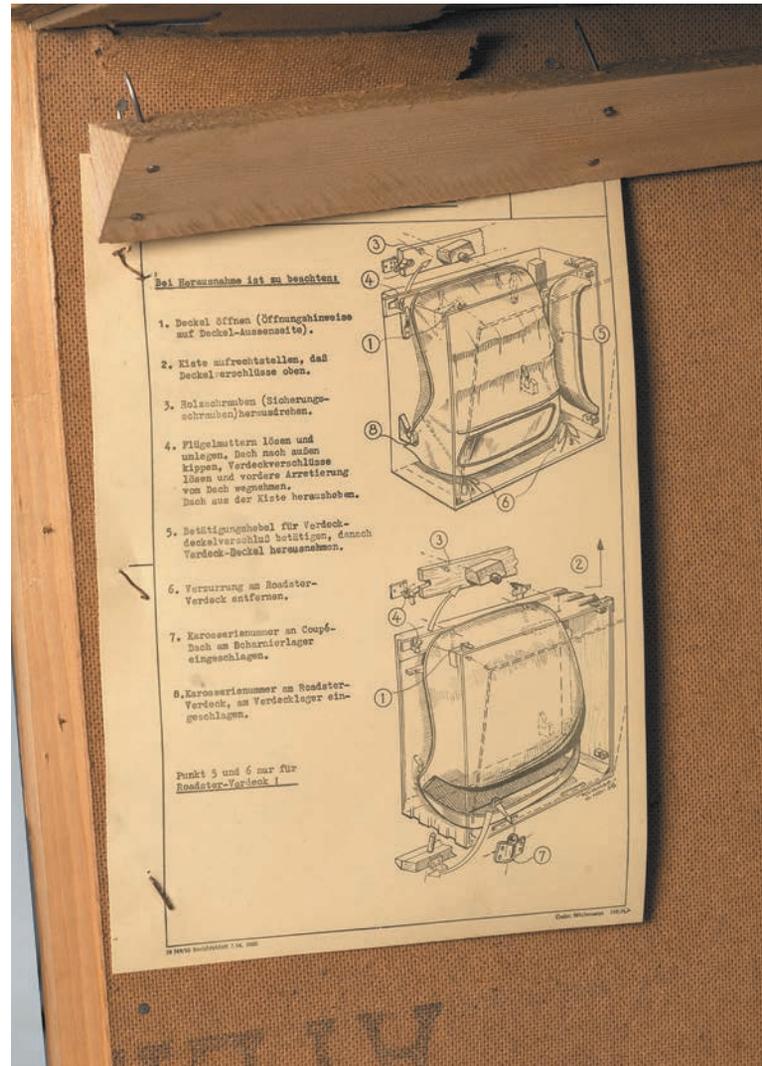
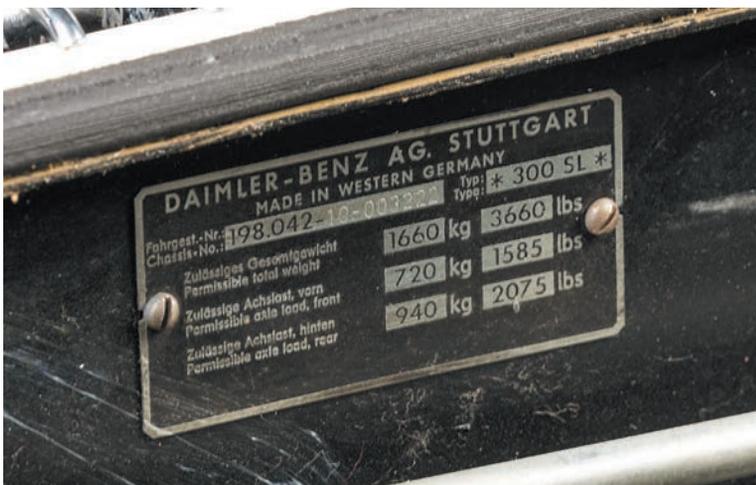
En 1954, au Salon de New York, l'importateur de voitures de luxe et de sport européennes, Max Hoffman présente deux nouvelles Mercedes de sport : la 190 SL et la 300 SL de route. Celle-ci est une adaptation à usage routier de la 300 SL de compétition qui se caractérise par ses portes « papillon ». Quoique plus civilisée que les voitures

d'usine, la 300 SL client reste une voiture pour amateurs de pilotage dans laquelle le confort a été sacrifié à l'efficacité. Notamment l'accès à bord reste difficile en raison de la hauteur des seuils de porte et cette seule particularité en limite la diffusion aux Etats-Unis, son principal marché. Mercedes-Benz en écoule quand même 1 400 >>>

In 1954, at the New York Motor Show, the importer of European luxury and sports cars, Max Hoffman, presented two new sports Mercedes : the 190 SL and the 300 SL road car, adapted for road use from the competition 300 SL recognised by its «gullwing» doors. Although more civilised than the factory cars, the

300 SL client model remained a driver's car at heart, with comfort sacrificed for the sake of efficiency. Access to the passenger compartment was not easy due to the height of the door-sills, and this limited the number of sales in the US, its principal market. However, Mercedes-Benz still managed to shift 1 400 >>>





>>> exemplaires en quatre ans, mais confronté à une baisse de la demande en 1956, le constructeur cède encore aux pressions américaines et en propose une version décapotable, le Roadster, présenté à Genève en mars 1957. Sa particularité la plus visible réside dans l'adoption de portes conventionnelles grâce à une modification du châssis par ailleurs renforcé pour compenser l'élimination du toit.

Ce splendide cabriolet d'allure aussi musclée que le coupé « papillon », s'adresse à une clientèle plus férue de grand tourisme que de performances, mais la partie mécanique déjà raffinée a encore été améliorée. Le moteur toujours alimenté par injection directe délivre 250 ch SAE et les derniers roadsters de 1962-63 recevront un bloc en aluminium et quatre

freins à disque. La vitesse de pointe d'environ 230 km/h convient largement à un cabriolet grand tourisme. Une autre importante amélioration concerne l'adoption d'un nouveau train arrière, toujours du type à essieu brisé, mais dont le point d'articulation a été abaissé et qui comporte en plus un ressort compensateur horizontal. Les variations de carrossage à l'arrière sont réduites et la tenue de route en virage devient moins... surprenante ! Ces raffinements mécaniques attirent une nouvelle clientèle et les ventes du Roadster atteindront 1858 exemplaires soit 400 de plus que celles du coupé « papillon ». Grâce à ses qualités routières, à son agrément de conduite et à son style d'une rare élégance insensible au passage du temps, la 300 SL Roadster voit sa cote se renforcer constamment.

>>>examples over four years. When demand started to tail off in 1956, the manufacturer caved in to pressure from the Americans and proposed a convertible version, the Roadster, first presented in Geneva in March 1957. The most obvious difference was the adoption of conventional doors, made possible by a modification to the chassis that was also strengthened to compensate for the elimination of the roof.

This splendid cabriolet, which looked as muscular as the «gultwing» coupé, was aimed at a clientèle more focused on touring than performance. Nevertheless, the already sophisticated engineering was refined further. The engine was still fed by direct injection delivering 250 bhp SAE and the last roadsters built in

1962-3 had an aluminium block and all round disc brakes. Its top speed of around 230 km/h was well suited to a grand touring cabriolet. Another important development was the adoption of a new rear axle. This was still a swing axle but the point of articulation had been lowered and a compensating horizontal spring fitted. Variations in camber at the back were reduced and the road-holding when cornering became less...surprising ! These mechanical refinements attracted a new clientèle and sales of the Roadster reached 1858 examples, some 400 more than the «gultwing» coupé. The 300 SL Roadster's road-handling qualities, driveability and unusually elegant and timeless style has ensured its value has kept growing.



La voiture présentée, la 11e avant-dernière 300 SL roadster de la production, est envoyée au concessionnaire suédois de la marque, Philipsons Automobil AB et vendue le 31 mai 1963 à Monsieur Gunnar Giermark. Il l'immatriculera au nom de sa future femme, Mme Anne-Marie Berglund, demeurant à Stockholm. Le carnet de garantie d'époque atteste qu'elle est livrée blanche avec hard top noir. D'ailleurs, elle conserve encore aujourd'hui la caisse en bois d'origine Mercedes-Benz avec la capote jamais sortie ni montée avec, à ses côtés bien rangé, le cache-capote recouvert du cuir rouge, en accord avec la sellerie des sièges. Le 9 juillet 1963, l'agence Mercedes-Benz de Stockholm effectue la première révision de rodage à 570 km. En novembre 1972, le sticker du contrôle technique, toujours présent sur le

pare-brise, montre un kilométrage d'un peu plus de 1000 km ! La voiture n'a donc parcouru en 9 ans que près de 400 kms ! Mais le plus extraordinaire, et qui donne toute sa singularité à cette 300 SL roadster de 1963, est qu'elle n'a aujourd'hui que 1 372 km depuis sa sortie d'usine !

Tout est exceptionnel sur cet exemplaire. Elle est « neuve de stock ». Le pédalier n'est absolument pas usé, comme jamais utilisé, les sièges en cuir rouge n'ont aucune trace de décoloration, les coutures n'ont aucune usure. Même le meilleur des restaurateurs aujourd'hui n'arrive pas à un travail de cette qualité. Les moquettes sont parfaites, les commodos restent fermes à la manipulation. Nous avons l'immense plaisir de trouver un exemplaire presque comme il sortait d'usine à l'époque. La carrosserie est également >>>

The car presented, the 11th last 300 SL Roadster to be built, was sent to the marque dealer in Sweden, Philipsons Automobil AB, and was sold on 31 May 1963 to Mr Gunnar Giermark. He registered the car in his future wife's name, Anne-Marie Berglund, resident of Stockholm. The period warranty booklet confirms that it was delivered in white with black hardtop. What is extraordinary is that it still has its original Mercedes-Benz wooden crate containing the soft top that has never been removed from the box or fitted to the car, packed carefully alongside the tonneau cover in red leather matching the seats. On 9 July 1963, the Mercedes-Benz agency in Stockholm carried out the first service, when the car was still being run-in, at 570 km. In November 1972, the MOT sticker,

still present on the windscreen, showed a mileage of just over 1,000 km ! The car had run a little over 400 km in 9 years ! More extraordinary still, and what makes this 1963 300 SL Roadster so special, is that the mileage today shows that it has covered a mere 1,372 km since leaving the factory !

This example is exceptional in every way. It is essentially « new old stock ». The pedals display no sign of wear and look as if they have never been used. The red leather seats show no trace of discolouration and the seams also look like new. No restorer, however talented, could replicate work of this quality. The mats are perfect and the switches remain firm when pressed. We are thrilled to have discovered an example that is almost exactly as it was on >>>







>>> dans un état époustoufflant, la voiture ayant toujours été stockée à l'abri et dans un lieu chauffé, à l'abri des intempéries suédoises. Evidemment, elle est exempte de corrosion. Sa peinture est celle d'origine, nous en avons mesuré l'épaisseur tout autour de la caisse. Les numéros sont parfaitement concordants, les plaques sont toutes en lieux et places, excepté la plaque peinture sur la paroi pare-feu côté moteur qui n'a jamais été présente. Nous pouvons utiliser ce terme 'jamais' compte tenu du fait qu'il n'y a aucune trace de perçage de vis ou de rivet sur le tablier. Côté mécanique, la voiture n'ayant pas roulé depuis 1972 et si peu roulé

avant, il sera nécessaire de faire une remise en route et une importante révision mécanique avant de pouvoir l'utiliser.

Une documentation rarissime et en état aussi « neuf » que la voiture, sera remise au futur acquéreur à savoir le fameux carnet de garantie, les manuels d'utilisation, le livret recensant les garages et agents Mercedes, les vignettes d'époque, papiers divers ainsi donc de la boîte originale de transport de la capote et de son cache-capote, un kit contenant des fusibles et autres détails, sa trousse à outils complète dans son étui en cuir.

Sur une production totale de 1858 Mercedes Benz 300 SL

>>> *leaving the factory. The bodywork is also in fantastic condition, as the car has always been stored in a dry, heated environment, sheltered from the extremes of the Swedish climate. It is clearly free from any corrosion, and retains the original paintwork, which we have measured the depth of; all over the body. All numbers are matching and all plaques are in correct positions, except for the paint plaque on the engine side of the bulkhead, which has never been there. We can safely say 'never' as there is no evidence of screw holes or rivets on the bulkhead. On the mechanical side,*

as the car has not been driven since 1972, and was used so little before that, recommissioning and a major mechanical service will be required before it takes to the road again.

Extremely rare documentation, in as-new condition to match the car; will be passed on to the new owner, including the coveted warranty booklet, owner's manuals, booklet listing Mercedes agents and garages, period tax discs, various paperwork and of course the original transportation box containing the soft top and tonneau cover, a kit containing fuses and other small parts, and the full toolkit in its leather case.



roadster livrées entre 1957 et les 3 dernières en 1964, cet exemplaire fait partie de la 3e et dernière série, version ultime la plus désirable, une des 210 équipée de freins à disques et du bloc moteur en aluminium, et la 11e avant-dernière construite !

Sortie en 1963, cette 300 SL roadster vous est présentée, en 2018, avec son kilométrage de 1372 km depuis sa sortie d'usine et, qui plus est, de première main !

Une opportunité unique dans une vie.

From a total production of 1858 Mercedes Benz 300 SL roadsters between 1957 and the last three that were built in 1964, this example is one of the 3rd and last series, the most desirable final version, one of 210 fitted with disc brakes and aluminium engine block, and the 11th last built !

Built in 1963, this 300 SL roadster comes to the sale this year, having been driven just 1,372 km since leaving the factory and moreover, it is a one-owner car !

A once in a lifetime opportunity.



1956 MERCEDES-BENZ 300 SL "PAPILLON"

Titre de circulation suédois
Swedish title

Châssis n° 198.040 6500180
Moteur n° 198.980 6500204
Carrosserie n°198.040 6500176
N° ordre usine 805680

1.000.000 - 1.500.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- 67 000 km d'origine
- Même propriétaire depuis 1968
- Matching numbers & colors
- Historique incroyable !

- *67 000 km from new*
- *One owner since 1968*
- *Matching numbers & colours*
- *Incredible history !*



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. Quant aux performances, elles font de la 300 SL une dominatrice absolue >>>

Tubular chassis, six-cylinder engine with direct injection, dry sump, finned Alfin brakes, independent suspension and streamlined body, the Mercedes 300 SL was shaped by the race track. The top engineers at Mercedes had worked on its structure and, a marvellous discovery, the "butterfly" wings

that gave the car its name were not just for show – they were the result of the chassis construction, which ran high up the sides to maximise its strength. What started as a constraint became one of the features that made this car an icon. As for performance, the 300 SL totally dominated the road. It was rare, at that time, >>>





>>>sur la route. A l'époque, rares sont celles qui atteignent 230 km/h en toute sécurité et qui passent de 0 à 100 km/h en moins de 9 secondes.

La 300 SL présentée est un des 19 modèles 'Papillon' vendu neuf au Portugal dans sa configuration de couleurs qu'elle conserve aujourd'hui, blanche (DB50), intérieur en cuir noir (code 953). Elle sort de l'usine le 19 juillet 1956, la quitte le 21 juillet pour être envoyée dans ce pays, petit en superficie, mais qui comptait pas moins de 19 Mercedes 300 SL livrées neuves ! On sait que la voiture est importée en Suède par un concessionnaire de Göteborg, sur la côte ouest suédoise, en 1967, pour le compte de son client, Peter Lindkvist demeurant à Lidingö. Selon le document d'époque fourni avec la documentation incroyable

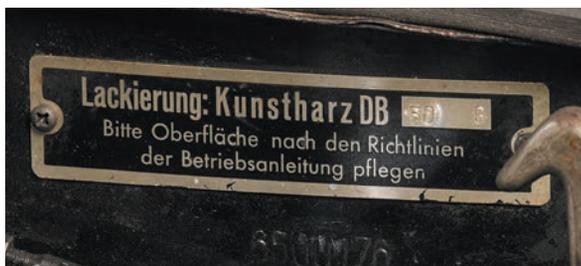
d'origine de cette voiture, on sait qu'elle arrive sur le sol suédois le 3 janvier 1968 et y est immatriculée le 17 janvier. Il la revend durant l'année 68 à Gunnar Giermark, qui l'immatriculera au nom de sa mère Elsa. En 1974, le système des immatriculations suédoises change. Il la passe à son nom avec le numéro de plaque d'immatriculation « BA 681 » qui ne seront jamais montées sur la voiture et qui seront remises au futur acquéreur. Il roulera régulièrement avec son Papillon et amènera la voiture à 67 470 km jusqu'en 1973, date à laquelle elle a été arrêtée et stocké au sec. Sa combinaison de couleurs est donc bien d'origine mais, après un examen au testeur d'épaisseur de peinture, nous avons constaté qu'elle a bénéficié dans sa vie, avant 1973, d'une peinture complète. Les épaisseurs sont très correctes et montrent un travail remarquable.>>>

>>>to find a car that could exceed 230 km/h safely and could cover 0 to 100km/h in under 9 seconds.

The 300 SL presented is one of 19 'Gulwing' models sold new in Portugal, in the colour combination it still has today, white (DB50) with black leather interior (code 953). The car left the factory on 19 July 1956, and two days later was shipped to Portugal, a relatively small country to have no less than 19 Mercedes 300 SLs delivered new! We know that the 300 SL was imported into Sweden by a dealer in Gothenberg, on the west coast, in 1967, on behalf of his client, Peter Lindkvist who lived in Lidingö. According to a period document included in the amazing collection of original paperwork on the car, it arrived

on Swedish soil on 3 January 1968 and was registered there on 17 January. Lindkvist sold the 300 SL during 1968 to Gunnar Giermark, who registered it in the name of his mother Elsa. In 1974, the registration system changed in Sweden, and the car was re-registered in his name with the number plates "BA 681". The plates were never mounted on the car and will be delivered to the new owner with the car. Giermark drove his Gulkwing regularly, and by 1973, the year he stopped using it and stored it in the dry, the mileage stood at 67 470 km. The car retains the original colour scheme, but after an examination of the depth of the paint, we have discovered that at some point before 1973, it was completely repainted. The thickness of the paint is extremely consistent, evidence of>>>







>>> L'intérieur en cuir noir présente une patine exceptionnelle montrant combien les automobiles de l'époque étaient bien fabriquées. Cette 300 SL n'a donc pas roulé depuis et nécessitera une remise en route complète mais permettra à son futur propriétaire de rouler avec une automobile d'origine, difficile à trouver de nos jours. Elle possède toutes ses plaques châssis, couleur, moteur, frappes à froid, conformes à l'origine et conserve donc son moteur d'origine. Elle sera livrée à son futur acquéreur avec sa documentation d'époque,

papers dating from 1968, des vignettes anciennes, la pochette originale contenant les manuels de fonctionnement, une sacoche en cuir noir comprenant une trousse à pharmacie, des gants de conduite, un imperméable et diverses pièces de secours, le tout datant de la fin des années 60.

Depuis 1973, elle était garée aux côtés de sa sœur, le roadster de 1963 avec 1 380 kms. Avec cette histoire unique, elle ne demande qu'à revivre entre les mains d'un connaisseur et passionné de la marque.

>>> *an excellent job. The black leather interior has an exceptional patina, demonstrating how well automobiles of this period were made. The 300 SL has not been driven since 1973 and will require a full recommissioning, which would allow its future owner to drive an original automobile, a rare opportunity today. The chassis plates, colours, engine, stampings all conform to the original and indeed the car still has its original engine. It will be delivered to its new owner with the period documentation,*

papers dating from 1968, the old tax discs, the original folder containing the operating manuals, a black leather bag with a first aid kit, driving gloves, a raincoat and various safety spare parts, all dating back to the end of the 1960s.

Since 1973, the car has been parked next to its sister, the 1963 Roadster with 1,380km from new. With such a unique history, this car is simply asking to be brought back to life in the hands of a connoisseur and enthusiast of the marque.



1983 MERCEDES-BENZ 500 SL AVEC HARD-TOP

Carte grise française
French title

Châssis n° WDB1070461A005450

30.000 - 50.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Vendue neuve en France

• 2^{ème} main

• Important dossier de factures

• *Sold new in France*

• *Two owners from new*

• *Impressive invoice folder*



L'exemplaire présenté a été vendu neuf par le concessionnaire Mercedes-Benz des Hauts-de-Seine le 23 décembre 1983. Ainsi qu'en témoigne la facture d'achat qui est au dossier, sa livrée champagne métallisé est mariée à un bel intérieur cuir brésil, et la capote est marron, tandis que le hard-top est de la couleur de la caisse. Elle dispose de l'ABS optionnel, ainsi que des vitres teintées et d'une alarme. Son actuel propriétaire l'a achetée en première main, et l'état de conservation général de la voiture témoigne d'un usage soigneux et d'un entretien parcimonieux, corroborés par le carnet d'entretien, ainsi que l'important dossier de factures qui l'accompagnent. La majorité de la

carrosserie est toujours en peinture d'origine, tout comme l'habitacle affichant une jolie patine. Toujours entretenu dans le réseau Mercedes-Benz, ce cabriolet 2 places a bénéficié d'une révision en décembre 2017. Les pneumatiques sont neufs, tout comme les amortisseurs, le silencieux d'échappement, le radiateur ou encore la pompe à essence. Affichant 133 700 km, cette 500 SL dispose de l'ensemble de ses carnets, de ses doubles de clés et de sa trousse à outils.

Son historique limpide, son entretien suivi et son état de conservation exceptionnel font de cet exemplaire un modèle à privilégier par les collectionneurs.

The car on offer was sold new by the Mercedes-Benz dealer in Hauts-de-Seine on December 23, 1983. As can be seen from the bill of sale in the invoice folder, the car's metallic champagne livery is perfectly complemented by a very beautiful interior. In Brazilian leather, the top section is in brown, while the hard-top is the same color as the body. The car has optional ABS, as well as tinted windows and an alarm. The current owner bought it to its first owner, and the general state of conservation of the car shows very careful use and maintenance, corroborated by the service logbook, as well as the impressive invoice folder delivered

with the car. The majority of the bodywork is still in its original paint, as is the cabin which has a lovely patina. Always maintained within the Mercedes-Benz network, this 2-seater convertible was last serviced in December 2017. The tires are new, as are the shock absorbers, the exhaust and silencer, the radiator and the fuel pump. At 133,700 km, this 500 SL comes with its manuals, extra set of keys and tool kit.

With a well-documented history, its thorough maintenance and its exceptional state of preservation should make this car a real favorite amongst collectors.

1983 PORSCHE 911 SC

Carte grise française
French title

Châssis n° WPOZZZ91ZDS101218
Moteur n° 63D1759

50.000 - 70.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Moins de 50.000 km d'origine
- Excellent état de conservation
- Voiture restée la propriété d'une seule famille
- Matching numbers

- *Less than 50,000 kms from new*
- *In an excellent state of conservation*
- *Always in the same family*
- *Matching numbers*



Cette Porsche est l'un des derniers exemplaires de 911 SC, fort de 204ch. Superbe dans sa livrée « gris étain métallisé », notre Porsche présente le point fort de n'avoir appartenu qu'à une seule famille depuis sa livraison neuve en France, en janvier 1983. Elle fut initialement achetée par le frère de l'actuel propriétaire à la concession Porsche de Port Marly, « Prestige Auto ». Autre atout majeur, cette Porsche n'affiche que 46 524 km au compteur ce qui est rare pour ce modèle fiable souvent très kilométré. L'ensemble est en excellent état de présentation. Elle est équipée de l'option cuir noir, d'un essuie-glace arrière,

de jantes ATS et d'une antenne électrique. La planche de bord accueille un autoradio Blaupunkt Memphis d'époque. Elle est aussi dotée de sa trousse à outils, de son testeur de pression ainsi que de son compresseur. Outre le fait qu'elle soit « *matching numbers* », cette SC est proposée avec son dossier de suivi, où l'on trouve son carnet d'entretien, articles et factures de suivi. Parfaitement conservée, cette Porsche SC, ultime série de moins de 50 000 km, est sans nul doute l'une des plus désirables du marché, une voiture au pedigree exceptionnel à ne manquer sous aucun prétexte.

This Porsche is one of the last examples of the 911 SC developing 201bhp. Superb in its "metallic steel grey" livery, this Porsche has belonged to only one family since its delivery in France, in January 1983. It was initially bought by the brother of the current. Moreover, this Porsche has only covered 46,524 km since it left the factory, which is rare for this reliable car. The entire car is in excellent condition, equipped with its black leather option, a rear wiper, ATS rims and an electric antenna. The dashboard shows off a vintage Blaupunkt Memphis car radio. It is also comes with

its tool kit, tire pressure tester and compressor. This "matching numbers" 911 SC is offered with its folder, where you will find its service booklet, brochures and service invoices. In a perfectly preserved state, this Porsche SC, the last of the series, with less than 50,000 km, is undoubtedly one of the most desirable Porsches in the marketplace today, a car with an exceptional pedigree, one that should not be missed.

1976/1983 FERRARI 308 GTB GROUPE B MICHELOTTO

Carte grise française
French title

Châssis n° 18 869
Moteur tipo F 106 AB n° 00385
Passeport technique FIA de 2001

800.000 - 1.000.000 €

- Un des 15 exemplaires construits par Michelotto
- Première des 4 homologuées en Groupe B
- Palmarès riche de plusieurs titres, une Victorieuse

- *One of the 15 units built by Michelotto*
- *First of the 4 approved in Group B*
- *Winner of several titles*



Avec seulement 15 exemplaires réalisés entre 1978 et 1985, les Ferrari 308 GTB préparées par l'officine de Giuliano Michelotto à Padoue sont aussi performantes que rares sur le marché. Marquant le retour de Ferrari dans les épreuves routières, les berlinettes 308 GTB-Michelotto vont s'illustrer entre les mains des plus grands à l'image

du bouillant Jean Claude Andruet qui à son volant remportera la Targa Florio en 1981 et le Tour de France Automobile un an plus tard. Révélée au public lors du Salon de Paris 1975, la Ferrari 308 GTB (308 pour 3L 8 cylindres) est dessinée par Pininfarina, ce qui referme la parenthèse ouverte avec Bertone et la série des 308 GT4. >>>

With only 15 models made between 1978 and 1985, the Ferrari 308 GTBs concocted in Giuliano Michelotto's factory in Padua are as efficient as they are rare on the market. Marking Ferrari's return to road racing, the 308 GTB-Michelotto berlinettas were to shine in the hands of the world's greatest, as in the case of

the hotshot Jean Claude Andruet, who won the Targa Florio in 1981 and the Tour de France Automobile a year later. Revealed to the public at the 1975 Paris Motor Show, the Ferrari 308 GTB (308 for 3 litres 8 cylinders) was designed by Pininfarina, which put an end to the Bertone period and the 308 GT4 series.>>>





>>> Si le châssis tubulaire est directement hérité des Dino 246 GT, la Ferrari 308 GTB est motorisée par une évolution du V8 à 90° tipo F106 AL à quatre arbres à cames en tête qui équipait les 308 GT4. Ce magnifique groupe, nom de code F 106 AB est réalisé entièrement en alliage, dispose d'une lubrification par carter sec et développe 220 ch dans sa première version à carburateurs. Homologuée en Groupe 4 dès 1978, les V8 des « 308 Michelotto » reçoivent une injection, sont accouplés à une boîte sans synchronisation et un pont autobloquant ZF à 80%. Engagée essentiellement par des écuries privées, à l'image de celle de Charles Pozzi, importateur Ferrari pour la France, la 308 évoluera en Groupe B pour la saison 83 avec entre autres modifications, le montage d'une nouvelle injection K-Jetronic en remplacement de l'ancienne Kugelfischer et des culasses à quatre soupapes par cylindres empruntées à la nouvelle 308 Quattrovalvole

lancée fin 1982.

La 308 GTB que nous vous proposons est frappée du numéro de châssis 18 869 et présente la particularité d'être la première de la série des 15 'Groupe B' et 'Groupe IV' au total montées par Michelotto. Livrée en février 83 à l'écurie Pro Motor Sport, « 18 869 » est équipée du V8 n°00385 qui dispose encore des anciennes culasses à deux soupapes par cylindre et délivre environ 300 ch pour un poids en ordre de marche qui dépasse à peine la tonne. Une hausse d'environ 30kg par rapport aux exemplaires homologués en Groupe 4, tous équipés d'une carrosserie en fibre de verre identique à celle des 808 premiers exemplaires des 308, alors que ceux homologués en Groupe B reprennent les éléments en acier. Engagée dans les principales épreuves du Championnat Italien des Rallyes, #18 869 remporte 5 victoires dès sa première saison. Après une troisième place à la Targa Florio, sa carrière se poursuivra >>>

>>> *If the tubular chassis is directly inherited from the Dino 246 GT, the Ferrari 308 GTB is powered by an evolution of the 90° tipo F106 AL V8 with four overhead camshafts that equipped the 308 GT4. This magnificent series, code name F 106 AB is made entirely of alloy, has dry sump lubrication and develops 220 hp in its first carburettor version. Approved in Group 4 in 1978, the 308 Michelotto V8s receive an injection, are coupled to a gearbox without synchronisation and an 80% ZF slip-limited differential. Engaged essentially by private teams, like Charles Pozzi, Ferrari importer for France, the 308 evolved in Group B during the 1983 season with among other modifications, the assembly of a new injection K-Jetronic to replace the old Kugelfischer and the cylinder heads with four valves per cylinders borrowed from the new 308 Quattrovalvole launched at*

the end of 1982.

The VIN number of the 308 GTB that we have on offer is 18 869 and is in fact the first of all the series of 15 "Group B" and "Group IV" assembled by Michelotto. Delivered in February 83 to the Pro Motorsport team, #18 869 is equipped with the V8 n°00385 which still has the old two-valve cylinder heads per cylinder and delivers around 300 hp for a running weight which hardly exceeds the ton. An increase of approximately 30kg compared to the Group 4 models, all equipped with a plastic body identical to that of the first 808 models of the 308, while those approved in Group B have steel elements. Participating in the main events of the Italian Rally Championship, #18 869 won 5 races in its first season. After a third place at the Targa Florio, its career would continue in Spain where she would enable race car driver Antonio Zanini to win >>>



1984 Criterium Luis de Baviera, Zanini/Autet running to the first place © DR





>>>en Espagne où elle permettra à son pilote Antonio Zanini de coiffer la couronne de Champion des Rallyes la saison suivante. En 1999, la voiture entre en possession d'un collectionneur bien connu de la région de Fontainebleau qui la conserva jusqu'en 2011 où elle fut vendue aux enchères une première fois à Monaco puis acquise par l'actuel propriétaire en 2014. Extrêmement fiable, elle sera à chaque fois à l'arrivée, remportant 5 des 7 rallyes dont elle a pris le départ. Récemment révisée, cette 308 Michelotto demeure une concurrente redoutable pour qui veut en découdre sur l'asphalte des spéciales et des circuits d'un Tour Auto ou autres courses historiques.

>>>the Rally Championship the following season. In 1999, the car came into the possession of a well-known collector from the Fontainebleau region who kept it until 2011 when it was auctioned for the first time in Monaco and then acquired by the current owner in 2014. Extremely reliable, it never fails to get over the finishing line, winning 5 of the 7 rallies entered. Recently serviced, this 308 Michelotto remains a formidable competitor for anyone who wants to compete on the asphalt of stages and circuits of a Tour Auto or other historic races.





© DR

PALMARES

Châssis 18869 / Gr B

1983

Imperia Rally:	1 st - Cambiachi driver
Sciacca race Term:	1 st - Bronson driver
Marc e Monti race:	1 st - Bronson driver
Campobello race:	1 st - Bronson driver
Nebrodi race:	1 st - Bronson driver

1st at the 1983 Sicilian Rally Championship

1984

Targa Florio :	3 rd - Zanini driver
Criterium de Guilleres :	1 st - Zanini driver
Sierra Morena race:	1 st - Zanini driver
Luis de Baviera race:	1 st - Zanini driver
San Augustin Rally:	1 st - Zanini driver
Oviedo Rally:	2 nd driver - Cunico
Vasco Navarro Rally:	1 st - Zanini driver

1st at the 1984 Spanish Rally Championship

1970 DINO 246 SÉRIE L

Carte grise française
French title

Châssis n° 01106
Moteur n° 135CS 0006120 (356)

280.000 - 340.000 €

- Restauration complète de qualité
- Version L, 357 exemplaires
- Ex Michel Seydoux
- Equipée de son moteur d'origine

- Complete quality restoration
- Version L, 357 units
- Ex Michel Seydoux
- Equipped with its original engine



Vendue neuve en Allemagne en octobre 1970 par l'importateur Auto-Becker de Düsseldorf, la Dino 246 GT que nous présentons est un « tipo L », produit entre mars 1969 et janvier 1971 à 357 exemplaires, avant que la voiture n'évolue en « tipo M » puis « tipo E », deux versions nettement plus diffusées. Elle était alors de teinte Giallo Dino, avec intérieur noir. Immatriculée à Strasbourg en 1980, elle fut ensuite vendue en 1994 au célèbre collectionneur Michel Seydoux qui s'en séparera en 1997. C'est en

2013 que son actuel propriétaire en a fait l'acquisition auprès de Marreyt Classic, en Belgique, alors que la voiture avait bénéficié d'une restauration complète, réalisée entre 2007 et 2009. Un dossier de photos attestant du sérieux de cette remise en état avec démontage complet. La mécanique a été entièrement refaite, au même titre que la sellerie, la carrosserie et les trains roulants. En 2015, la voiture a bénéficié d'un entretien chez ARS Classics, pour un montant de 3 000 €. Le dossier dispose également de l'attestation

Sold new in Germany in October 1970 by the Düsseldorf importer Auto-Becker, the Dino 246 GT that we present is a "tipo L". Produced between March 1969 and January 1971 in 357 units, before evolving in "tipo M" then "tipo E", two versions clearly more diffused. It was then of Giallo Dino colour, with black interior. Registered in Strasbourg in 1980, it was then sold in 1994 to famous collector Michel Seydoux, who sold it in 1997. It was in 2013 that its

current owner acquired it from Marreyt Classic in Belgium, after the car had been completely restored between 2007 and 2009. A file of photographs attest the restoration's seriousness, with complete disassembly. The mechanics have been completely rebuilt, as well as the upholstery, the bodywork and the running gear. In 2015, the car was serviced by ARS Classics for €3,000. The file also contains the Ferrari Classiche certificate concerning the car's original



Ferrari Classiche concernant les spécifications d'origine de la voiture. Prête à prendre la route, cette rare Dino 246 GT L, avec ses belles jantes à écrou central ses pare-chocs avant fins, apportera des centaines de kilomètres de plaisir à celui qui se laissera séduire par la finesse de son dessin et la sonorité envoûtante de sa mécanique. Elle constitue le trait d'union idéal, entre le design de la 206 et l'agrément de conduite de la 246.

specifications. Ready to hit the road, this rare Dino 246 GT L, with its beautiful center-nut wheels and thin front bumpers, will bring hundreds of miles of pleasure to those who will be seduced by the finesse of its design and the bewitching sound of its mechanics. It is the ideal link between the design of the 206 and the driving pleasure of the 246.



45

1968 FERRARI 365 GT 2+2

Carte grise française
French title

Châssis n° 11409
Moteur n° 11409

180.000 - 220.000 €

- Bel intérieur patiné
- Matching numbers
- Superbe combinaison de couleurs

- *Nice interior*
- *Matching numbers*
- *Superb colour combination*



En huit années de fructueuse collaboration, Ferrari et Pininfarina avaient vendu plus de deux mille 250 GTE et 330 GT 2+2, prouvant par là qu'il y avait une clientèle, pas seulement férue de sport automobile, mais aussi concernée par le confort et la possibilité d'emmener deux enfants ou un supplément de bagages. Aussi, une

nouvelle 2+2 de forte cylindrée fut présentée au Salon de Paris 1967. La nouvelle voiture avait des roues arrière indépendantes pour la première fois sur une Ferrari 2+2. Si le châssis a le même empattement que celui du 330 GT 2+2, la carrosserie est entièrement nouvelle, rappelant plus celle des modèles Superfast >>>

During eight years of fruitful collaboration, Ferrari and Pininfarina sold over two thousand 250 GTE and 330 GT 2+2 models, demonstrating that there was demand from a clientele not only mad about motor racing, but also concerned about comfort and having enough room for children or extra baggage. A new

powerful 2+2 was presented at the Paris Motor Show in 1967, which had independent rear suspension for the first time on a 2+2 Ferrari. A combination of coil springs and Koni shock absorbers ensured excellent road-holding and a high standard comfort was provided by a constant-level rear suspension designed by Ferrari and Koni >>>







>>> que les précédentes 2+2. Cette très belle Ferrari 365 GT 2+2 a été commandée neuve par la SAVAF, importateur Ferrari pour la Suisse, puis vendue neuve au Dr Wehrli, ainsi que nous l'a confirmé l'historien Marcel Massini. Elle était alors gris argent métallisé, avec l'intérieur cuir beige qu'elle possède encore aujourd'hui. Le 17 juillet 1970, elle a bénéficié d'une révision chez Ferrari à Modène, alors qu'elle totalisait avec 23 378 km. Depuis 1983, son historique est bien documenté, un certain Richard Vogel fait l'acquisition de la voiture alors qu'elle affiche 78 715 km et reportera l'ensemble des travaux effectués. En 1996, la carrosserie bénéficiera d'une restauration, avec mise à nu, dont témoigne un dossier

de photos. En 2001, la voiture est vendue à un garage de Zurich qui la cède en 2003 à un grand spécialiste allemand. C'est après un passage en Hollande que la voiture passe aux mains d'un luxembourgeois qui fera la peinture dans son actuelle et élégante teinte bleue, en 2007. Son actuel propriétaire a fait son acquisition en 2014 et lui a fait bénéficier d'une révision pour un montant de 11 500 € chez ARS Classic, la voiture affichait alors 89 176 km et en a parcouru moins de 1 500 depuis. Avec son bel intérieur cuir joliment patiné et son élégante livrée, cette Ferrari, en bel état de présentation est prête à gratifier ses 4 occupants du rugissement mélodieux de son superbe V12.

>>> together. While the chassis had the same wheelbase as the 330 2+2, the coachwork was entirely new, more reminiscent of the Superfast models than the preceding 2+2.

This very nice Ferrari 365 GT 2+2 was ordered new by SAVAF, the Ferrari importer for Switzerland. According to Ferrari historian Marcel Massini, it was delivered new to Dr Wehrli, in a silver grey metallic livery, with the beige leather interior it still has today. On 17 July 1970, it was serviced by Ferrari in Modena, when it showed 23,378 km on the odometer. Since 1983, its history is well documented, a certain Richard Vogel acquires the car while it had 78,715 km.

In 1996, the bodywork benefited from a restoration, with exposing, testified by file of photographs. In 2001, the car was sold to a Zurich garage that will sell it in 2003 to a leading German specialist. After a stay in Holland, the car passes in 2007 to the hands of a Luxembourgian who will redo the painting in its current and elegant blue tint. Its current owner acquired it in 2014 and gave it an 11,500 € overhaul at ARS Classic, the car was 89 176 km at the time and has covered less than 1 500 km since. With its beautifully patinated leather interior and elegant livery, this Ferrari, in good condition, is ready to gratify its 4 occupants with the melodious roar of its superb V12.

1985 FERRARI TESTAROSSA

Carte grise française
French title

Châssis n° ZFFTA17B000057271

120.000 - 150.000 €

• Monospecchio, premier modèle le plus rare

• Moins de 25 000 km d'origine seulement, carnets

• Entretien très soigné, Grande révision en 2018

• *Monospecchio, first and rarest model*

• *Only 25 00kms from new, with its logbook*

• *Well maintained, serviced in 2018*



Plus de 10 ans auparavant, la 365 GTB4 « Berlinetta Boxer », suivie par la 512 BB avaient fait leur effet, mais en 1984, il était temps d'assurer leur succession. Fidèle à son carrossier traditionnel, Ferrari confie à Pininfarina le dessin de la toute nouvelle Testarossa, tout en conservant l'architecture moteur, un 12 cylindres à plat. Les cache-culbuteurs se teintent de rouge, ce qui permet la résurrection du fameux patronyme « Testa Rossa » symbole de succès sportifs dans les années 1950. Près de 400 ch, presque

300 km/h en vitesse de pointe, une ligne unique à couper le souffle, cette Grand Tourisme performante et confortable séduit dès sa présentation. L'exemplaire proposé, a été livré neuf en mai 1985 par Ferrari Auto Egetemeir à Augsburg en Allemagne. Il était alors immatriculé 770Z-2523 D. Le mois suivant une première révision fut effectué par ce garage. La voiture fut ensuite vendue à Monaco où elle fut immatriculée L886. Comme nous l'apprend une copie de la carte grise monégasque de 1994 elle appartenait à un M. Brych.

Ten years earlier, the 365 GTB4 "Berlinetta Boxer", followed by the 512 BB had made an impact, but by 1984, it was time to look for a successor. Remaining loyal to its traditional coachbuilder, Ferrari entrusted Pininfarina with the design for the all-new Testarossa. It would keep the same flat 12 engine set-up. The rocker covers were painted red, allowing the famous word "Testarossa" to reappear, a name associated with the sporting successes of the 1950s.

With close to 400 bhp giving a top speed of nearly 300 km/h and clothed in a shape that took the breath away, this powerful GT car wowed the crowds from the start. The example on offer was delivered new in May 1985 by Ferrari Auto Egetemeir in Augsburg, Germany. It was then registered 770Z-2523 D. The following month, a first revision was carried out by this garage. The car was then sold in Monaco where it was registered



C'est auprès de ce dernier que notre collectionneur en fit l'acquisition en décembre 2014. La voiture affichée alors autour de 20 000 km. Notre collectionneur avait toujours rêvé de ce premier modèle dès sa sortie en 1984 et il voulait avoir un exemplaire parfait. Il demanda donc à Bruno Juan Auto Cannes de redonner à la voiture l'éclat de sa prime jeunesse. La peinture a donc été refaite avec soin, et la voiture affichant moins de 24 900 km sort d'une grande révision, incluant notamment les courroies, pour un montant de près de 14 000 €.

Dans la famille des Testarossa, nous présentons ici la version la plus rare et la plus recherchée, comme souvent les premières versions sont les plus courues : la 'Monospecchio' (un seul rétroviseur). Rappelons que ces premiers modèles n'ont été produits qu'à un peu moins de 400 exemplaires. Vendue avec son carnet de service tamponné et son manuel d'utilisation cet exemplaire sortant d'une grande révision constitue une très belle opportunité.

L886. As we learn from a copy of the 1994 Monegasque title, it belonged to a Mr. Brych. It is from the latter that our collector acquired it in December 2014. The odometer then displayed around 20,000 km. Our collector had always dreamed of this first model since its 1984 release and he wanted a perfect one. He therefore asked Bruno Juan Auto Cannes to give back to the car its prime. The paint has therefore been carefully redone, and the car, displaying less than

24,900 km, has just undergone a major service, including belts, for nearly 14,000€. In the Testarossa family, we present here the rarest and most sought-after version, as often the first versions are the most popular: the 'Monospecchio' (a single rear-view mirror). It should be remembered that just under 400 of these first models were produced. Sold with its stamped service book and its user manual this copy coming out of a major overhaul is a great opportunity.

Equippée de son moteur et de sa boîte de vitesse d'origine / *Equipped with its original engine and gearbox*

1973 PORSCHE 911 CARRERA 2.7L RS

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 9113600473

Moteur n° 6630492

Boîte de vitesse n° 7830466

500.000 - 700.000 €

• Dans les mains de la même famille depuis 1984

• Moteur, boîte et couleur d'origine

• Superbement restaurée en Italie

• Un des 500 premiers exemplaires

• *In same family ownership since 1984*

• *Original colour, engine and gearbox*

• *Superbly restored in Italy*

• *One of the first 500 examples*



Porsche 911 Carrera RS, un label synonyme de performances, d'excellence et d'exclusivité. Nécessaire à des fins d'homologation, la 2.7L R.S de 1973 restera comme la première des 911 à avoir l'honneur de porter le nom de Carrera en hommage aux participations allemandes à la mythique course mexicaine, la

Carrera Panamericana. Fort de plusieurs victoires internationales, notamment trois consécutives au Monte Carlo 1968, 69 et 70, Peter Falk, ingénieur en charge du développement des Porsche de course, sait que pour demeurer compétitive face à la concurrence, Porsche se doit d'homologuer une super 911 qui servira de base aux>>>

Porsche 911 Carrera RS, a label synonymous with high performance, excellence and exclusivity. Necessary for homologation, the 1973 2.7L RS was the first 911 to be given the Carrera name, in homage to the German marque's successful participation in the great Mexican race, the Carrera

Panamericana. Following several international victories that included three consecutive wins at Monte Carlo in 1968, 69 and 70, Peter Falk, the engineer responsible for the development of competition Porsches, was aware that to remain competitive, the marque needed to homologate a special 911 to serve as a base for>>>





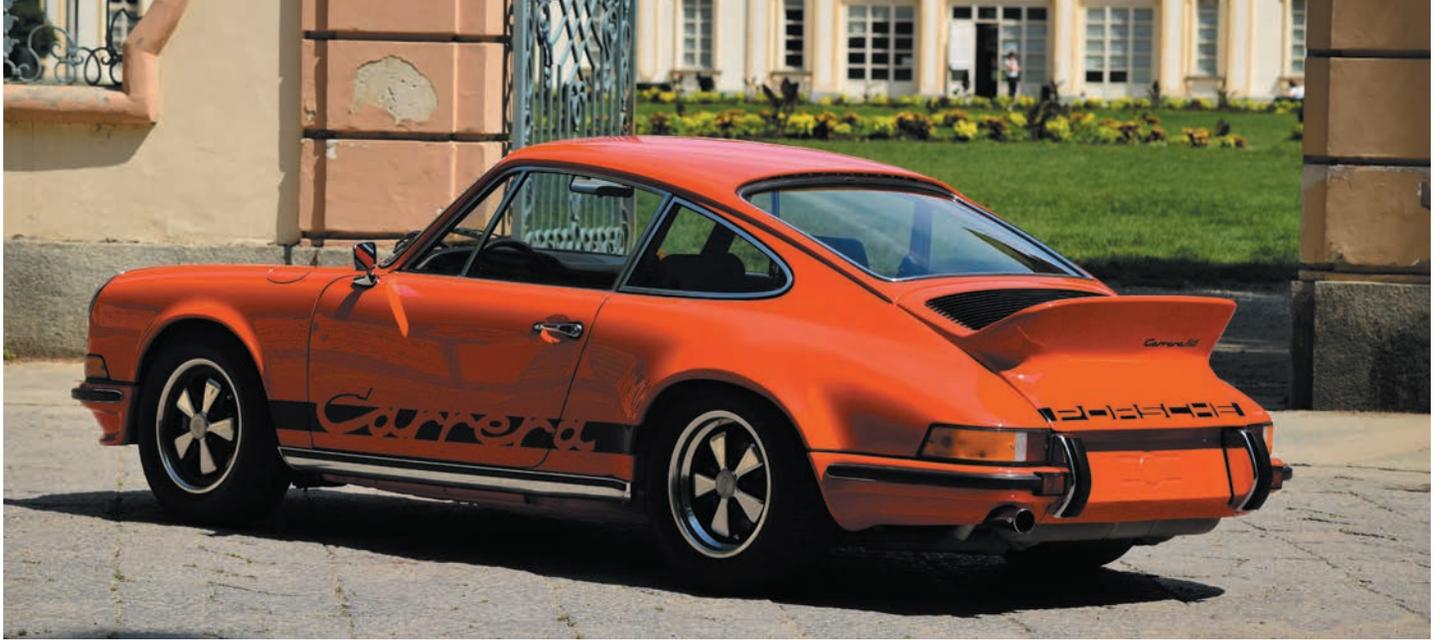
>>> futurs modèles de compétition. Ce rôle sera tenu par la nouvelle 911 Carrera RS, pour Renn Sport (course et sport), première du nom présentée en 1973. Avec seulement 1 580 exemplaires de Carrera RS Touring construites, disposer d'un de ces modèles à la vente demeure en soi un événement. Un peu plus civilisées en comparaison des exclusives et ultra légères versions Sport, les Touring, à l'image de celle que nous vous présentons, recevaient par exemple des sièges en simili plus confortables et une montre au tableau de bord. Mais sous ces attraits « civilisés », une Carrera RS peinait à cacher l'essence même d'un modèle qui conservait l'essentiel de l'esprit d'une voiture compétition client. Allégée par rapport à une 911 « normale », les tôles de son pavillon, de ses capots

et de ses ailes sont plus minces alors que le pare-brise et la glace de custode sont réalisés dans un verre moins épais.

Présentée avec l'option béquet « queue de canard » emblématique du modèle RS, l'exemplaire que nous vous proposons à la vente est dans un état irréprochable. Livrée neuve en Suisse, en février 1973, cette 911 est dans la même famille italienne depuis le milieu des années 1980. La copie de l'ancien titre de circulation Suisse ainsi que des certificats de dédouanement d'époque nous montrent que c'est l'oncle du propriétaire actuel qui en fit l'acquisition en 1984 auprès de Mme Christiane Coty qui résidait alors à Genève. Etant particulièrement attaché à la voiture, il l'emmena ensuite avec lui en Californie jusqu'en 2011 avant de la ramener en Italie

>>> *future racing models.*
This role was given to the new 911 Carrera RS for Renn Sport (racing and sport), the first model to have this name, presented in 1973. With just 1 580 examples of the Carrera RS Touring built, offering one at auction is a rare event today. A little more civilised that the exclusive and ultra-lightweight Sport version, the Touring cars, like the example presented, were fitted with more comfortable leatherette seats and had a clock on the dashboard. These touches of 'civilisation' to the Carrera RS, however, failed to disguise the essence of a model that had the soul of a competition client car. Lighter than a standard 911, the metal panels of the roof, boot lids and wings were thinner, and the windscreen and rear quarterlight windows had glass

that was thinner than standard.
Presented with the optional « duck tail » spoiler, emblematic of the RS model, the example presented in the sale is in immaculate condition. Delivered new in Switzerland in February 1973, this 911 has been in the same Italian family ownership since the mid-1980s. The copy of the old Swiss registration document and period customs clearance documents show that it was the uncle of the current owner who acquired the car in 1984 from Madame Christiane Coty who then lived in Geneva. Being very attached to his car, he took it with him to California and stayed there until he returned to Italy with it in 2011. The Porsche then passed to his nephew, in good, used condition. The nephew, however, was a meticulous



lorsqu'il revient dans sa contrée natale. La Porsche passe alors à son neveu, elle est encore dans un bon état d'usage mais ce dernier, collectionneur pointilleux, décide à partir de 2015 de redonner à la voiture un aspect parfait d'origine. Faisant entretenir ses véhicules de compétition chez Tirelli Motorsport à Turin, il les sollicite pour superviser la restauration, compte tenu de leur expertise sur le modèle. La restauration fut réalisée avec beaucoup de sérieux pour un résultat impressionnant. Sans détailler l'intégralité des travaux, nous pouvons préciser que la coque fut mise à nu avant de subir le traitement anticorrosion de type cathodique qui devait être généralisé à la production ultérieure des 911. Fait rare, une partie de la sellerie, encore en très bon état, a pu être conservée, notamment les

sièges de type confort en simili cuir noir. Dans le respect de l'origine, un grand nombre de pièces d'origine Porsche ont été utilisées comme en témoigne l'important dossier de factures. Modèle, « matching numbers », il fut repeint dans sa couleur d'origine « tangerine » et possède son bloc moteur et sa boîte de vitesse montés à l'époque par l'usine. L'ensemble est attesté par un certificat d'authenticité délivré par Porsche Turin et est complété d'un important dossier de restauration. En outre la voiture est inscrite dans le registre des voitures anciennes en Italie (ASI). Equipée en option des vitres électriques et d'un différentiel autobloquant, cette sublime 2.7L RS n'a que peu roulé depuis la fin de sa restauration. La Carrera 2.7 RS est un mythe de l'automobile, un si désirable exemplaire ne saura laisser insensible le passionné exigeant.

collector and from 2015, set about returning the car to its original, perfect appearance. Having his race cars maintained by Tirelli Motorsport in Turin, who have great expertise in working on this model, he asked them to oversee the project. The restoration was carried out to the highest standards with impressive results. In short, the shell was stripped and coated with a cathodesis anti-corrosion treatment that became standard on later 911 production. Some parts of the upholstery that remained in very good condition, notably the black leatherette comfort seats, were conserved, which is rare to find today. A large number of original Porsche parts were used, which can be seen in the comprehensive file of invoices. A matching numbers model, the

car was repainted its original « tangerine » colour, and retains the engine block and gearbox that was fitted in period by the factory. This is confirmed by a certificate of authenticity issued by Porsche Turin and backed up by a large restoration file. The Porsche is also listed in the register of classic cars in Italy (ASI). Equipped with the options of electric windows and limited-slip differential, this sublime 2.7L RS has hardly been driven since its restoration. The Carrera 2.7 RS is an iconic car, and an example as desirable as this can't fail to attract the most scrupulous enthusiasts.

1991 FERRARI MONDIAL T COUPÉ

Carte grise française
French title
 Châssis n° ZFFKD32B000092005
 30.000 - 45.000 €
 Sans réserve / *No reserve*

- Vendue neuve en France
- 2^{ème} main
- Superbe état d'origine

- *Sold new in France*
- *Two owners from new*
- *In nice original condition*



Ultime évolution de la lignée des Mondial, la T se caractérise par sa mécanique de 3.4 portée à 300 cv et dorénavant placée en position longitudinale, améliorant ainsi la répartition des masses et son comportement dynamique.

Vendu neuf en Charente en fin 1991, l'exemplaire présenté est une deuxième main, acheté en 2002 par ses actuels propriétaires, amateurs de la marque. Soigneusement conservé, il se présente dans un état de présentation exceptionnel : tant la carrosserie dans sa teinte rosso corsa, que l'habitacle en cuir beige, sont bien préservés. Il affiche aujourd'hui 38 240 km et la dernière révision mécanique complète, avec remplacement des courroies, de la

pompe à eau, remplacement des filtres, vidange et remplacement de l'allumage remonte à 2013, la voiture affichait alors 35 075 km. Dotée d'un désirable toit ouvrant électrique optionnel et de la climatisation, elle dispose de ses carnets, de sa trousse à outils, ainsi que d'une housse. Lors de notre essai, l'ensemble des équipements étaient fonctionnels et les commandes agréables à manier. Rares sont aujourd'hui les exemplaires ayant bénéficié d'une utilisation précautionneuse et d'un entretien régulier. Ses équipements optionnels et son état de conservation en font un exemplaire à privilégier par les collectionneurs.

Ultimate evolution of the Mondial lineage, the T was characterized by its mechanicals of 3.4-liter developing 300 whp and now placed in a longitudinal position, improving the distribution of the masses and the car's dynamic behavior. Sold new in France in late 1991, the car on offer is a two owners from new, bought in 2002 by its current owners, great enthusiasts of the brand. Carefully maintained, it is in an exceptional condition: both the bodywork in its rosso corsa shade, and the beige leather interior are well preserved. It now shows 38,240 km on the odometer, and the latest complete mechanical overhaul, with the

replacement of the belts, the water pump, the filter's replacement, oil change and ignition replacement, all date back to 2013, when the car was 35,075 km old. Equipped with the desirable electric sunroof and air conditioning, it will be delivered with its manuals, a tool kit and a cover. During our drive, all the equipment functioned well and the controls were very pleasant to use. There are very few examples today that has benefited from such cautious use and regular maintenance. Its optional equipment and its state of conservation should make this a very attractive proposition for all collectors.

2000 FERRARI 550 MARANELLO

Carte grise française
French title
 Châssis n° ZFFZR49B000119560
 70.000 - 90.000 €
 Sans réserve / *No reserve*

- Belle combinaison de couleurs
- 485 ch avec la sonorité inégalée du V12
- Entretien suivi

- *Beautiful colour combination*
- *485 bhp and the incomparable sound of a V12*
- *Properly monitored maintenance*



Lancée en 1996, la 550 est une digne héritière de la noble lignée des GT deux places à moteur V12 avant chez Ferrari.

Vendu neuf par les établissements Charles Pozzi, le 9 mai 2000, l'exemplaire que nous présentons a été acheté par son actuel propriétaire à l'occasion d'une vente Artcurial, en 2012. Il affichait alors 57 300 km et avait bénéficié d'un entretien régulier chez Charles Pozzi et RS Garage à Fontenay-aux-Roses. Son entretien a depuis été confié au Garage Sport Auto 3000 : en 2013 rotules et silentblocs de train avant ont été changés, puis en 2014, les disques de freins avant ont été remplacés, ainsi que les amortisseurs.

La distribution a été remplacée alors que la voiture avait 65 642 km, elle en affiche aujourd'hui 74 700. Son carnet d'entretien est tamponné et la voiture est accompagnée de sa trousse à outils d'origine et des manuels d'utilisation. D'une élégante teinte gris Nürburgring mariée à un intérieur en cuir bleu foncé, elle fonctionne à merveille, son moteur V12 de 485 ch prodiguant puissance et onctuosité dans une sonorité mélodique, entrecoupée du claquement régulier du levier de vitesse sur la grille de sélection...

Launched in 1996, the 550 is the worthy heir to the noble line of Ferrari's V12 two-seater GTs.

Sold new by Pozzi on May 9, 2000, this Ferrari 550 Maranello was purchased by its current owner in an Artcurial auction in 2012. The car then had 57,300 km on the clock, and had been regularly maintained at Charles Pozzi and RS Garage in Fontenay-aux-Roses. Its maintenance has since then been entrusted to the Garage Sport Auto 3000. In 2013 the hinges and mounts for the front axle were changed. In 2014 the front brake discs and the shock absorbers were replaced. The

distribution system has been replaced when the car's odometer was showing 65,642 km, it now displays 74,700 km. Its service book has been regularly stamped, and the car comes with its original tool kit and manuals. In Nürburgring grey, with dark blue leather interior, the car works beautifully, with its powerful 485bhp V12 in a smoothness and melodic tone, interrupted only by the staccato slamming of the gear lever on the selectors...

1968 FIAT SHELLETTE PAR MICHELOTTI

A immatriculer en collection
*Unregistered,
Copy of French title*

Châssis n° 0956001

25.000 - 35.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Voiture rare et originale
- 3 propriétaires depuis l'origine
- Arrêtée depuis plus de 20 ans

- *Rare and original car*
- *3 owners since new*
- *Immobile for more than 20 years*



La Fiat Shellette que nous présentons a été offerte à l'actuel propriétaire en 1983 et avait été immatriculée en Corse le 2 septembre de la même année. La copie de la carte grise nous informe que le précédent propriétaire était monégasque et la possédait depuis 1971. Le dernier certificat d'assurance date de 1997, dernière année où elle a roulé avant d'être stockée au sec dans le garage d'une magnifique propriété, de la région de Rambouillet. Ce véhicule très ludique et bourré de charme se trouve dans son strict état d'origine, avec une légère corrosion de surface dans la partie avant. Dans l'habitacle,

les sièges en osier, en excellent état, sont recouverts de housses matelassées sur mesure, impeccables et certainement d'origine. Le tableau de bord est un peu oxydé, ainsi que les pare-chocs. La mécanique devra être remise en route et des frais à prévoir pour profiter de ce si joli modèle, si rare et prisé sur les côtes méridionales, entre autres. Evidemment, le coût de réfection de ce type de modèle ne va pas chercher bien loin et la mécanique Fiat 850 est très facile à réparer. Il est très rare de trouver une Shellette dans cet état d'origine, jamais touchée, avec une histoire si limpide et qui plus est... sans prix de réserve.

This Fiat Shellette was offered to the current owner in 1983 and was registered in Corsica on September 2 the same year. The copy of the French title informs us that the previous owner was from Monaco and he had owned it since 1971. The last insurance certificate is from 1997, the last year the car was driven before being stored in a dry garage of a magnificent property in the Rambouillet area. This very playful and charming vehicle is in its original condition, with slight surface corrosion in the front. Inside, the wicker seats are in excellent condition, covered with quilted covers,

certainly original, in impeccable state. The dashboard is a little oxidized, as well as the bumpers. The mechanicals will need to be restarted and that's the only cost to be considered, to take advantage of this so pretty a model, so rare and popular on the southern shores, amongst others. Obviously, the cost of repairing this type of a model would be most reasonable as the Fiat 850 mechanicals are very easy to repair. It is very rare to find a Shellette in such an original state, never touched, and with such a clear story, and what's more... without a reserve price.

1968 FIAT 500 GAMINE PAR VIGNALE

Carte grise française
French title

Châssis n° 110F1768057
Moteur n° 110F.000.1874245

18.000 - 24.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Restauration de qualité
- 18 700 km d'origine !
- Seulement 400 exemplaires

- *High quality restoration*
- *18,700km since new!*
- *Only 400 units produced*



L'idée originale de la Gamine est due à M. Germiniani, concessionnaire Fiat à Monaco, propriétaire de la société Générale Automobile Monégasque (d'où son appellation) et de son homologue de Perpignan de réaliser un mini roadster sur base de Fiat 500. La Fiat 500 Gamine porte la signature du carrossier Vignale, et a été produite à 400 exemplaires en deux séries de 200 de 1967 à 1971; elle est donc plus rare que la Fiat 500 de plage par Ghia.

L'exemplaire présenté a été acheté en 1998 par notre collectionneur alors que son propriétaire la possédait depuis 1979. Il était alors réputé avoir 16 000 km d'origine, ce qui a été confirmé lors du démontage du moteur. La voiture a bénéficié

d'une restauration complète de qualité entre 1998 et 2001, avec mise à nu de la carrosserie. Un important dossier de factures témoigne de l'ensemble des travaux. La voiture offre aujourd'hui un très bel état, dans sa livrée jaune avec intérieur noir (combinaison proposée d'origine). La mécanique a été refaite en 2000. La capote, au maniement spécifique, est en bon état. Le compteur affiche aujourd'hui 18 700km, ce qui correspondrait à son kilométrage d'origine. Ainsi que le déclarait la réclame d'époque, la Gamine est « une invitation à la détente », sachez profiter de cet argument grâce à ce rare et bel exemplaire.

The original idea of the Gamine came from Mr. Germiniani, a Fiat dealer in Monaco, and the owner of the company General Automobile Monégasque (hence the moniker) and his counterpart from Perpignan, to create a mini roadster based on the Fiat 500. The Fiat 500 Gamine bears the signature of coachbuilder Vignale, and 400 were produced in two series of 200 from 1967 to 1971; making it rarer than the beach Fiat 500 by Ghia.

The car on offer was purchased in 1998 by our collector while its earlier owner had it since 1979. It was then deemed to have covered 16,000 km since origin, which was confirmed during the dismantling of the engine. The car

benefited from a comprehensive high quality restoration between 1998 and 2001, with the bodywork dismantled. An important invoice folder testifies to all the work. The car today is in a very good condition, in its yellow livery with black interior (the combination as proposed in the original). The mechanicals was rebuilt in 2000. The hood and its special handling are in good condition. The odometer now displays 18,700 km, which would correspond to its original mileage. As stated by the advertising from the period, the Gamine is "an invitation to relax," and here is an opportunity to take advantage of this argument with this rare and beautiful example.

1967 FIAT 500 F

Carte grise française
French title

Châssis n° 110F1368738
Moteur n° 110F.000.1465271

10.000 - 15.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Française d'origine
- Restauration de qualité
- Version évoluée des premiers modèles

- *Of French provenance*
- *High quality restoration*
- *Advanced version of the first models*



La Fiat 500F fût lancée au Salon de Genève 1965 et gommait les imperfections de sa prédécesseure, la version D. Ainsi, elle bénéficiait de portes ouvrant « contre le vent », offrait un pare-brise de plus grande dimension et un intérieur revisité et plus luxueux. Enfin, la mécanique développait dès lors la bagatelle de 18 cv.

L'exemplaire que nous présentons a été vendu neuf en France, ainsi que le confirme la plaque de l'importateur rivetée dans le compartiment avant. Le certificat d'immatriculation provisoire d'origine nous indique qu'il fût immatriculé pour la première fois le 14 mars 1967 au nom de Mme Louise DAVID, et

vendu par le concessionnaire Fiat de Saint-Nazaire. Il présente une élégante livrée bleu ciel avec capote noire et intérieur en skaï assorti. Cette adorable 500 a bénéficié d'une restauration complète de qualité en 2008, totalisant plus de 11 000 € de factures, et le moteur a été refait en 2011. La voiture n'a que peu roulé depuis et affiche un état de présentation enviable. Elle dispose, en outre, d'un échappement sport accessoire. Cette version combine habilement les améliorations qui manquent aux premières versions, tout en conservant le charmant tableau de bord de celles-ci : une excellente synthèse !

The Fiat 500F was launched at the 1965 Geneva Motor Show and the model addressed the shortcomings of its predecessor, the D version. Thus, it benefited from the doors opening "against the wind", and offered a larger windshield and a more luxurious revisited interior. And finally, the mechanicals developed 18bhp.

The car on offer was sold new in France, as confirmed by the importer's plate riveted in the front compartment. The original provisional title indicates that it was registered for the first time on March 14, 1967 in the name of Mrs. Louise DAVID, and sold by the Fiat dealer from Saint-

Nazaire. It has an elegant sky blue livery with black top and matching leatherette interior. This adorable 500 has benefited from a comprehensive high quality restoration in 2008, totaling over € 11,000, and the engine was redone in 2011. The car has hardly been used since and is nice condition. It is fitted with an accessory sports exhaust. This version combines the improvements that were lacking in the first versions, whilst retaining their charming dashboard: an excellent synthesis!

1970 AUTOBIANCHI EDEN ROC

Carte grise française
French title

Châssis n° 110F/B5*009256
Moteur n° 110F.004.2198918

18.000 - 24.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Restauration soignée
- Modèle ludique et apprécié
- Important dossier de factures

- *A neat restoration*
- *A delightful, much appreciated model*
- *Impressive invoice folder*



Sous le nom de Bianchina, Autobianchi lance en 1957 son premier dérivé de Fiat 500, et dont la gamme se complète en 1960 d'un élégant cabriolet, vendu en France à partir de 1964 sous le nom d'Eden Roc.

Achetée par notre collectionneur à Paris en 1994, cette voiture était entre les mêmes mains depuis 11 ans. Elle a, depuis lors, bénéficié d'une restauration de sa carrosserie avec décapage complet, remise en état des trains roulants, réfection du freinage et des éléments chromés. Plus récemment, en 2003, la voiture a bénéficié d'une peinture neuve, puis

en 2009, la capote a été remplacée et la sellerie en skaï rouge à passepoil noir refaite en 2010. Enfin, en 2012, le moteur sport, qui est spécifique au modèle, a été entièrement refait. Un important dossier de factures accompagne cette charmante automobile. Citadin, mais capable d'affronter sans rougir les randonnées les plus longues, cet élégant cabriolet 4 places séduit toujours autant. Cet exemplaire restauré saura donc satisfaire son nouveau propriétaire, en particulier à l'approche de la saison estivale.

Under the name of Bianchina, Autobianchi launched in 1957 its first derivative of the Fiat 500. Its range was completed in 1960 with an elegant convertible, sold in France from 1964 under the name of Eden Roc. Purchased by our collector in Paris in 1994, this car had been in the same hands for 11 years. Since then, it has benefited from a restoration of its bodywork beginning with a complete stripping of the body, overhaul of the undercarriage, refurbishment of the braking system and all the chrome elements. More recently, in 2003,

the car benefited from a new paint, and then in 2009, the top was replaced and the red skai with black piping upholstery was redone in 2010. Finally, in 2012, the sports engine, which is specific to the model, was completely redone. A large invoice folder comes with this charming automobile. A delightful city runabout, able to face the arduous of a long drive, this elegant 4-seater convertible has always seduced enthusiasts. This restored model will satisfy its new owner, especially as summer approaches.

1961 JAGUAR TYPE E SÉRIE I 3,8L ROADSTER

Titre de circulation anglais
British title

Châssis n° 875246
Moteur n° R 1372-9

280.000 - 320.000 €

• Même famille californienne pendant 52 ans

• Restauration de haut niveau

• Matching numbers, modèle rarissime

• *Same Californian family ownership for 52 years*

• *Top level restoration*

• *Matching numbers, extremely rare model*



Le 15 mars 1961 à 10 heures, quand le Salon de Genève ouvrit ses portes, ce fut le départ d'un engouement qui dure encore pour la Jaguar type E. Révélée à Genève, et non à Londres, pour bien marquer la volonté d'une carrière internationale, cette voiture symbole fut très vite élue « plus belle voiture du monde » par les journalistes spécialisés. William Lyons avait su rééditer le coup médiatique 13 ans après le succès de l'XK 120. En dehors du moteur hérité de la 150 S, l'éternel bloc XK, dans sa meilleure version avec la culasse « straight-port » et 3 carburateurs S.U., tout est nouveau sur la voiture qui rappelle la Jaguar

D, couverte de gloire par ses victoires au Mans. Deux fois et demie moins chère qu'une Ferrari ou une Aston Martin, deux fois moins chère qu'une Mercedes 300 SL, le Type E eut un succès foudroyant. Saluons au passage celui qui la dessina, ainsi que la D de compétition : Malcom Sawyer.

La voiture présentée est restée dans la même famille californienne pendant 52 ans ! En 2003, une restauration professionnelle de haut niveau fut entreprise en partant du châssis tout en conservant l'originalité de cette exceptionnelle automobile. Ceci lui valu de remporter de nombreux concours d'état comme

The craze for the Jaguar E-type began at 10am on 15 March 1961, when the Geneva Motor Show opened its doors, a craze that continues today. Unveiled in Geneva, rather than London, signalling the desire for an international career, this iconic car was soon voted "the most beautiful car in the world" by the specialist press. And so William Lyons repeated the media coup he had created 13 years earlier with the success of the XK 120. Apart from the engine, which was inherited from the 150 S, the most successful form of the eternal XK, with

"straight-port" cylinder head and triple SU carburettors, everything else on the car was new. In appearance, the car had a hint of the D-Type that had won glory with multiple victories at Le Mans. Two and a half times cheaper than a Ferrari or an Aston Martin and half the price of a Mercedes 300 SL, the E-Type was a resounding success. We must salute the designer responsible for this car and the competition D-Type : Malcolm Sawyer. The car on offer has spent 52 years of its life in the hands of the same family from California!



le très sélectif Jaguar USA concours, totalisant 99,98 points, la 1ère place régionale et la 4^e nationale. Le jury du JNCA (Jaguar Club North America) lui attribua également la 1ère place en 2004.

Afin de faciliter l'utilisation dans la circulation actuelle, un radiateur plus large fut monté ainsi que des amortisseurs réglables et un allumage électronique. Elle est pourvue de son cric, de sa trousse outils d'origine et complète, de son « Certificat Heritage » et d'une housse. Un dossier de factures et de résultats des juges des concours auxquels elle a participé, ainsi que son manuel de bord accompagnent la voiture. Les

exemplaires de toute première série, à planchers plats et ouvertures de capot moteur extérieure, dotés d'un historique limpide et dans cet état d'originalité sont extrêmement rares de nos jours et l'intérêt des amateurs de la marque ne fait que s'amplifier.

In 2003, the car benefitted from a professional chassis-up restoration of the highest quality, that preserved the originality of this outstanding car. Since then, the car has won numerous concours awards, including the highly competitive Jaguar USA concours, where it was awarded 99,98 points, 1st place in the region and 4th nationally. It was the subject of the 'Article of the Year' in the JNCA (Jaguar Club North America) E-Type magazine in 2004.

To make the car easier to drive in today's traffic, a larger radiator has been fitted as well

as adjustable shock absorbers and electronic ignition. The car comes with its jack, original and complete toolkit, "Heritage" certificate and a cover. A file containing invoices, owner's manual and the judges' results from concours events it has taken part in, come with the car. Examples of the first series, with flat floor and outside bonnet lock, coming with transparent history and in this highly original condition are extremely rare these days, making this a real opportunity for marque enthusiasts.

The Gstaad Supercar Collection





The Gstaad Supercar Collection

Les automobiles de cet ensemble proviennent d'une collection privée très importante d'un passionné de vitesse et de sensations fortes. Cet homme vit dans son époque et est un amoureux des créations contemporaines des constructeurs les plus prestigieux. Ces voitures exclusives de luxe et de sport ont toutes été livrées neuves au Moyen Orient. Nous vous présentons les quelques voitures de sa collection qu'il réservait à son usage personnel en Suisse. Jalousement conservées, à l'abri des regards, à température régulée et les batteries en permanence en charge, les neuf voitures de cette collection ont toutes moins de 1700 km depuis leur sortie d'usine et sont donc toutes de première main. Il n'y a pas grand-chose à rajouter sinon que ces neuf automobiles sont dans des états neufs et livrées avec leurs carnets et documentations d'origine.

Deux jours à Gstaad nous ont permis d'essayer la totalité de ces magnifiques GT et supercars sur les splendides routes des montagnes environnantes, bordées de fleurs des Alpes et d'authentiques chalets en bois sculptés dans la plus pure tradition suisse. En cette basse saison, nous avions pour seules spectatrices les splendides vaches laitières et les marguerites caressées par la brise montagnarde.

Toutes immatriculées en Suisse, les acheteurs devront s'acquitter des taxes d'importation dans leurs pays respectifs.

Nous vous emmenons dans les pages suivantes pour un petit voyage à Gstaad et ses magnifiques paysages environnant...

These cars come from a very impressive private collection. The owner of the collection is a lover of contemporary creations from the most prestigious manufacturers. These exclusive luxury and sports cars were, for the most part, delivered new to the Middle East. We present you in this sale the cars reserved for the collector's private use while in Switzerland. Fastidiously stored in a secure and managed, temperature-controlled facility where the batteries were kept permanently charged, the nine cars in this collection all have less than 1,700 km since leaving the factory and can therefore be considered like new. Nothing further to add except that these cars are in pristine condition and delivered with their original notebooks and documentation.

Two days in the Swiss countryside allowed us to try all these magnificent GT and supercars on splendid roads in the surrounding mountains, lined with Alpine flowers and authentic wooden chalets carved in the purest Swiss tradition. In this low season, our only spectators were the splendid dairy cows and daisies caressed by the mountain breeze.

All registered in Switzerland, buyers will have to pay import taxes in their respective countries.

We take you on the following pages for a short trip to Switzerland and its beautiful surrounding landscapes...

2013 FERRARI F12 ○

Titre de circulation suisse
Swiss title

Châssis n° ZFF74UHT0E0197284

160.000 - 220.000 €

- Superbe combinaison de couleur
- Etat proche du neuf avec moins de 305 km d'origine
- A collectionner ou à utiliser

- *Fantastic colour combination*
- *Almost-new condition with less than 305 km from new*
- *To collect or use*



À sa sortie, la F12 Berlinetta était la Ferrari la plus rapide de l'histoire de la marque. Avec une vitesse de pointe supérieure à 340km/h, les performances d'une F12 pouvaient être comparées à celle d'une 512 S engagée au Mans au début des années 70... Stricte deux places, la Ferrari F12 est emblématique de la production de Maranello de ce début de XXI^e siècle et dont la philosophie pourrait se résumer en deux mots, performance et plaisir.

Avec à peine 305 km au compteur, la F12 que nous vous proposons à la

vente distille un plaisir de conduite intact et à nul autre pareil. Elle fut achetée neuve au Moyen Orient chez le concessionnaire Ferrari officiel en Juillet 2013. Elle arbore une combinaison de couleur sobre et racé, avec sa teinte Nero B/B et son intérieur tendu de cuir noir et d'alcantara rouge. Elle dispose d'options intéressantes, tels les sièges à commandes entièrement électrique, Une sellerie alcantara étendue, ainsi qu'une véritable roue de secours de 20 pouces. Comme pour la FF de la collection, on ne peut qu'être

When it was launched, the F12 Berlinetta was the fastest Ferrari ever made by the manufacturer. With a top speed reaching over 340 km/h, the F12 performance could be compared to the one of a 512 S competing at Le Mans in the early 1970s. Exclusively a two seater, the Ferrari F12 is a landmark of the Maranello production at the beginning of the 21st century, with a philosophy that could be summed up in two words: performance and pleasure.

With a mileage of only 305 km, the F12 we are offering here showcases a complete and unrivalled driving pleasure. It was purchased new in the Middle East from the authorized Ferrari dealer in July 2013. It bears a sober and distinguished colour combination with its Nero B/B exterior and its interior tightened in black leather and red alcantara. It has interesting options such as fully electric seats and a genuine 20-inch spare wheel. Similar to the FF



impressionné par le soin apporté au détail et la qualité de construction de l'habitacle. La prise en main de cette véritable supercar nous a impressionné tant par sa facilité que par son efficacité et sa précision. La voiture a été vérifiée par un spécialiste reconnu en 2017 alors qu'elle avait 242 km. Vendue avec sa housse, ainsi que ses carnets d'utilisation et de service, c'est une auto dans un état proche du neuf avec un kilométrage infime constituant un véritable collector pour les collectionneurs.

of the collection, we can only be impressed by the attention to detail in its specification. The handling in this genuine supercar is very impressive, yet easy to use. The car was serviced by a renowned specialist in 2017 when it had only 242 km. Sold with its cover, its manual and service logbook, it is a car in almost-new condition with a tiny mileage, representing a true collector item for collectors.

2011 FERRARI FF ○

Titre de circulation suisse
Swiss title
 Châssis n° ZFF73SKT3C0185269
 140.000 - 180.000 €

- Voiture dans un état proche du neuf
- La Ferrari la plus polyvalente
- Performance impressionnante

- *Car in near new condition*
- *The most versatile Ferrari*
- *Impressive performance*



Avec la FF, Ferrari est entré dans la 4e dimension... Non pas celles des coupés quatre places à hautes performances mais bien dans celle des voitures quatre roues motrices à très haute performance. Permettre de transporter quatre personnes et leurs bagages en toute sécurité, quelque soit le terrain et quelque soit l'allure adoptée : une gageure rendue possible grâce à la solution 4RM. Elaborée à Maranello, la

4RM propose une transmission intégrale inédite avec deux boîtes de vitesses, une à 7 rapports type FI accolée au pont qui délivre la puissance aux roues arrière et l'autre à deux rapports, disposée à l'avant du moteur et la transmet aux roues avant. Une transmission intégrale qui de l'avis de tous les essayeurs chevronnés fait peut être de la Ferrari FF, la voiture la plus sûre du monde ! La voiture de la collection

With the FF, Ferrari has entered the 4th dimension... Not just those of the high-performance four-seater coupes but those of the very high-performance four-wheel drive cars. It allows four people and their luggage to be transported safely, whatever the terrain and whatever the pace adopted. A challenge made possible by the AWD solution. Developed

in Maranello, the AWD offers a new all-wheel drive system with two gearboxes. A 7-speed FI-type gearbox attached to the deck that delivers power to the rear wheels and a second two gear unit located at the front of the engine that transmits power to the front wheels. The result is an all-wheel drive that in the opinion of all experienced testers may make the Ferrari



est superbe, dans sa teinte rouge, intérieur en cuir beige avec surpiqure rappelant la couleur de la carrosserie. Il faut noter qu'avec la FF, Ferrari a véritablement fait un bond en avant en améliorant sensiblement la qualité de construction et la finition intérieure de ses modèles. Elle fut achetée neuve au Moyen Orient par notre collectionneur auprès de l'importateur officiel Ferrari en novembre 2011. Par manque de

temps, notre collectionneur n'a que très peu roulé avec la voiture qui a ainsi été révisée en mars 2018, alors qu'elle n'avait parcouru que 903 km. Vendue avec l'ensemble de ses carnets la voiture est dans un état proche du neuf n'affichant que 925 km au compteur au moment de notre essai.

FF, the safest performance car in the world! This collector's car is superb, in its red colour, beige leather interior with topstitching matching the body colour. It should be noted that with the FF, Ferrari has really taken a leap forward by significantly improving the construction quality and interior finish of its models. It was bought new in the Middle East by our collector

from the local authorised Ferrari dealer in November 2011. It was initially intended for winter use but due to lack of time, our collector drove the car very little. It was last serviced in March 2018 at which time it had covered only 903 km. Sold with all its notebooks the car is in a condition close to new with only 925 km on the meter at the time of our test.

2012 LAMBORGHINI GALLARDO LP570-4 SUPER TROFEO STRADALE ○

Titre de circulation Suisse
Swiss title

Châssis n° ZHWGE71J5CLA11847

130.000 - 180.000 €

- La plus ultime des Gallardo
- Etat proche du neuf avec moins de 1 750 km d'origine
- Une voiture de course homologuée pour la route

- The ultimate Gallardo
- Near new condition with less than 1,750 km from new
- A racing car approved for the road



Lancée à l'automne 2003, la Gallardo, une des premières Lamborghini étudiées sous l'ère Audi, confirme que l'ADN de la marque de Sant'Agata Bolognese a bien été préservée depuis la prise de contrôle par le gérant allemand. Son nom, fidèle à la tradition de Ferruccio Lamborghini, fondateur née sous le signe du taureau, reprend celui de la race des taureaux de combat de la région de Cadix. Sa ligne issue des talents œuvrant au sein d'Italdesign évoque la vitesse et la puissance. Son châssis était en aluminium extrudé afin de garder un poids réaliste. Sous le capot arrière on découvre une mécanique puissante avec ce V10 tout en alliage de 5 L, accouplé à la

rassurante transmission intégrale « Viscous Traction » capable de transmettre l'énorme couple à la route et ce, par tous les temps. Notre collectionneur a toujours été très exigeant, considérant que, par nature, les Lamborghini étaient des voitures extrêmes, plus à dompter qu'à conduire. Il a toujours souhaité conduire les modèles les plus radicaux et aboutis de la marque bolognaise. Il était donc logique qu'il se porte acquéreur d'une Gallardo Super Trofeo Stradale. C'est dans cette déclinaison qu'elle est le plus proche de la Super Trofeo qui courrait lors des Blancpain Race week-end. Avec un poids de 1 340 kilos à sec, c'était une voiture très performante avec

Launched in autumn 2003, the Gallardo, one of the first Lamborghinis of the Audi era, confirms that the DNA of the Sant'Agata Bolognese brand has been preserved since the takeover by the German giant. Its name, faithful to the tradition of Ferruccio Lamborghini, founder born under the sign of Taurus, borrows the name of the species of fighting bulls from Cadiz. Its design, the product of the talent working within Italdesign, evokes speed and power. Its chassis was made of extruded aluminium to maintain a reasonable weight. Under the rear hood, you'll discover a powerful engine

with its five-litre all-alloy V10, coupled with the reassuring "Viscous Traction" all-wheel drive capable of transmitting the enormous torque to the road, whatever the weather. Our collector was always very demanding, considering that, by nature, Lamborghini were extreme cars which required more taming than driving. He has always insisted on driving the most radical and successful models of the Bolognese brand. It was therefore logical that he bought a Gallardo Super Trofeo Stradale. It is in this variation that it is closest to the Super Trofeo which ran during the



son moteur V10 développant 570 Chevaux. Dans cette édition limitée à seulement 150 exemplaires, cette Gallardo de course, immatriculée pour la route, était affublée de l'aile arrière réglable en carbone de la Super Trofeo, d'un capot arrière en carbone ainsi que d'un superbe intérieur tourné vers la course. Comme nous l'apprend la facture d'achat d'origine, cette Trofeo Satradale fut vendue à notre collectionneur par le concessionnaire Lamborghini pour le Moyen Orient en février 2012. Comme il se doit, elle est Rosso Mars avec un intérieur rouge et noir mêlant superbement l'alcantara et le carbone. Parmi les options, la voiture est équipée d'un

système de navigation, des freins carbone céramique avec des étriers couleur rouge ainsi que d'un système de suspension réglable. Un essai sur les routes des montagnes suisses s'est avéré impressionnant, compte tenu de la tenue de route et du poids contenu de cette superbe voiture de circuit, homologuée pour la route. A ce titre, il est certain qu'elle constitue déjà un classique pour les collectionneurs. La voiture est dans un état proche du neuf avec moins de 1750 km au compteur, et sera vendue avec ses carnets et DVD du système de navigation, ainsi que son chargeur de batterie.

Blancpain Race weekend. With a dry weight of 1,340 kilos, it was a very powerful car with its V10 engine developing 570 hp. In this limited edition of only 150, this racing Gallardo, registered for the road, was equipped with the Super Trofeo's adjustable carbon spoiler, a carbon rear hood and a superb race-oriented interior. As the original purchase invoice tells us, this Trofeo Satradale was sold to our collector by the authorised Lamborghini dealer for the Middle East in February 2012. Appropriately, it is Rosso Mars with a red and black interior superbly blending alcantara and carbon. Among

the optional extras, the car is equipped with a navigation system, ceramic carbon brakes with red calipers and an adjustable suspension system. A test drive on the mountainous Swiss roads proved impressive, particularly the road holding and the contained weight of this superb track car, which is approved for road use. As such, it is certain that it is already a classic for collectors. The car is in near new condition with less than 1,750 km on the odometer and will be sold with its notebooks and DVD navigation system, as well as its battery charger.

2014 LAMBORGHINI AVENTADOR LP720-4 50 ANNIVERSARIO ○

Titre de circulation suisse
Swiss title

Châssis n° ZHWED2ZD9ELA02549

250.000 - 300.000 €

- Une Aventador en édition limitée
- Etat proche du neuf, moins de 1 330 km d'origine
- Equipée d'options très désirables
- Une Supercar qui reste apprivoisable

- *A limited edition Aventador*
- *Near new condition, less than 1,330 km*
- *Equipped with highly desirable options*
- *A Supercar that remains tameable*



Avec son profil d'avion furtif la Lamborghini Aventador est un véritable ovni lâché sur route. Remplaçante de la Murciélago, elle fut présentée au Salon de Genève 2011 et demeure encore au catalogue à ce jour. Assemblée dans une usine spécialement dédiée, l'Aventador est la première Lamborghini dotée d'un châssis

en fibre de carbone. Son moteur de 6 500 cm³ est conforme à la tradition avec 12 cylindres en V et délivre 700 ch à 8 250 tr/mn mais les spécificités du modèle sont à apprécier au niveau des liaisons au sol. Equipées de suspension à double triangulation, l'Aventador adopte la solution déjà largement utilisée en compétition>>>

With its stealthy aircraft profile the Lamborghini Aventador is a real UFO dropped on to the road. Replacing the Murciélago, it was presented at the 2011 Geneva Motor Show and is still in the catalogue today. Assembled in a specially dedicated factory, the Aventador is the first Lamborghini with a carbon fibre chassis. Its

6,500 cc engine conforms to tradition with 12 V-cylinders and delivers 700 hp at 8,250 rpm, but the specific features of the model are to be appreciated in terms of its suspension. Equipped with double-wishbone suspension, the Aventador adopts the solution already widely used in competition called "inboard">>>





>>> dite d'amortisseurs « in board », permettant de réduire les masses non suspendues et d'améliorer la tenue de route et la vitesse de passage en courbe. Le freinage est confié à quatre disques ventilés carbone-céramique et le poids de la voiture reste en dessous des 1 600 kg grâce à l'emploi généralisé de la fibre de carbone. Donnée pour 350 km/h, la Lamborghini se montre digne de ses furieuses aînées et se permet de passer sous la barre des trois secondes dans l'exercice du 0 à 100 km/h départ arrêté.

La voiture que nous vous présentons fait partie d'une série limitée produite par Lamborghini pour commémorer ses 50 ans. Il ne s'agit pas uniquement de modifications esthétiques mais bien d'améliorations sensibles de la voiture. Le moteur gagne 20 chevaux et les diffuseurs avant et arrière de la voiture sont redessinés. Notre collectionneur qui avait en mémoire la Countach 25^{ème} anniversaire, se porta immédiatement acquéreur de cette désirable série limitée. Comme nous l'apprend la facture d'achat

>>> *shock absorbers, reducing unsprung masses and improving road holding and cornering speed. Braking is provided by four ventilated carbon-ceramic discs and the car's weight remains below 1,600 kg thanks to the widespread use of carbon fibre. Capable of 350 km/h, the Lamborghini is worthy of its furious elders and takes three seconds in the exercise 0 to 100 from a standing start.*

The model on offer is part of a limited series, that involves not only aesthetic modifications but

also significant improvements to the car, produced by Lamborghini to commemorate its 50th anniversary. The engine gained 20 hp and the front and rear diffusers of the car were redesigned. Our collector who remembered the Countach 25th anniversary, immediately acquired this desirable limited series. As the original purchase invoice tells us, this Aventador was sold by the authorised Lamborghini dealer in the Middle East in January 2014. As it should be, it is Giallo Maggio



d'origine, cette Aventador lui fut vendue par concessionnaire officiel Lamborghini au Moyen Orient en janvier 2014. Comme il se doit, elle est Giallo Maggio avec un intérieur jaune et noir mêlant superbement l'alcantara, le cuir, et le carbone.

La voiture est équipée de nombreuses options qui s'élèvent à près de 10% du prix initial telles que : les surpiques intérieur ton sur ton, le volant multifonction en cuir perforé, les jantes peintes en noir, le capot moteur transparent, un système audio Sensunum, un pack intérieur fibre de carbone, les

sièges électriques et chauffants, les suspensions et étriers de frein couleur carrosserie. La voiture est dans un état proche du neuf, n'ayant eu qu'un seul propriétaire et affichant moins de 1 330 km au compteur. Elle sera vendue avec ses carnets et sa trousse à outils. Parmi les Supercars modernes débordantes de puissance, la Lamborghini Aventador rassure avec ses quatre roues motrices et sa boîte robotisée à sept rapports. Il est certain que dans cette intéressante édition limitée elle constitue déjà un classique.

with a yellow and black interior superbly blending Alcantara, leather, and carbon.

The car is equipped with many options that amount to nearly 10% of the initial price such as: tone-on-tone interior stitching, multifunction perforated leather steering wheel, black painted wheels, transparent engine hood, Sensunum audio system, carbon fibre interior package, electric and heated seats, matching body colour brake suspensions and calipers. The car is in near-new condition, with only one owner and less than

1,330 km on the odometer. It will be sold with its books and toolkit. Among the modern Supercars overflowing with power, the Lamborghini Aventador reassures with its four-wheel drive and its robotised seven-speed gearbox. It is certain that in this interesting limited edition form it already constitutes a classic.

2010 LAMBORGHINI MURCIELAGO LP 670-4 SV ○

Titre de Circulation UAE
 Certificat de dédouanement
 suisse
*UAE Certificate title
 Swiss Customs Clearance
 Certificate*

Châssis n° ZHWBA81H4ALA04037
 280.000 - 340.000 €

- La plus ultime des Murcielago
- Etat proche du neuf, avec moins de 2 570 km d'origine
- A collectionner dès aujourd'hui

- *The ultimate Murcielago*
- *Near new condition, with less than 2,570 original km*
- *A collector's must-have today*



Portant le nom d'un célèbre taureau de combat ayant si bravement résisté aux assauts du toréro, qu'il lui épargnera la vie, la Murciélago distille un parfum de puissance sauvage unique dans la production automobile moderne. Bestiale, brutale, même à l'arrêt elle évoque les fantastiques performances dont elle est capable.

Plus de 340 km/h en vitesse maxi, des accélérations foudroyantes, à peine plus de 3 secondes pour atteindre 100 km/h, la Murciélago SV abat le kilomètre départ arrêté en 20 secondes. Elle est motorisée par un V12 tout alliage de 6 500 cm³ qui développe dans cette ultime version 670ch transmis à la route via quatre roues motrices >>>

Named after a famous fighting bull that so bravely withstood the onslaught of the torero who spared his life, Murciélago exudes a perfume of wild power that is unique in modern automobile production. Bestial, brutal, even at standstill, it evokes the fantastic performances of which it is capable. More than 340

km/h at top speed, lightning acceleration, just over 3 seconds to reach 100 km/h, the Murciélago SV kills a kilometre in 20 seconds. It is powered by a V12 all-alloy 6,500 cc which in this ultimate version provides 670 hp transmitted to the road via permanent four wheel drive and limited slip >>>





>>>permanentes et des différentiels à glissement limité. Homologuée en 2006 par la FIA en catégorie LM-GTI pour les courses de GT et les 24 Heures du Mans, la version R-GT fera entrer le constructeur de Sant'Agata Bolognese dans le monde des courses automobiles. Présentée en 2009, la nouvelle SV pour Super Veloce permet à la Murcielago de gagner en performances grâce à une réduction de poids avec un gain de 100kg sur la balance. Proposée avec la boîte robotisée E-Gear, elle adopte des freins carbone-céramique et transforme la Lamborghini en une véritable voiture de course capable de s'illustrer sur tous les circuits. Supercar assumée, elle fut fabriquée à seulement 350 exemplaires ce qui en fait un modèle extrêmement rare et la plus diabolique des Murcielago jamais produite.

Il était donc naturel que notre collectionneur, particulièrement exigeant dans le choix de ses Lamborghini, jette son dévolu sur ce modèle, représentant l'aboutissement ultime de la gamme. Achetée au Moyen Orient., en décembre 2010, La voiture est dans une superbe robe Giallo Orion. La facture d'achat précise les intéressantes spécifications SV de la voiture tel : l'aile arrière en carbone, l'intérieur avec des finitions spécifiques, les sièges sport. La voiture est équipée d'une caméra de recul ainsi que d'un système multimédia Kenwood, de sa housse ainsi que de sa trousse à outils. Importé en Suisse, la voiture n'a pu pas été immatriculée, les normes antipollution étant très strictes. La possibilité d'acquérir une des 350 Lamborghini Murcielago LP 670-4 SV est déjà une opportunité rare, mais dans un tel état, et avec un si faible kilométrage elle devient unique.

>>>*differentials. Approved in 2006 by the FIA in the LM-GTI category for GT races and the Le Mans 24 Hours, the R-GT version brought the Sant'Agata Bolognese manufacturer into the world of motor racing. First introduced in 2009, the new SV (for Super Veloce) allows this version of the Murcielago to gain in performance thanks to a weight reduction with 100kg less on the scales than the standard model. Offered with the E-Gear robotised gearbox, it sports carbon-ceramic brakes and transforms the Lamborghini into a real racing car capable of making a name for itself on all circuits. Considered as a supercar, only 350 examples were made, which makes it an extremely rare model, and the most diabolic Murcielago ever produced.*

It was therefore natural that our collector, particularly demanding in his choice of Lamborghini, should set his heart on this model, representing the ultimate in the range. Purchased in the Middle East in December 2010, the car is in a beautiful Giallo Orion array. The purchase invoice specifies the interesting SV specifications of the car such as carbon rear spoiler, interior with specific finishes, sport seats. The car is equipped with a rear view camera as well as a Kenwood multimedia system, its cover and tool kit. Imported into Switzerland, the car could not be registered, as emission standards are very strict. The possibility of acquiring one of the 350 Lamborghini Murcielago LP 670-4 SV is already a rare opportunity, but in such a condition, and with such a low mileage, it becomes unique.



2014 ROLLS-ROYCE WRAITH ○

Titre de circulation Suisse
Swiss title

Châssis n° UX77591

180.000 - 220.000 €

- Options exceptionnelles et désirables

- Superbe combinaison de couleurs

- Illustre le renouveau de Rolls-Royce

- *Equipped with exceptional options*

- *Superb colour combination*

- *An illustration of Rolls-Royce's renewal*



Présentée lors du Salon de Genève en mars 2013, la Rolls-Royce Wraith rend hommage au modèle fabriqué avant-guerre entre 1938 et 1939. Troisième Rolls-Royce élaborée depuis que BMW a pris le contrôle de la marque fondée en 1906 par Frederick Henry Royce et Charles Stewart Rolls, le coupé Wraith inaugure une ligne

résolument nouvelle. Loin d'évoquer un spectre comme le suggère la traduction de son nom en français, la Wraith évoque la vitesse avec son profil sportif qui n'est pas sans rappeler les cousines Continental GT des années 50 dont le dessin du pavillon fuyait vers la malle arrière, accentuant cette impression de mouvement. Construite sur la >>>

Launched at the Geneva Motor Show in March 2013, the Rolls-Royce Wraith pays tribute to the model manufactured before the war between 1938 and 1939. Third Rolls-Royce developed ever since BMW took control of the brand, founded by Frederick Henry Royce and Charles Stewart Rolls in 1906, the Wraith coupe

unveils a genuinely new design. The Wraith evokes the speed along with its sporty profile that remind ourselves from its 1950s cousins the Continental GT cars, of which the flag design escaped towards the rear trunk, emphasizing this impression of motion. Built on the Ghost's baseline but shorter in length by 13cm and more>>>





>>> base de la Ghost mais plus courte de 13 cm en longueur et plus alerte avec un empattement raccourci de 18 cm, la Wraith est capable de performances hors du commun pour une voiture de ce gabarit. Son capot renferme un V12 de 6,5L de cylindrée développant pas moins de 632 chevaux, ce qui en fait une des Rolls les plus performantes de l'histoire de la marque. Auto limitée à 250 km/h, ce grand coupé de plus de 2,4 tonnes accélère comme une sportive avec un zéro à 100 abattu en moins de 5 secondes. Voiture spectaculaire, elle s'inscrit pleinement dans la tradition des Rolls de grande classe, étant construite à la main dans l'usine de Goodwood.

La voiture que nous vous présentons est un millésime 2014. Dès l'entrée à bord, on est émerveillé par le luxe et la qualité de construction qui s'en dégage. L'aménagement intérieur est véritablement somptueux, en ouvrant la porte, le ciel de toit étoilé s'illumine pour mieux

vous emporter vers un nouveau voyage, un nouveau rêve. Les matières utilisées sont parfaitement accordées, le bois, l'alternance de cuir lisse et de cuir grainé pour la console, les boutons translucides sont autant d'éléments donnant à l'habitacle un aspect luxueux et moderne. Quelques touches de sportivités sont distillées tels les compteurs blancs.

Élégante, dans sa teinte Black Diamond Metallic, dont la ligne est rehaussée par un filet rappelant la couleur des sièges, la voiture fut vendue neuve au Moyen Orient par le concessionnaire Rolls-Royce officiel. Elle fut ensuite envoyée en Suisse par son unique propriétaire. Vendue avec son manuel en anglais et en arabe, elle n'affiche aujourd'hui qu'un peu plus de 440 kms au compteur. C'est donc une des voitures récentes les plus spectaculaires, équipée d'options exceptionnelles que nous vous proposons dans un état proche du neuf.

>>> alert with a shortened 18cm wheelbase, the Wraith is capable of outstanding performance for a car of this size. Its bonnet encloses a 6.5-litres V12 engine developing no less than 632 horsepower, making it one of the brand's highest performing Rolls to date.

Self-limiting to 250 km/h, this big coupe of more than 2.4 tons speeds up like a sports car, going from 0 to 100 achieved in less than 5 seconds. Certainly a spectacular car, it adheres completely into the Rolls tradition, being built by hand at the Goodwood factory.

The car we are offering today is a 2014 vintage. Once inside, we feel amazed by the luxury and manufacturing quality that emanates from it. The interior is truly sumptuous: when opening the door, the roof headliner covered in stars illuminates to better take you into a new journey, a new dream. Materials used are perfectly matched, the wood, the alternation of smooth

leather and grained leather for the console, the transparent buttons are all elements giving the interior a luxurious and modern appearance. Some sporting touches are also present such as the white meters.

Elegant in its Black Diamond Metallic colour, the car was sold new by the authorized Rolls Royce dealer in the Middle East. It was then shipped to Switzerland by its current owner. Sold with its manual in English and French, it only has now just over 440 km on the clock. This is consequently one of the greatest modern cars, fitted with exceptional options that we are offering in an almost-new condition.



2014 PORSCHE 911 (991) TURBO S ○

Titre de circulation Suisse
Swiss title

Châssis n° WPOZZZ99ZES161084

110.000 - 130.000 €

- Superbe couleur
- Voiture à l'état proche du neuf
- Parfaitement équipée

- *Gorgeous colour*
- *Nearly new car*
- *Perfectly equipped*



Depuis 1995, toutes les Porsche 911 turbo ne sont plus disponibles qu'en transmission intégrale. Sage décision car avec une puissance qui ne cesse d'augmenter de millésimes en millésimes, compter sur quatre roues motrices pour transmettre toute cette puissance au sol est non seulement un gage d'efficacité mais aussi de sécurité... Avec un six cylindres à plat qui délivre désormais 560 chevaux, ce modèle de Porsche 911 Turbo S type 991 de 2014 est la digne héritière de la lignée des 911 suralimentées initiée en 1975. Capable de performances époustouflantes, plus rapide en pointe que les versions 997 GT3 et GT3 RS,

une 911 Turbo S promettait 318km/h de vitesse maxi et un 0 à 100 abattu en 3 secondes et 1 dixièmes. Autant de chiffres qui confirment sa place dans le cercle fermé des Supercars utilisables en quotidien. Uniquement livrable avec la formidable boîte PDK, elle emprunte de nombreux équipements habituellement réservés aux modèles compétition à l'image des jantes à écrous centraux ou encore les disques de freins céramique PCCB pour Porsche Ceramic Composite Brake. A l'intérieur, c'est l'habitacle familier d'une 911 équipé des sièges sport adaptatifs alors que de l'extérieur on

Since 1995, all Porsche 911 Turbos are only available in all-wheel drive. A wise decision indeed: with a power that continues to increase year on year, relying on four-wheel drive to transmit all this horsepower on the ground is not only an evidence of efficiency but also safety. With a flat six-cylinder engine now delivering 560 horsepower, this 2014 Porsche 911 Turbo S model type 991 is the worthy successor from this line of supercharged 911 cars first introduced in 1975. Capable of breathtaking performance, faster

than the 997 GT3 or GT3 RS versions in terms of maximum speed, the 911 Turbo S could reach a top speed of 318 km/h and 0 to 100 in 3.1 seconds! So many figures that confirm its place within the closed circle of supercars that can still be used daily. Only available with the formidable PDK box, it has many parts usually reserved for competition models like wheel rims with central caps or PCCB ceramic brake discs (Porsche Ceramic Composite Brake). Inside, it is the familiar 911 interior equipped with



retrouve la carrosserie élargie propre aux modèles turbo, les ouvertures latérales en amont des roues arrière et le discret becquet apposé au niveau du capot moteur. Le modèle que nous vous présentons est superbe, dans sa teinte bleu saphire métallisée (Code M5J), avec un intérieur sobre, dans une élégante teinte bleue. On peut penser qu'il s'agit de la plus parfaite des Supercars tant elle est performante et polyvalente. Elle est équipée d'options qui seront particulièrement appréciées dans le cadre d'un usage régulier : sièges ventilés et chauffants, système audio surround Burmester et grand toit

ouvrant. Vendue neuve au Moyen Orient elle n'avait quasiment pas roulé avant d'arrivée en Suisse. En 2016 la voiture fut révisée alors que la voiture avait 141 km. Son compteur affiche un peu moins de 170 km aujourd'hui, et la voiture qui sera vendue avec ses carnets d'utilisation et de service se présente dans un état qui pourrait être qualifié de neuf si cette Porsche 991 turbo S ne fêtait pas cette année son quatrième anniversaire!

adaptive sports seats while from the outside, there is an enlarged bodywork typical to turbo models, lateral air ducts and vents near rear wheels and the discreet spoiler attached to the engine bonnet. The model on offer is truly superb in its metallic blue sapphire colour (Code M5J) and with a sober interior in an elegant blue colour. Due to its power and versatility, it could be considered as the perfect supercar. It is equipped with options that will be particularly appreciated in the context of regular use: ventilated

and heated seats, Burmester surround sound system and large sunroof. Sold new in the Middle East, it's hardly been driven before arriving in Switzerland. The car was serviced in 2016, even though it only had a mileage of 141 km. With the odometer showing a mileage of just under 170 km today and for a car that will be sold with its instructions manual and service logbook, you could say that this Porsche 991 Turbo S is pretty much new despite celebrating its fourth anniversary this year.

Première main, moins de 990 km d'origine / *One owner from new, less than 990 original km*

2013 ROLLS-ROYCE PHANTOM COUPÉ ○

Titre de circulation Suisse
Swiss title

Châssis n° UX76038

260.000 - 340.000 €

- La plus fantastique voiture de son époque

- Etat proche du neuf avec moins de 990 km d'origine

- Désirable deuxième série

- *The greatest car of its time*

- *Near new condition with less than 990 original km*

- *Desirable second series*



Basé sur la version du cabriolet Phantom, le coupé restera comme le premier modèle de Rolls-Royce à être assemblé dans l'usine de Goodwood. Bentley ayant conservé l'usine historique de Crewe, Roll-Royce devait se réfugier dans le nouveau site industriel construit par BMW, propriétaire de la marque britannique depuis 1998. Il est

désormais loin le temps où l'on taisait les chiffres de puissance d'une Rolls-Royce. L'expression consacrée qui soulignait que la puissance d'une Rolls était « suffisante » a fait place à une véritable fiche descriptive. Majestueux coupé de plus de 5m60 de long, le Phantom est motorisé par un V12 de près de 7 litres de cylindrée développant>>>

Based on the Phantom Cabriolet version, the coupe was the first Rolls-Royce model to be assembled in the Goodwood factory. Bentley having kept the historic Crewe factory, Roll-Royce had to take refuge in the new industrial site built by BMW, owner of the British brand since 1998. The days when the

vital statistics of a Rolls-Royce were kept under cover are long gone. The term "sufficient" that was shorthand for the power of a Royals Royce has since been replaced by a thorough description card. A majestic coupe more than 5.6 metres long, the Phantom is powered by a V12 of nearly 7 litres displacement developing>>>







» 460 ch et disposant d'un énorme couple de 72 daN/m. Véhicule de grand luxe, capable de déplacer ses 2 640 kg à près de 240 km/h, le coupé Phantom est capable de transporter quatre personnes sur de longues distances dans un luxe et un confort à nul autre pareil. Il s'agit d'un modèle de la deuxième série équipé de la boîte 8 vitesses, d'un système de navigation revue et de certains détails de carrosserie améliorés afin de faire de ce modèle phare de la marque une automobile parfaitement au goût du jour.

Vendue neuve à notre collectionneur par le concessionnaire officiel Rolls-Royce, au Moyen Orient, la voiture est majestueuse et sportive dans sa teinte Aviator Grey avec des jantes Aviator matt. On peut rester

de longues minutes admiratif, confortablement installé dans l'habitacle, afin d'apprécier l'alliance des différents matériaux utilisés, subtile mélange de cuir, de bois, et d'aluminium. On comprend alors que l'on ne se trouve pas dans une simple voiture, mais bien dans un vaisseau amiral, équivalent de l'une de ces luxueuses autos d'avant-guerre, véritable jets privés de l'époque.

Vendue avec ses carnets de services en anglais et en arabe, ainsi que la boîte en bois vernis renfermant les deux porte-clés Rolls-Royce, l'exemplaire que nous vous proposons est dans un état proche du neuf avec moins de 990 km parcourus.

» 460 hp and having an enormous torque of 72 daN/m. A luxury vehicle, capable of moving its 2,640 kg at nearly 240 km/h, the Phantom Coupé is capable of transporting four people over long distances in unparalleled luxury and comfort. This is a model of the second series equipped with the 8-speed gearbox, a revised navigation system and some improved bodywork details to make this flagship model of the brand a car in perfect keeping with today's trends.

Sold new to our collector by the authorised Rolls-Royce dealer in the Middle East, the car is regal and sporty in its Aviator Grey shade with matt Aviator rims. One can admire at length the comfortably appointed cabin, the alliance of the various

materials used, subtle mixture of leather, wood, and aluminium. We understand then that we are not in a simple car, but in a flagship, equivalent to one of those luxurious pre-war cars. Real private jets of their time.

Sold with its service books, as well as the varnished wooden box containing the two Rolls-Royce key rings, the copy we offer is in near new condition with less than 990 km on the odometer.

2012 ASTON MARTIN ONE-77 Q-EDITION ○

Titre de circulation Suisse
Swiss title

Châssis n° SCFGFXXX4BGS17734

1.900.000 - 2.300.000 €

- Très exclusive Q-Edition
- Première main et 360 miles d'origine
- L'Aston la plus exclusive, une hypercar

- *Very exclusive Q-Edition*
- *One owner and 360 miles from new*
- *The most exclusive Aston, a hypercar*



Aston Martin est une marque qui à l'image d'autres constructeurs de voitures d'exception porte l'empreinte d'un homme. Si Lionel Martin en fut le fondateur, Sir David Brown devait la sublimer en faisant d'une petite officine britannique un challenger des meilleurs spécialistes de voitures de sport de l'après-guerre. Rapides, les

Aston Martin DB allaient semer le trouble parmi les Jaguar, Maserati et autres Ferrari en Grand Tourisme mais aussi en catégorie Sport avec pour couronnement une victoire aux 24 Heures du Mans en 1959 pour l'Aston Martin DBR/1 de Roy Salvadori et Carroll Shelby. Plusieurs décennies plus tard et après bien des déboires pour>>>

Aston Martin is a brand that, like other exceptional car manufacturers, bears the stamp of a certain individual. If Lionel Martin was the founder, Sir David Brown went on to make something sublime by turning a small British car factory into a challenger of the best post-war sports car specialists. The speed of

the Aston Martin DB sowed panic not only among other Grand Tourer coachmakers like Jaguar, Maserati and Ferrari but also on the race circuits, coming in with a crowning victory in the 24 Hours of Le Mans in 1959 in the Aston Martin DBR/1 driven by Roy Salvadori and Carroll Shelby. Several decades later and >>>





>>> les voitures britanniques, David Richards prenait le contrôle d'Aston Martin en rachetant la marque à Ford en 2007. Homme d'affaire avisé marqué par des années de compétition automobile au plus haut niveau, il allait redonner le souffle nécessaire à assurer l'avenir de la production. Fermement convaincu qu'Aston Martin était synonyme d'exception et d'excellence David

Richards imagine qu'une clientèle de connaisseurs puisse être véritablement associée dans la conception de leur modèle d'Aston Martin. Afin de souligner que le créneau et l'avenir d'Aston Martin se rapportait au très haut de gamme, il déclarait dès 2008 qu'avec la future One-77 les clients de la marque allaient connaître une expérience ultime en terme de personnalisation de leur voiture. La One-77 est

>>>after many setbacks for British cars, David Richards took control of Aston Martin by buying the brand from Ford in 2007. A shrewd businessman marked by years of motor racing at the highest level, he was to breathe new life into its future. Firmly convinced that Aston Martin was synonymous with exception and excellence David Richards imagined that a clientele

of connoisseurs could be truly associated in the design of their personal Aston Martin model. In order to emphasize that Aston Martin's niche and future were related to the very high-end, he declared in 2008 that with the upcoming One-77 the brand's customers would experience the ultimate in terms of customization of their car. The One-77 was discreetly presented at the Paris



présentée au Salon de Paris en 2008. Permettant aux futurs propriétaires d'une Aston Martin One-77 d'exposer leurs exigences et attentes directement aux ingénieurs et designers afin d'obtenir une véritable automobile sur mesures. Limitée à 77 exemplaires, cette série très confidentielle, discrètement dévoilée au Mondial de l'Automobile de Paris en 2008 allait donner suite une autre série encore plus exclusive

de 7 exemplaires dénommée Q-Series. L'Aston Martin One-77 Q-Series tenant son appellation en référence au département « Q » dont l'activité est essentiellement dédiée aux commandes spéciales et à la personnalisation des modèles, un clin d'œil aussi au célèbre Q de James Bond, qui transformait les différentes montures de l'agent secret. Outre son aspect unique qui en fait une Aston Martin à>>>

Motor Show in 2008. Future owners of an Aston Martin One-77 were invited to set out their requirements and expectations directly to engineers and designers in order to obtain a truly tailor-made car. Limited to 77 specimens, this very confidential series and was to be followed by another even more exclusive series of 7 specimens called the Q-Series. The Aston Martin

One-77 Q-Series, named after the "Q" department whose activity is essentially dedicated to special orders and model customization, is also a nod to James Bond's famous Q-branch, which transformed the secret agent's various car models. Besides its unique appearance, which makes this an Aston Martin unlike any other, the One-77 is not a car to be classified in the Supercar r>>>



>>> nulle autre pareille, la One-77 n'est pas une voiture à ranger dans la catégorie des Supercars mais bien dans celle des Hypercars car elle est capable de performances de très haut niveau. Pour preuve Selon la firme, elle aurait atteint 354,86 km/h lors de tests secrets en Europe du Sud. Son V12 de 7,3 litres de cylindrée fut élaboré par les ingénieurs du motoriste britannique Cosworth, offre 750 ch et un couple de 75 daN/m. Le châssis des One-77 étant réalisé en carbone et la carrosserie en aluminium, la voiture ne pèse que 1 630 kg, ce qui est une prouesse pour un coupé de plus de 4m60 de longueur et 2m20 de large. Loin d'être une voiture spartiate et inconfortable, l'Aston Martin One-77 Q-Series présente un cockpit habillé dans sa quasi-totalité de carbone, associé aux matériaux les plus nobles, dignes de la tradition des modèles D.B chers à Sir David Brown.

De l'extérieur, la Q-Series se distingue d'un exemplaire One-77 grâce à son spoiler rouge placé sous le pare-choc, ses étriers également de couleur rouge et son aileron placé sur la malle arrière. Étant le premier exemplaire de cette confidentielle lignée, le modèle que nous vous proposons est une première main et n'a parcouru que 360 miles depuis sa sortie d'usine. Elle est évidemment livrée avec la totalité de sa documentation d'origine, carnets, double de clefs, manuels.

Il s'agit d'une opportunité unique d'acquérir une Q-Edition avec un peu plus que le 'delivery mileage' et qui est, une première main. La beauté de la ligne de ce modèle exclusif est remarquable, les accélérations sont faramineuses, le tout dans une sculpture de carbone.

>>>category but in the Hypercar category because it is capable of very high level performance. As proof, according to the firm, it reached 354,86 km/h during secret tests in Southern Europe. Its 7.3-litre V12 engine was developed by engineers at British engine manufacturer Cosworth and offers 750 hp and 75 daN/m torque. With the One-77 chassis made of carbon and the body made of aluminium, the car weighs only 1,630 kg, which is a feat for a coupé over 4.60m long and 2.20m wide. Far from being a Spartan and uncomfortable car, the Aston Martin One-77 Q-Series presents a cockpit dressed in its quasi-totality of carbon, associated with the most noble materials, worthy of the tradition of the D.B models dear to Sir David Brown. From the outside, the Q-Series stands out from a One-77 with its red spoiler under the bumper, red

stirrups and rear trunk spoiler. Being the first example of this ultra limited series, the model on offer is with its first owner and has covered only 360 miles since leaving the factory. It is, needless to say, delivered with all its original documentation, notebooks, spare keys, and manuals.

This is a unique opportunity to acquire a Q-Edition with a little more than the delivery mileage and is in essence brand new. The beauty of the line of this exclusive model is remarkable, the accelerations are mind-blowing, all set in a carbon sculpture.



1999 BENTLEY CONTINENTAL SC TARGA

Titre de circulation Suisse
Dédouanée en UE
Swiss title, EU customs cleared
Châssis n° SCBZZ22E9XCX65057
85.000 - 95.000 €

- Savant dosage de puissance et de confort
- Très agréable à conduire
- Extrêmement rare

- Generous amount of performance and comfort
- A great pleasure to drive
- Extremely rare



La Bentley Continental conjugue les qualités de confort et de prestance qui sied aux voitures de maître et les performances élevées héritées du passé sportif de la marque. Digne héritière de la mémorable Type R, la version moderne de la Continental, l'émblématique coupé de Bentley a connu une déclinaison « découvrable » avec la Continental SC targa. Déjà rare en version deux portes « classique », les Continental SC targa également appelées Sedanca Coupé le sont plus encore puisqu'elles ne furent fabriquées qu'à seulement 73 exemplaires.

Grâce à son V8 de 375 ch, une Continental SC peut dépasser les

270km/h et cette imposante voiture de plus de 2 tonnes 6 est capable d'abattre le 0 à 100 km/h en à peine plus de 6 secondes. Exporté aux Etats Unis comme la majorité des modèles produits, cet exemplaire fut livré neuve au Texas où il connaîtra deux propriétaires. De retour sur le vieux continent, il enchante son nouveau propriétaire sur les routes de Suisse où il a été importé en 2011. En parfait état de présentation avec son toit amovible, son cuir pleine peau et ses jantes chromées Mulliner, cet exemplaire dispose de tous ses accessoires de bord ainsi que sa documentation.

The Bentley Continental combines comfort and poise qualities aimed as chauffeur-driven cars and with high performance inherited from the brand's sporty past. Worthy successor to the memorable Type R, the Continental's modern version, an iconic coupe of Bentley, has had a "discoverable" declination with the Continental SC Targa. Already rare in its two doors' "classic" version, the continental SC Targa (also known as Sedanca Coupe) is even more so since only 73 pieces were made.

Thanks to its V8 engine of 375 hp, the Continental SC can exceed

270 km/h and this imposing 2.6 tons car is able to achieve 0 to 100 km/h in just over 6 seconds. Exported to United States like most models produced, this vehicle was delivered new in Texas where it had two owners. Brought back to the old continent where it was imported in 2011, it delights its new owner on the roads of Switzerland. In perfect condition with its removable roof, full grain leather and its Mulliner chromed wheels, this car possesses all its accessories and documentation.

2004 FERRARI 360 MODENA SPIDER

Carte grise française
French title

Châssis n° ZFFYT53B000135623

40.000 - 60.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Superbe déclinaison Spider
- Version boîte manuelle recherchée
- Des performances toujours époustouflantes

- *Superb Spider declination*
- *Sought-after manual gearbox version*
- *Breathtaking performance*



Dans son intemporelle livrée Rosso Corsa, ce spider est réellement séduisant. Grâce à son intérieur en cuir beige, l'habitacle est très lumineux et a conservé un bel état de présentation. Des moquettes couleur biscuit et une capote en alpaga noir en très bon état viennent compléter l'ensemble. Précisons que le mica de la capote nécessitera un soin pour retrouver plus de transparence. Cet exemplaire a eu une histoire atypique. En effet, il fut dérobé par son propre propriétaire, saisi par les banques. Ce dernier, amoureux de sa Ferrari, alla même jusqu'à modifier l'identification de l'auto pour lui faire quitter la France. Une fois saisie, la voiture pu retrouver son identité d'origine et a bénéficié d'une

refrappe de son numéro de série par les Etablissements Ferrari Charles Pozzi, justifiée sur facture. Elle fut sérieusement révisée il y a 6 ans chez Sampaio Automobiles pour près de 5000 €, la distribution ayant été remplacée. Son compteur ne totalise aujourd'hui qu'à peine 23 000 km et bien qu'elle n'ait extrêmement peu roulé ces dernières années, elle nécessitera une révision d'usage pour répondre aux prescriptions du constructeur. Dans la lignée des fameuses berlinettes Ferrari à moteur central arrière, la 360 Modena est un jalon incontournable et encore accessible. Plus recherché qu'en boîte FI, ce spider offre un ratio agrément/prix probablement imbattable.

In its timeless Rosso Corsa livery, this spider is truly seductive. Thanks to its beige leather interior, the interior is very bright and has kept a beautiful state of presentation. Biscuit coloured carpets and a black alpaca hood in good condition complete the set. It must be specified that the mica of the hood will require a care to find more transparency. This car had an atypical story. Indeed, it was stolen by its own owner, seized by the banks. The latter, in love with his Ferrari, even modified the car's identification to make it leave France. Once seized, the car could recover its original identity and benefited from a

retying of its serial number by Etablissements Ferrari Charles Pozzi, justified on invoice. It was seriously revised 6 years ago at Sampaio Automobiles for nearly 5,000 €, the distribution having been replaced. Its meter only totals 23,000 km today and although it has been driven extremely little in recent years, it will require a service to meet the manufacturer's requirements. In the tradition of the famous Ferrari berlinettes with central rear engine, the 360 Modena is an essential and still accessible landmark. More sought after than in FI box, this spider offers a probably unbeatable price / pleasure ratio.

2015 MERCEDES-BENZ SL 63 AMG WORLD CHAMPIONSHIP COLLECTOR'S HAMILTON EDITION #19 ◆

Titre de circulation tchèque
Czech title

Châssis n° WDDJK7EAXFF037013
180.000 - 220.000 €

• 19 exemplaires seulement !

• Neuve, 30 km d'origine

• Modèle rarissime et
emblématique

• Only 19 examples made

• New, genuine 30 km mileage

• Extremely rare and symbolic
model



A la fin de la saison 2014, Mercedes avait toutes les raisons d'être un constructeur heureux, au moins sur le plan sportif. Il avait en effet dominé la saison de Formule 1 de la tête et les épaules, remportant en Formule 1 les deux titres mondiaux, constructeur et pilote. Sur les 19 Grand Prix, Mercedes avait en effet remporté 16 victoires grâce à ses deux pilotes Nico Rosberg et Lewis Hamilton, ce dernier se coiffant de la couronne mondiale. Un tel succès méritait un hommage et Mercedes choisissait de l'effectuer par le biais d'une série spéciale de son roadster SL 63 AMG, une des machines les plus puissantes de la gamme. Cette série de 38 voitures se répartissait en

deux fois 19 exemplaires (un clin d'œil aux 19 Grand Prix) correspondant à une version « Rosberg » et une version « Hamilton » dont la finition, selon le constructeur, avaient été définie avec la collaboration des pilotes.

La première était de teinte blanc glacier avec des inserts argentés et une sellerie assortie, alors que la seconde prenait le parti inverse avec une couleur noire soulignée d'accessoires dorés. Parmi les détails les plus personnalisés de ces voitures se trouvaient les moquettes : sur la version Rosberg, elles affichaient le circuit d'Hockenheim, théâtre de la victoire du pilote allemand et, sur la version Hamilton, c'est

At the end of the 2014 season, Mercedes had every reason to be a happy manufacturer, at least on the sporting level. It had indeed dominated the Formula 1 season from start to finish, winning both constructor and driver Formula 1 world titles. In fact, Mercedes went on to win 16 of the 19 Grand Prix, also thanks to both its drivers Nico Rosberg and Lewis Hamilton, the latter being crowned world champion. Such success deserved a tribute, hence why Mercedes decided to build a special edition of the SL 63 AMG roadster, one of the most powerful cars in its model range. This series of 38 cars was equally

divided into two sets of 19 units (referring to 19 Grand Prix), the "Rosberg" version and the "Hamilton" version. According to the manufacturer, both drivers collaborated to add final touches to their respective versions. The first one was in white glacier with silvery inserts and matching upholstery, whilst the other version had the opposite, black colour and highlighted in gold accessories. The carpets were among the most bespoke details on these cars: on the Rosberg version, it displayed the Hockenheim race track where the German driver won the race, and on the Hamilton



le circuit de Silverstone qui apparaissait, rappelant la première place du pilote britannique. D'autres détails de finition donnaient à ces modèles un caractère très exclusif. Sous le capot, on retrouvait le V8 de 5,5 litres double turbo dont la puissance de 585 ch permettait à la voiture d'atteindre 300 km/h (grâce à la suppression de la limitation imposée à la version standard). Pour passer de 0 à 100 km/h, 4,2 secondes suffisaient à cette impressionnante machine. Comble de la coquetterie, Mercedes n'avait commercialisé ces voitures que par paire pour commencer, au prix de 749 000 €, avant de permettre dans un deuxième temps la vente

d'exemplaires seuls, pour la somme de 380 000 €. La voiture que nous proposons a été vendue neuve à la famille Royale du Qatar, il s'agit de l'exemplaire n°19, sur le total de 19, et il est intéressant de noter, comme le rappelle une plaque dans l'habitacle, que le dix-neuvième Grand Prix de la saison 2014 était celui d'Abu Dhabi, remporté par Hamilton et confortant son titre de champion du monde. Aujourd'hui, cette voiture n'affiche que 30 km d'origine. Elle se présente dans un état neuf et peut être considérée comme n'ayant jamais roulé, ce qui la rend d'autant plus exceptionnelle. ♦ Se référer à la page 6

version, it showed the Silverstone circuit, commemorating the British driver's first place. Other finishing details gave these models quite an exclusive character. Under the bonnet, you would find the 5.5-litres twin-turbo V8 engine with a power of 585hp, allowing the car to reach 300 km / h (thanks to the removal of the limitation imposed on the standard version). A staggering 4.2 seconds was enough to go from 0 to 100 km/h in this impressive machine. To start with, Mercedes would only market these cars in pairs at the price of € 749,000. A little while later, they then allowed those cars

to be sold separately for the sum of € 380,000 each. The car on offer was sold new to the Royal Family of Qatar; this car is No 19, out of the 19 examples produced. A plate inside the car shows the number 19, linked to the nineteenth Grand Prix of the 2014 season, in Abu Dhabi, won by Hamilton who secured his World Championship title. This car only displays 30 km on the odometer today. Therefore, this Mercedes is in as new condition today and is considered to have never been on the road, which makes it even more exceptional. ♦ Refer to page 6

2014 MERCEDES-BENZ SLS GT AMG COUPÉ FINAL EDITION

Carte grise française
French title

Châssis n° WMX1973781A011329

460.000 - 540.000 €

- Très rare, faible kilométrage, 135 km
- Merveilleux équilibre entre comportement sportif et confort
- Sonorité envoûtante, déjà « Collector »

- *Rare, low mileage, 135 km*
- *Perfect balance between sporting behavior and comfort*
- *Bewitching sound, already a "Collectible"*



La SLS reprend le thème de la 300 SL de 1954 de par ses proportions tant en coupé à portes papillon ou en roadster. L'intérieur très épuré mais très fonctionnel, utilise des matériaux nobles comme l'aluminium, le cuir mais également la fibre de carbone. Présentée au salon de Francfort en 2011 dans la version ouverte, elle fût relayée

en 2012 par le modèle GT. Le V8 de 6,2 litre développait 20 ch de plus soit 591 ch, ce qui améliora les performances, lui permettant d'atteindre 320 km/h et de passer de 0 à 100 km/h en 3,7".

La « Final Edition » a été présentée au salon de Los Angeles 2014, là où se trouve concentrée la clientèle pour ce genre de >>>

The SLS was inspired by the 300 SL of 1954, in terms of proportions, both as a coupe with scissors doors and as a roadster. The interior is very refined but also very functional, and uses high quality materials such as aluminium, leather and carbon fibre. Launched at the Frankfurt Motor Show of 2011

as a convertible, it was followed up in 2012 with the GT version. The 6.2-liter V8 developed an additional 20bhp, 591bhp to be exact, which improved performance and allowed the car to reach a top speed of 320 km/h, with a 0 to 100 km/h acceleration time of 3.7 seconds. The "Final Edition" was presented >>>



>>> Supercar. La tenue de route est exemplaire grâce à son moteur très reculé et à sa boîte-pont, la voiture vire bien à plat. Chaque moteur, comme il se doit chez AMG, est assemblé et signé par son mécanicien. Accouplé à la boîte de vitesses Speedshift à 7 rapports, à l'ESP déconnectable et à ses gros étriers de freins à 6 pistons à l'avant et 4 à l'arrière, ce coupé se révèle être une fabuleuse GT.

La voiture présentée a été livrée le 19 mai 2014 chez Mercedes Benz à Leipzig en Allemagne et immatriculée en France le 27 août 2014. Elle totalise seulement 135 km compteur ! L'intérieur est en cuir noir surpiqué blanc à motif à losange, dans le plus pur style des voitures de course des années 50, et son volant est recouvert de peau retournée noire. Le moteur est signé du nom de son monteur, Eric Riehm, et elle est accompagnée de ses carnets. Le capot, l'aile et la lame inférieure du spoiler avant sont en fibre de carbone. Les jantes spéciales de 20" sont associées à des pneus Michelin Pilot Super Sport. Elle allie le confort et le comportement sportif, avec un fond de brutalité dans une sonorité inimitable et est déjà hautement collectionnable car seulement 350 exemplaires ont été produits, coupés et cabriolets confondus.

>>> *at the 2014 Los Angeles Motor Show which Supercar customers frequent in their numbers. The handling is exemplary and thanks to the weight distribution of the engine and transaxle the car negotiates corners smoothly. Every engine, as we expect from AMG, is assembled and signed by its mechanic. Coupled to the 7-speed Speedshift transmission, disconnectable ESP and its large 6-piston front and 4-piston rear brake calipers, this coupe proves to be a fabulous GT.*

The car we present was delivered on 19 May 2014 to Mercedes Benz in Leipzig, Germany and registered in France on 27 August 2014. There are a mere 135 km on the counter. The interior is in black stitched white leather with a diamond pattern, in the purest tradition of racing cars of the 50s, and its steering wheel is covered with black suede. The engine is stamped with the fitter's name, Eric Riehm, and comes with its notebooks. The front bonnet, the spoiler and the lower lip of the front spoiler are carbon fibre. Special 20" custom wheels are combined with Michelin Pilot Super Sport tyres. It combines comfort and sporting behaviour, with a note of brute force in its inimitable sound and is already highly collectible because only 350 specimens were produced, including coupes and cabriolets.





2014 MERCEDES-BENZ SLS GT AMG ROADSTER FINAL EDITION

Carte grise française
French title

Châssis n° WMX1974781A011124

500.000 - 600.000 €

- Très rare, faible kilométrage, 230 km
- Merveilleux équilibre entre comportement sportif et confort
- Sonorité envoûtante, déjà « Collector »

- *Rare, low mileage, 230 km*
- *Perfect balance between sporting behaviour and comfort*
- *Bewitching sound, already a "Collectible"*



La SLS reprend le thème de la 300 SL de 1954 de par ses proportions tant en coupé à portes papillon ou en roadster. L'intérieur très épuré mais très fonctionnel, utilise des matériaux nobles comme l'aluminium, le cuir mais également la fibre de carbone. Présentée au salon de Francfort en 2011 dans la version ouverte, elle fût relayée

en 2012 par le modèle GT. Le V8 de 6,2 litre développait 20 ch de plus soit 591 ch, ce qui améliora les performances, lui permettant d'atteindre 320 km/h et de passer de 0 à 100 km/h en 3,7".

La rigidité reste équivalente au coupé et grâce à son moteur très reculé et à sa boîte-pont, la voiture vire bien à plat. Chaque>>>

The SLS was inspired by the 300 SL of 1954, in terms of proportions, both as a coupe with scissors doors and as a roadster. The interior is very refined but also very functional, and uses high quality materials such as aluminium, leather and carbon fibre. Launched at the 2011 Frankfurt Motor Show as a

convertible, it was followed up in 2012 with the GT version. The 6.2-liter V8 developed an additional 20bhp, 591bhp to be exact, which improved performance and allowed the car to reach a top speed of 320 km/h, with a 0 to 100 km/h acceleration time of 3.7 seconds.

Torsional rigidity is as good>>>





>>> moteur, comme il se doit chez AMG, est assemblé et signé par son mécanicien. Accouplé à la boîte de vitesses Speedshift à 7 rapports, à l'ESP déconnectable et à ses gros étriers de freins à 6 pistons à l'avant et 4 à l'arrière, le roadster se révèle être une fabuleuse GT. Moins agile et agressive qu'une vraie sportive, mais tout de même

très impressionnante. La capote en toile s'escamote en 11" et jusqu'à 50 km/h et grâce à son chauffage de nuque « Air Scarf » le confort propre à la marque reste assurée. Le prix du roadster était plus élevé que celui du coupé à portes papillon de 10 000 €.

La voiture présentée a été vendue neuve en Suisse et elle totalise 230

>>> *as that of the coupe and thanks to its almost central engine and its transaxle, the car corners flat. Each engine, as it should be at AMG, is assembled and signed by its mechanic, and mated to a 7-speed Speedshift gearbox, with disconnectable ESP backed by large 6-piston front brake calipers and 4-piston ones at the rear. Less*

agile and aggressive than a real sportster, but still very impressive. The hood retracts in 11 seconds up to a speed of 50 km/h, and thanks to its neck heater "Air Scarf" the comfort remains assured. The price of the roadster was higher than that of the scissors coupe by some €10,000.

The car presented was sold



km compteur ! L'intérieur est en cuir noir à insert rouge ainsi que le volant. Le moteur est signé du nom de son monteur, Steffen Hahn et elle est accompagnée de ses carnets et de factures de révision. Le capot, l'aile et la lame inférieure du spoiler avant sont en fibre de carbone, la peinture gris anthracite mate et la capote rouge se marient

parfaitement. Elle allie le confort et le comportement sportif, avec un fond de brutalité dans une sonorité inimitable et est déjà hautement collectionnable car seulement 350 exemplaires ont été produits, coupés et cabriolets confondus.

new in Switzerland and it totals a mere 230 km on the odometer! The interior and steering wheel are in black leather with red insert. The engine is signed by the fitter Steffen Hahn, and is accompanied by its notebooks and maintenance invoices. The carbon fibre bonnet, spoiler and lower blade of the front spoiler, the

mat anthracite grey paint and the red soft top match perfectly. It combines comfort and sporting behaviour, with a growl of sheer force in its inimitable sound and is already highly collectible because only 350 specimens of both coupes and cabriolets were produced.

1970 FERRARI 365 GTB/4 DAYTONA SPIDER CONVERSION

Titre de circulation anglais
British title

Châssis n° 12799

500.000 - 700.000 €

- Convertie en Spider par Bacchelli & Villa en 1974
- Superbe réalisation d'époque
- Nombreuses factures importantes et récentes en mécanique

- *Converted into a Spider by Bacchelli & Villa in 1974*
- *Fabulous production of this period*
- *Numerous important and recent mechanical invoices*



Présentée au Salon de Paris 1968, la 365 GTB/4 est surnommée officieusement Daytona en l'honneur du triplé Ferrari sur ce même circuit, en 1967. Assez haute et imposante — elle mesure en hauteur 20 cm de plus qu'une Miura — la ligne de la Daytona est très impressionnante, avec son long capot et son habitacle ramassé sur

l'arrière. Signée Fioravanti pour Pininfarina, elle correspond à un style radicalement opposé à celui de la Miura, basse et effilée. À l'avant, une batterie de quatre phares s'abrite derrière une large « vitrine » qui court d'un côté à l'autre de la voiture et qui d'ailleurs laissera place en 1970 à des phares escamotables, moins fragiles mais aussi >>>

Presented at the 1968 Paris Motor Show, the 365 GTB/4 is unofficially nicknamed Daytona in honor of the 1-2-3 Ferrari finish on the same circuit in 1967. Quite tall and imposing - it has 20 cm more in height than a Miura - The design of the Daytona is highly impressive, with its long bonnet and its interior

gathered towards the back. Signed Fioravanti for Pininfarina, it has a completely different style to the one of the Miura, the latter being lower and more slender. At the front, a battery of four headlights is hidden behind a large "window" which goes from one side of the car to the other and which will also be replaced in 1970 by >>>





>>> moins typés.

Malgré sa configuration qui peut paraître dépassée, elle n'a rien à envier à ses concurrentes sur le plan des performances. Son merveilleux V12 4.4 L, doté de quatre arbre à cames en tête et d'un système de lubrification par carter sec, offre un caractère hors pair, à la fois souple et puissant, onctueux et rageur. Il est nettement plus puissant que les versions logées sous le capot des 365 GTC et 365 GT 2+2 et son harmonieuse musique délivre 352 ch à 7 500 tours, propulsant ce gros coupé à 270 km/h avec une stabilité exceptionnelle. Elle va connaître une intéressante carrière en compétition, notamment en version Gr. 4 comme celle que nous présentons dans cette vente. La version spider a été construite à 122 exemplaires et était destinée principalement au marché américain. Les quelques versions livrées neuves en Europe atteignent aujourd'hui des prix autour des 3 millions d'euros.

Cette Daytona a une histoire fort intéressante. Livrée neuve en Allemagne dans sa première version avec l'avant en plexiglas, elle est renvoyée en 1974 en Italie par son propriétaire, ami de Scaglietti, pour être transformée en spider par Bachelli et Villa. Le travail de transformation sera réalisé en collaboration avec les ouvriers de Scaglietti. Lorsque la voiture est terminée, la voiture revient avec le numéro de châssis frappé '12799 GTS', modification précisée sur le titre de circulation italien de l'époque. En décembre 1979, elle est vendue à Monsieur Cudone de Padoue en Italie et immatriculée VI 475321. Elle sera ensuite mise au nom de la Speedy Snc, société de M. Cudone chez qui elle restera jusqu'en 2005, date à laquelle elle est acquise par un de ses amis. Son moteur n'est pas celui d'origine. A l'époque, il fait monter un moteur de première série également, équipé d'une boîte à air Daytona Groupe IV. En 1999, Cudone confie la

>>>retractable headlights, less fragile and also less trivial.

Despite its configuration that may seem outdated, it has nothing to envy from its competitors in terms of performance. Its wonderful 4.4-litre V12 engine, complemented with four overhead camshafts and a dry sump lubrication system, offers unparalleled character: both versatile and powerful, smooth and aggressive too. It is significantly more powerful than the ones inside the 365 GTC and the 365 GT 2+2. Its harmonious music delivers 352 hp and 7,500 revs, propelling this big coupe to 270 km/h with exceptional stability. It will have an interesting career in motor-racing competition, especially as a Gr. 4 version like the one we are offering at this sale. Only 122 examples of the spider were built and they were primarily intended for the US market. Some of them delivered new in Europe are today

reaching prices around 3 million euros.

This Daytona has an interesting history. Delivered new in Germany in its initial version with plexiglas front-end, it is returned to Italy in 1974 by its owner, friend of Scaglietti, to be transformed into a spider version by Bachelli and Villa. The conversion work will be done in collaboration with Scaglietti workers. Once finished, the car comes back with the chassis number "12799 GTS", modification stated on the original Italian papers. It was sold in December 1979 to Mr. Cudone of Padua in Italy and registered VI 475321. It is then registered in the name of Speedy Snc, Mr. Cudone's company, where it will remain until 2005, year when it is acquired by one of Mr. Cudone's friends. The engine is not matching but proper engine from a first serie fitted with a Daytona Group IV air-box, more powerful.



voiture à l'usine Ferrari pour la illustrer la brochure de la nouvelle 550 Barchetta lors du Salon Rétromobile. Cela montre à quel point la transformation est de qualité et a été réalisée avec le concours de l'auteur des authentiques spiders. En 2016, le Spider est envoyé en Italie, chez les grands spécialistes de la marque Sauro, à Bologne, pour une réfection mécanique du bas-moteur avec changement de très nombreuses pièces pour un montant avoisinant les 50 000 € (factures disponibles dans le dossier) et récemment le haut-moteur sera entièrement refait également. Cette Daytona arrivera à la vente avec une mécanique optimale, prête à profiter des rayons estivaux sur la route des vacances !

Il s'agit d'un exemplaire véritablement exceptionnel qui appartient actuellement à un passionné de vitesse et de compétition automobile. Sa transformation est une véritable réussite dans le respect total des spiders de l'époque fabriqués par Scaglietti.

In 1999, Cudone entrusted the car to the Ferrari factory, in order to showcase it in the new 550 Barchetta brochure. During the Retromobile show, it displays how great quality the transformation is and is demonstrated with the help of the creator who did the authentic spiders. In 2016, the Spider is shipped to Bologne in Italy, to the attention of great specialists at the Sauro company, for a mechanical bottom-engine rebuild, including replacement of a great number of parts for an amount approaching € 50,000 (invoices available in the file). And more recently, the top-engine part was completely redone as well. This Daytona will arrive at the auction in an ideal mechanical condition, ready to enjoy on sunny roads during holiday seasons.

In 1999, Cudone entrusted the car to the Ferrari factory, in order to showcase it in the new 550 Barchetta brochure during the Retromobile show. It displays how great quality the transformation is and is demonstrated with the help of the creator who did the authentic spiders. In 2016, the Spider is shipped to Bologne in Italy, to the attention of great specialists at the Sauro company, for a mechanical bottom-engine rebuild, including replacement of a great number of parts for an amount approaching € 50,000 (invoices available in the file). And more recently, the top-engine part was completely redone as well. This Daytona will arrive at the auction in an ideal mechanical condition, ready to enjoy on sunny roads during holiday seasons.

This is a truly exceptional car that currently belongs to a motor-racing and speed enthusiast. Its transformation is a real success in respect to all spiders manufactured by Scaglietti at the time.

2001 BMW Z8

Carte grise française
French title
 Châssis n° WBAEJ11060AF79027
 175.000 - 225.000 €

- Vendue neuve en France
- Entretien suivi
- Superbe état

- *Sold new in France*
- *Well maintained*
- *In nice condition*



Livrée neuve dans la région Rouennaise, cette BMW Z8 a été achetée par son actuel propriétaire en mars 2015. C'est une troisième main qui affiche aujourd'hui 63 500 km, et se présente dans un état exceptionnel, témoignant d'un usage scrupuleux. Sa teinte gris métallisé est mariée à une sellerie en cuir noir, l'ensemble étant en bel état de présentation. La capote, refaite, est en excellent état. De plus, cette voiture dispose

de nombreux accessoires d'origine : hard-top avec son support et sa housse, couvre-capote, filet anti-remous, les différents manuels d'entretien et d'utilisation, deux jeux de clés, ou encore le téléphone cellulaire Motorola. L'autoradio d'origine sera également fourni. Sur le plan mécanique, l'entretien a été réalisé à intervalles réguliers ainsi qu'en témoigne le carnet, et la dernière intervention date de mars 2018, alors que la voiture affichait

Delivered new in France, this BMW Z8 was bought by its current owner in March 2015. It is a three owner car, which displays 63,500 km on the odometer today, and is in an exceptional condition, testifying to a scrupulous maintenance. Its grey metallic color matches beautifully to a black leather upholstery interior; the whole car in a beautiful state of presentation. The hood,

redone, is in excellent condition. Additionally, this car has many original accessories: hard-top with its support and cover, tonneau cover, fillet-net, various manuals and accessories, plus two sets of keys, and a Motorola cell phone. The car radio was also provided. Mechanically, servicing was conducted at regular intervals, as can be seen in the service logbook, and the last intervention was in March



59 537 km. Elle est, en outre, chaussée d'excellents Michelin Pilot Super Sport. Lancée en 2000, la Z8 présentait un exercice de style habile mêlant détails rétro et courbes modernes. Son V8 de 400 ch la propulsait de 0 à 100 km/h en 4,7 secondes et, aujourd'hui, cette voiture est d'ores et déjà entrée dans la légende BMW.

2018, when the odometer showed 59,537 km. It is also shod with excellent Michelin Pilot Super Sport tyres. Launched in 2000, the Z8 featured a clever styling exercise combining retro details and modern curves. Its 400bhp V8 gave the car stirring acceleration figures of 0 to 100 km/h in 4.7 seconds and today, this car is already a part of the BMW legend.



1982 RENAULT 5 TURBO

Carte grise française
French title

Châssis n° B0000729

100.000 - 120.000 €

• Un propriétaire de 1983 à 2014

• Restauration soignée par des spécialistes renommés

• 1690 exemplaires et 22 dans ce coloris

• *One owner between 1983 and 2014*

• *Thorough restoration by renowned specialists*

• *1690 examples and 22 in this colour scheme*



Les études de la Renault 5 Turbo (projet 822) débutent en 1976 sous la houlette de Jean Terramorsi et de Henry Lherm, poursuivies par Gérard Larousse. Le Berex et Heuliez unissent leur savoir-faire pour donner naissance à cette bombe. Marcello Gandini chez Bertone se charge de rendre agressive les lignes de la R5 et de lui dessiner un intérieur sportif et moderne. La voiture de la vente, fabriquée en 1981 mais immatriculée en 1982 n'a connu que 3 propriétaires dont un de 1983 à 2014. L'actuel a apporté beaucoup d'attention à lui rendre son état d'origine et

son bon fonctionnement. C'est à Christian Garat, GMS, spécialiste et ancien ingénieur Renault, que fut confiée la restauration. Le moteur a été entièrement refait avec : réfection totale de la culasse, remontage du moteur avec contrôle des jeux latéraux de vilebrequin et d'arbre à cames (type 200 CV) et dépassement des chemises (Mâlhe). Les deux réservoirs ont été déposés et nettoyés et les jauges et les pompes de gavage immergées ainsi que leur tuyauterie remplacée. Le système d'injection fut entièrement révisé ainsi que celui de refroidissement et d'échangeur air/air. La peinture

Work on the design of the Renault 5 Turbo (project 822) began in 1976 under the leadership of Jean Terramorsi and Henry Lherm, followed by Gérard Larousse. Berex and Heuliez combined forces and pooled their expertise to create this rocket of a car. Marcello Gandini at Bertone was responsible for creating the aggressive exterior styling combined with a sporty, modern interior. The car on offer, built in 1981 and registered in 1982, has only had three owners from new,

including one between 1983 and 2014. The current owner has gone to enormous lengths to return the car to its original condition, in fully working order. The restoration was carried out by Christian Garat, GMS, specialist and former Renault engineer. The engine has been completely rebuilt: the cylinder head has been fully refurbished, the engine reassembled with checks on the crankshaft and overhead camshaft (type 200 CV) and the piston linings (Mâlhe). The two fuel tanks were taken out, cleaned and all gauges



polie- lustrée gris Galaxie #625 et bleu Olympie #729 a été réalisée par l'Atelier des Légendes, et les moquettes remplacées comme à l'origine par Thierry Barbereau de l'Atelier I10. Les ouvrants en aluminium, ainsi que le toit en polyester, sont parfaitement ajustés, le manuel de bord et la trousse à outils sur la plage arrière sont présents. Seulement 22 exemplaires virent le jour dans cette joyeuse combinaison de couleurs qui en fait une réelle voiture à collectionner, prête à prendre la route.

and booster pumps and pipes that had been submerged were replaced. The injection system and the cooling system and air/air exchanger were refurbished. The Galaxie grey #625 and Olympie blue #729 polished paintwork was re-done and the mats replaced. The aluminium and fibreglass doors and roof are all perfectly aligned, and the manual and toolkit can be found on the rear shelf. Just 22 examples were built in this wonderful colour combination, making it a really collectable car that is ready to hit the road.



1977 ALPINE RENAULT A110 GR IV « BIS » 1800 VB COMPÉTITION CLIENT

Carte grise française
French title

Châssis n° 20304

220.000 - 250.000 €

- Véritable Compétition Client, 13 exemplaires

- Restauration professionnelle, complète et soignée

- Historique connu, la plus aboutie des berlinettes

- *True Customer Competition, 13 examples*

- *Complete, professional, and careful restoration*

- *Known history, the most successful berlinette*



L'histoire de cette berlinette n'est connue que des vrais amateurs de la marque dieppoise car elle n'est sortie qu'à 13 exemplaires plus le prototype d'usine. Dès 1969, le bureau d'étude mené par Mauro Bianchi et Claude Foulon a étudié un train arrière « Bis » sur les voitures d'usine, c'est-à-dire un train triangulé, réglable et équipé

d'un combiné ressort-amortisseur. C'est cette solution technique qui fut utilisée sur ces 13 « Bis » et sur les A 310, dont 4 furent destinées aux pilotes d'usine et 9 aux privés. La production de la 1600 S s'acheva fin 1973 et la SC devint l'alternative pour les clients sportifs mais l'usine fit une homologation de la 1800 VB dès 1974 car elles étaient >>>

The history of this berlinette is known only to true lovers of the Dieppe brand because it was only released in 13 units plus the factory prototype. As early as 1969, the design office led by Mauro Bianchi and Claude Foulon studied a "Bis" rear axle on factory cars, i.e. a triangulated, adjustable axle equipped with

a combined spring and shock absorber. It is this technical solution which was used on these 13 "Bis" and on the A 310, of which 4 were intended for the works drivers and 9 for private individuals. The production of the 1600 S ended at the end of 1973 and the SC became the alternative for the sporting customers but >>>





>>>engagées en Gr IV et Gr V dès 1973 par le service compétition dirigé alors par Jacques Cheinisse.

La voiture présentée est l'une des 13 produites et fait partie des 9 compétition- client. Sortie d'usine le 3 avril 1974, elle fit ses débuts sur circuit et en courses de côte en Allemagne. C'est d'ailleurs la fiche d'usine qui nous renseigne sur ce degré de préparation. Options : (# de fabrication 10304, moteur 1800 à injection indirecte Lucas, Gr IV, prépa courses de côtes/ Maxi, caisse super allégée avec tablier avant et béquet arrière, échappement Devil piste, boîte de vitesses rapports courts 365-20, couple 9x34, différentiel autobloquant, jantes 8" et 10", pneumatiques Firestone slick, train avant conversion piste, réservoir avant, pare-brise chauffant, sellerie 2 baquets). Pour revenir en France en 1977 au garage Courtois dans les Vosges. Confié au pilote Pierre Strauman pour participer au rallye

de Lorraine (voir photos ci-contre).

Ensuite elle fut accidentée lors d'un trajet alors qu'elle était sur sa remorque et fut restaurée entièrement chez le spécialiste bien connu Jacques Henry avec changement de caisse. En 1978, elle est revendue à un particulier qui la revend en 1979 à un autre amateur. Elle change de mains en 2003. Ce dernier la confie chez Ollier à Carqueranne pour une restauration complète, le moteur d'origine, qu'elle a perdu au cours de sa vie tumultueuse de voiture de course a été remplacé. Un bloc neuf 1800 de R 18 Turbo à carburateurs Weber, identique au bloc d'origine mais à la fonderie renforcée a été préparé par Raymond Cayol du garage des fleurs en 2011. Elle participa au Tour de Corse historique en 2012 avant de devenir la monture du propriétaire actuel. #20304 vient de sortir d'une grosse révision/préparation de l'Atelier 110 dirigé par Thierry Barbereau dans le Périgord, dans

>>>the factory got approval for the 1800 VB since 1974 because they were entered in Group IV and Group V since 1973 by Alpine's competition department then directed by Jacques Cheinisse.

The car presented is one of the 13 produced and is part of the 9 customer competition models. After leaving the factory on April 3rd, 1974, it made its debut on the circuit and in hill climbing races in Germany. It was in fact the factory sheet that gave us information on its degree of preparedness. Options: (# of manufacture 10304, 1800 Lucas indirect injection engine, Group IV, rib race prep/Maxi, super light body with front apron and rear spoiler, Devil track exhaust, gearbox short ratios 365-20, 9x34 torque, self-locking differential, 8" and 10" wheels, Firestone slick tyres, front conversion gear, front tank, heated windscreen, 2 bucket

seats). After this, it returned to France in 1977 to the Courtois garage in the Vosges. It was entrusted to the driver Pierre Strauman to participate in the rally of Lorraine (See photos). Then it was damaged during a journey while it was on its trailer and was restored entirely at the well-known specialist Jacques Henry with change of body. In 1978, it was sold to an individual who re-sold it in 1979 to another amateur. It again changed hands in 2003. A new 1800 R 18 Turbo block with Weber carburetors, identical to the original block but with reinforced foundry were fitted by Raymond Cayol of the garage des fleurs in 2011. The car took part in the historic Tour of Corsica in 2012 before being acquired by the current owner. N°20304 has just undergone a big revision/preparation of the Atelier 110 directed by Thierry Barbereau in Périgord, in the



Strauman au Rallye de Lorraine, 1977 © DR



Strauman au Rallye de Lorraine, 1977 © DR

le souci du détail avec réfection de la boîte Monte Carlo. Ce dernier a fait régler les trains roulants chez Christian Garat en Lozère. Les tirants Gr IV sont fournis mais non montés sur la voiture. Seulement 1700 km ont été parcourus depuis la superbe restauration. Le tableau de bord non modifié arbore son rare compte tour Smiths à câble gradué à 12000 tr/mn, tous ses interrupteurs d'origine sont bien à leur places, tout comme le voyant de pression d'huile d'origine Citroën DS ! Le volant Momo signée Jackie Stewart est celui monté par l'usine sur les 1800 Bis tout comme les sièges baquets Mod Plastia et les jantes à voile démontable Gotti 073A à 4 trous chaussés d'enveloppes Michelin Racing homologués. Le double réservoir central souple de type aviation (2012) est alimenté par l'inévitable bouchon aviation Lebozec. Le becquet arrière est réglable en appui, la jupe arrière est démontable pour donner accès au

moteur rapidement, les prises de lève rapide à l'écartement spécifique sont bien présentes. Toutes ses plaques d'origine sont rivetées sous le capot avant ainsi que ses rares relais Ducellier vert et ses manchons d'air en matériau d'origine. Un joli rétroviseur chromé Vitaloni associé aux essuie glaces Caravelle d'origine et ses ailes bulle lui confèrent un charme extraordinaire. Cette rapide et rare berlinette est bien sûr éligible à toutes les compétitions majeures tant sur circuit, qu'en rallye et en côte, le Tour Auto, le rallye de Monte Carlo historique, le Tour de Corse etc... La carte grise indique 10 cv, ce qui correspond bien à 1800 cm³. C'est une rare opportunité d'acquérir une véritable « Bis » encore dans sa configuration d'origine dans sa livrée du rallye de Lorraine sur laquelle 2000 heures de travail ont été nécessaires.

concern of the detail with repair of the Monte Carlo box. The latter had the running gear adjusted at Christian Garat in Lozère. Group IV tie rods are supplied but not mounted on the car. Only 1,700 km have been covered since the superb restoration. The unmodified dashboard features its rare 12,000rpm Smiths tower with graduated cable, all its original switches are in their seats, like the original Citroën DS oil pressure indicator! The Momo steering wheel by Jackie Stewart is factory fitted to the 1800 Bis, as are the Plastia Mod bucket seats and the Gotti 073A 4-hole dismountable wheels with Michelin Racing envelopes. The double central flexible tank of aviation type (2012) is fed by the inevitable Lebozec aviation cap. The rear spoiler is adjustable, the rear skirt is removable to give access to the engine quickly, the quick lift holds at the specific

spacing are present. All its original plates are riveted under the front cover as well as its rare Ducellier green relays and its original material air sleeves. A nice chrome Vitaloni mirror combined with the original Caravelle windscreen wipers and its bubble wings give it an extraordinary charm. This fast and rare berlinette is of course eligible for all major competitions from circuits, to rally and uphill, the Tour Auto, the rally of historic Monte Carlo, the Tour of Corsica etc... The registration papers indicate 10 cv, which corresponds to 1800 cm³. It is a rare opportunity to acquire a real "Bis" still in its original configuration in its Lorraine rally livery which required 2,000 hours of work.

1998 VENTURI 400 GT

Carte grise française
French title

Châssis n° VK8TRY61195CE0004

180.000 - 240.000 €

- Très bel état général
- Seuls 13 exemplaires produits
- Sensations de conduite hors du commun

- *Excellent condition throughout*
- *Only 13 examples manufactured*
- *Exceptional driving sensations*



La ligne élégante et évocatrice de ces coupés deux places à moteur central due au crayon de Gérard Godfroy est une réussite incontestable et restera quasiment inchangée durant la vie de la marque au Gerfaut. Afin d'acquérir une légitimité de constructeur de voitures de sport, Venturi se lance dès 1992 dans le grand bain de la compétition en devenant actionnaire majoritaire de l'écurie de Formule F1 de Gérard Larrousse mais aussi en organisant le Gentlemen Drivers Trophy. Un championnat disputé par des pilotes amateurs et réservé aux seules 71 Venturi Trophy construites exclusivement pour la course et

capable de briser la barrière des 300km/h.

Deux ans plus tard, l'usine présente la 400 GT, version routière directement dérivée des Venturi Trophy, dont le tonitruant V6 suralimenté par deux turbo compresseurs soufflait 408 ch et permettait un bon 290 km/h en vitesse de pointe. Ce qui en faisait alors la voiture française de série la plus rapide de l'histoire automobile. Si on reconnaît de prime abord la ligne d'une Venturi, l'extraordinaire 400 GT adopte une tenue résolument provoquante avec cet immense aileron arrière et ses ailes élargies capables d'accueillir

The elegant and revealing line of these mid-engine two-seater Coupe cars designed by Gerard Godfroy is an undeniable success and will remain almost unchanged throughout the life of the brand in Gerfaut. In order to acquire its credibility as a sports car manufacturer, Venturi gets into the motor sport world in 1992, by becoming majority shareholder in Gerard LARROUSSE's Formula 1 team and also by organising the Gentlemen Drivers Trophy: a championship contested by driving enthusiasts and dedicated to the only 71 Venturi Trophy exclusively

built for racing and able to break the 300 km/h barrier.

Two years later, the factory introduces the 400 GT, a road version directly derived from the Venturi Trophy, of which the thundering V6 engine supercharged by twin-turbo compressors boosts 408 hp and can reach a top speed of 290 km/h. It was then the fastest French car in automotive history. If we can recognise the design of a Venturi at first sight, the incredible 400 GT deliberately embraces a more provoking style with its huge rear spoiler and extended wings able to accommodate a large tyre



une large monte pneumatique taillée pour la piste.

Mise en circulation en janvier 1996, la 400 GT que nous vous proposons est la quatrième produite sur la série des 13 immatriculées et arbore une teinte vert anglais unique qui accompagne merveilleusement la sellerie des baquets tendus de cuir havane d'origine. La voiture n'a connu que deux propriétaires depuis 2002. Le propriétaire actuel a effectué depuis 2008 de nombreux travaux. La carrosserie a été reprise, et la peinture refaite dans la teinte d'origine. Son propriétaire a pris soin de préserver l'intérieur d'origine, qui est dans un superbe état, à l'exception

de la casquette de tableau de bord. Ancien pilote de rallye, et utilisateur soigneux, il s'attache aussi à ce que les trains roulants soient revus, la géométrie parfaitement réglée et les pompes à essences remplacées.

Il n'a parcouru depuis 2008 que 2 000 km si bien que la voiture affiche aujourd'hui 43 000 km. Autant de soins nécessaires pour qui veut jouir sans retenue des époustouflantes accélérations dont une Venturi 400 GT est capable. Une auto exceptionnelle, dont les performances vous coupent le souffle et qui sera même vendue avec son manuel d'utilisateur d'époque...

mount for the track.

Registered first in January 1996, the 400 GT we are offering is the fourth produced out of the 13 registered, and bears an unique british green colour which beautifully complements the bucket seats upholstery tightened with its original tan leather. This car has only known two owners since 2002. The current owner has had a lot of work carried out since 2008. The bodywork was repainted in its original colour. Its proprietor has made sure to preserve the original interior which is in immaculate condition,

except of the dashboard. As a former rally driver and careful user, he also makes sure the running gear is reviewed, the geometry perfectly aligned and fuel pumps replaced.

The car has only done 2,000 km since 2008, bringing it to a total mileage of 43,000 km to date. All the necessary care for those who would like to enjoy, with no restrictions, the breathtaking acceleration that a Venturi 400 GT is capable of. An exceptional car, with a spectacular performance, which will be sold with its original vintage user manual.

1992 PORSCHE 964 TURBO 3,3L

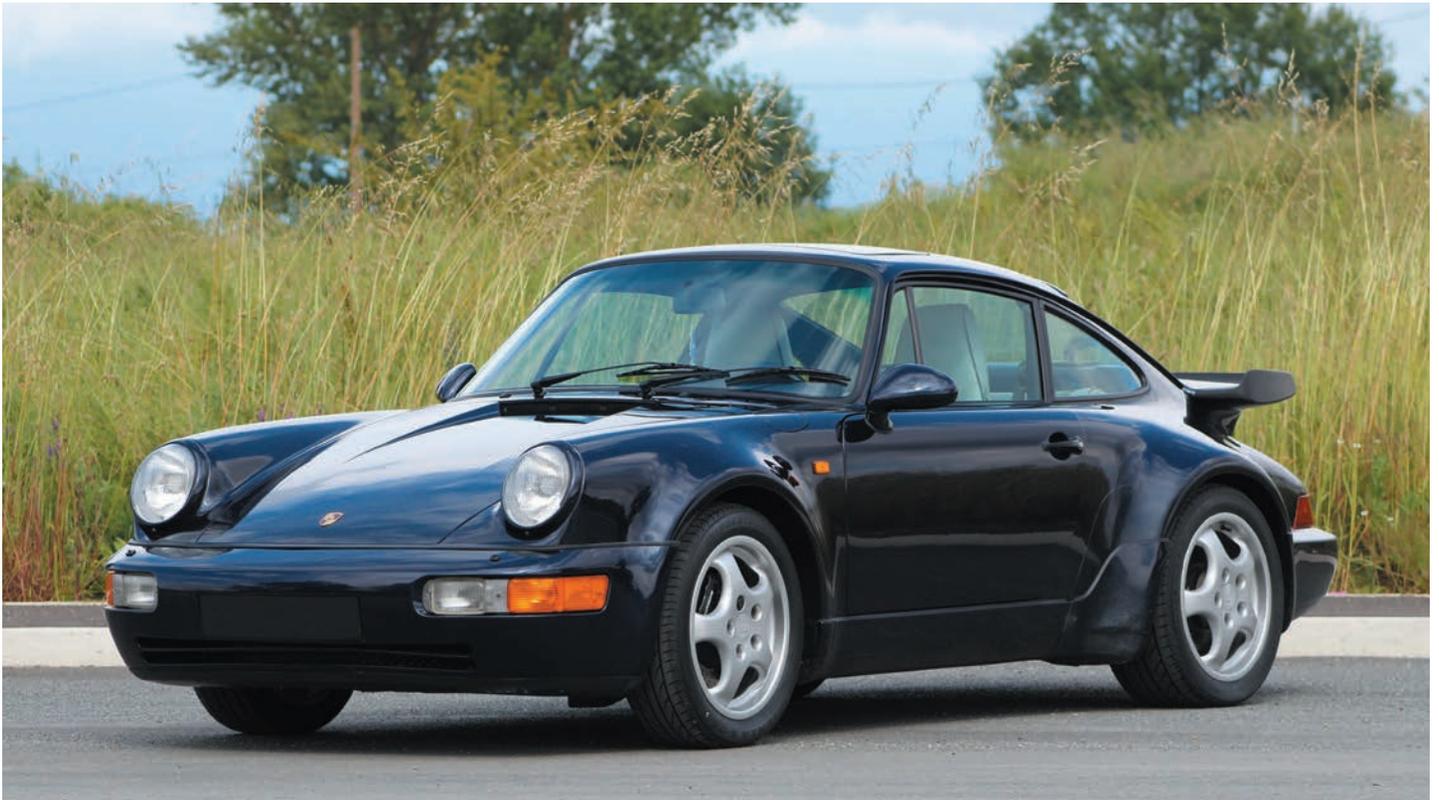
Carte grise française
French title

Châssis n° WPOZZZ96ZMS471291

80.000 - 120.000 €

- Performances toujours d'actualité
- Kilométrage raisonnable certifié
- Voiture à l'état et l'historique intéressants

- *Performance still relevant to date*
- *Reasonable certified mileage*
- *Car in good condition, with an interesting history*



Troisième génération de Porsche 911, dotée d'un six-cylindres à plat refroidi par air, la 964 Turbo 3,3L reste fidèle à la personnalité des premières du genre.

Notre voiture est un superbe exemplaire mis en circulation le 20 novembre 1992 au Danemark et arrivé en 1993 en France. De couleur « Midnight Blue Metallic » avec intérieur cuir surpiqué gris clair à passepoil bleu, moquettes grises et tableau de bord bleu, elle se présente dans un très bel état de conservation. Dans les mêmes mains depuis presque 22 ans cette 964 a toujours fait l'objet d'un entretien soigné, au sein du réseau de la marque comme en témoigne le carnet d'entretien, le

dossier de factures et les certificats de contrôle technique.

La dernière révision a été effectuée au début de l'année 2018. A cette occasion les 4 pneus ont été remplacés. Élément important, la voiture totalise seulement 86.500 km. Disposant des sièges avant chauffants, du différentiel à glissement limité, du pare-brise teinté ainsi que du toit ouvrant, elle s'avère en outre, bien équipée. Cette 964 turbo 3.3L possède ainsi tous les arguments pour séduire les amateurs les plus exigeants.

The 964 Turbo 3.3 is a lady of this prestigious and desirable design. As a third generation of Porsche 911, fitted with an air-cooled flat six-cylinder engine, it remains a true picture to the character of the first of its kind.

The car we are offering is an amazing example of the 964 Turbo 3.3L first registered on 20 November 1992 in Denmark and delivered in France in 1993. "Midnight Blue Metallic" colour with light grey stitched leather interior with blue piping, grey carpets and blue dashboard, it is offered in a highly well-preserved condition. In the same hands for almost 22 years, the vehicle has

always been carefully maintained at the Porsche centre or by specialists, as stated by the service logbook and the file of invoices, supported by all technical check certificates. The last service was done at the beginning of 2018. During this time, 4 tyres were replaced. One important element is the fact that the car only has a total mileage of 86,500 km.

This car is certainly well equipped and has great features such as front heated seats, limited slip differential, tinted windshield and a sunroof. This 964 turbo 3.3L has therefore all the best assets to seduce the most demanding enthusiasts.

1995 PORSCHE 993 TURBO XLC 450 CHEVAUX

Carte grise française
French title

Châssis n° WPOZZZ99ZTS370323

90.000 - 140.000 €

- Exemple équipé du kit WLSII 450 chevaux
- Entre les mêmes mains depuis 17 ans
- Véhicule très soigné et suivi

- *Equipped with the WLSII power kit 450 hp*
- *In the same ownership since 17 years*
- *Well-maintained vehicle with tracking*



Cette 993, vendue neuve en mai 1995 à Gilching en Allemagne est en excellent état, et sa livrée Polar Silver Metallic est du plus bel effet. Son équipement est particulièrement riche et amélioré par le département Porsche: sièges Reccaro électriques à grand maintien, un intérieur cuir noir avec inserts aluminium sans oublier l'Aerokit II. Dans les mains de son actuel propriétaire depuis 2001, elle n'a connu avant lui que 2 propriétaires allemands. Née 993 turbo, celle-ci bénéficia en 2003 d'un moteur neuf sous garantie et en provenance de Porsche Allemagne. La voiture n'a alors que 60 000 kms et sera équipée à cette occasion du fabuleux kit WLSII permettant à la voiture de développer 450 ch. L'opération est officielle et réalisée

par un centre Porsche en Bretagne, le moteur vierge sera frappé du numéro d'origine. Cette 993 Turbo XLC (WLSII) offre donc des performances mécaniques identiques à la Turbo S, pour un investissement moindre. Totalisant aujourd'hui environ 152 000 km, elle fut régulièrement entretenue : révision de la boîte de vitesses en 2013, changement de l'embrayage. L'étanchéité vient tout juste d'être refaite. Cet exemplaire sera livré avec un important dossier de suivi (factures et expertises), son carnet d'entretien, ses jeux de clés, son compresseur et sa trousse à outils. Cette 911 est sublime à regarder et hypnotisante à conduire.

This 993h was sold new in May 1995 in Gilching in Germany, is in excellent condition, and is finished in stunning Polar Silver Metallic. It is particularly richly equipped: improvements were made by the Porsche Exclusive department with electric Reccaro seats, a black leather interior with aluminium inserts and the Aerokit II.

The current owner acquired it in 2001; it had only two German owners previously. Delivered new as a 993 turbo, the car acquired a new engine under guarantee from Porsche Germany in 2003. At the time, it had covered only 60,000 km. It was equipped on the same time with the fabulous WLSII kit allowing the car to

develop 450 hp. The operation was official and carried out at a Porsche centre in Brittany, the new engine being stamped with the original number. This 993 Turbo XLC (WLSII) offers the same mechanical performance as the Turbo S, for a lower investment. Totalling today about 152,000 km, it was regularly maintained: the gearbox was revised in 2013, the clutch changed, and the waterproofing has recently been redone. This 993 will be delivered with a large file including invoices and expertise, service booklet, sets of keys, compressor and tool kit. This 911 is sublime to look at and hypnotizing to drive.

1994 PORSCHE 993 CUP-SPORT

Véhicule de compétition
Competition car

Châssis n° WPOZZZ99ZRS398075
Moteur n° 63R80518

150.000 - 200.000 €

- Rare version Cup-Sport
- Configuration d'origine
- Historique limpide

- *Rare Cup-Sport version*
- *Original configuration*
- *Continuous history*

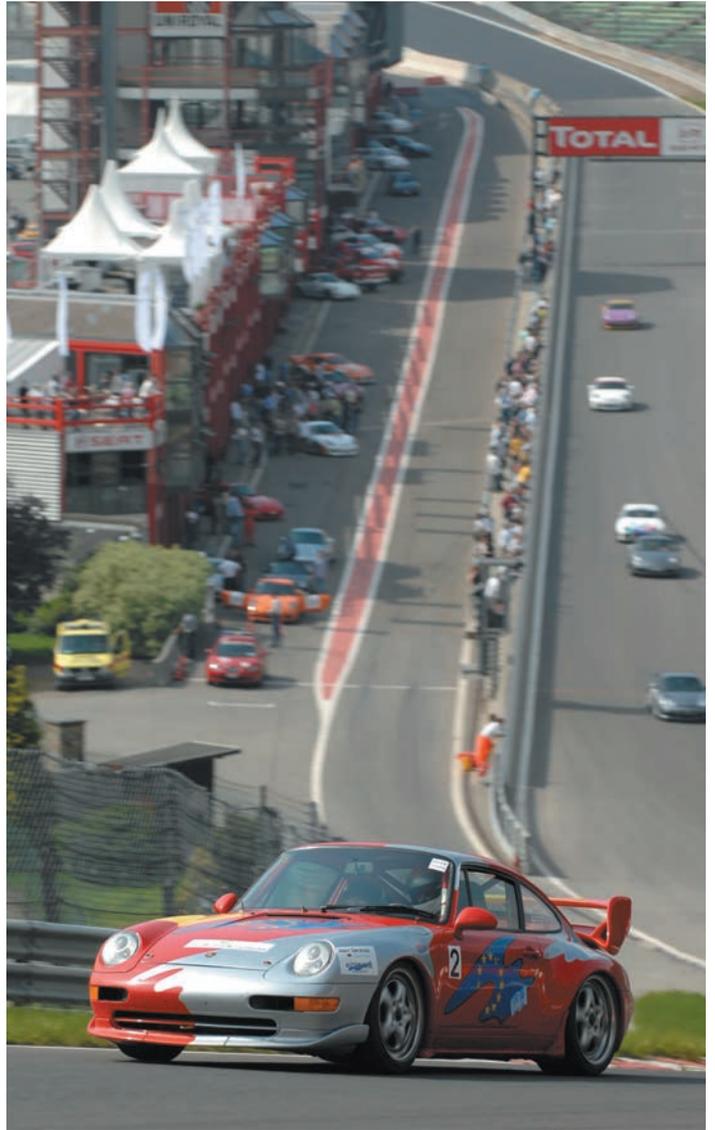


C'est en 1993 que commence le développement par le service Porsche compétition d'une version course de 993 Carrera. La Porsche 993 Cup-Sport en sera le fruit, équipée d'un moteur 3.8L de 310cv. Elle fera ses débuts lors de la Supercup Porsche Pirelli dès 1994 avant d'être remplacée, l'année suivante par la Carrera Cup. L'ouvrage d'Adrian Streater sur la 993 indique que seuls 35 exemplaires furent préparés pour la saison 1994 de la Pirelli Supercup. L'exemplaire présenté est une authentique et rare version Cup-Sport, vendue neuve en France à Michel Mora, pour courir les saisons 1994 et 1995. Le détail des courses, jusqu'en 1997, figure sur son passeport FFSA. Elle a ensuite

appartenu à Michel Nourry avant d'être achetée en 1999 par le père de l'actuel propriétaire afin de rouler occasionnellement lors de journées roulage. Dans une livrée conforme à celle de la Supercup, elle affiche 40 360 km au compteur, et est toujours équipée de son moteur d'origine, de ses boîtiers électroniques spécifiques portant les autocollants de conformité pour la Supercup et les plombages d'époque. N'ayant pas couru depuis plusieurs années, elle devra bénéficier des vérifications d'usage avant de reprendre le chemin des circuits. Véritable pièce de collection, cette 993 Cup-Sport a tout autant sa place dans une belle collection Porsche que sur la piste.

In 1993, the Porsche competition department began developing a racing version of the 993 Carrera. The Porsche 993 Cup-Sport will be the result, equipped with a 310hp 3.8L engine. It made its debut at the 1994 Porsche Pirelli Supercup before being replaced the following year by the Carrera Cup. Adrian Streater's book on the 993 indicates that only 35 copies were prepared for the 1994 Pirelli Supercup season. The example on offer is an authentic and rare Cup-Sport version, sold new in France to Michel Mora, to run the 1994 and 1995 seasons. Details of the races appear on its FFSA

passport, up to 1997. It then belonged to Michel Nourry before being bought in 1999 by the current owner's father in order to occasionally drive during test drives. In a livery conformed to the Supercup, it displays 40,360 km on the meter. It is still equipped with its original engine, its specific electronic boxes bearing the conformity stickers for the Supercup and the original fillings. Not having run for several years, it will need to undergo the usual verifications before returning to the tracks. A true collector's item, this 993 Cup-Sport has its place equally in a beautiful Porsche collection or on the tracks.



© DR

1991 PORSCHE 964 CARRERA RS

Titre de circulation anglais
British title

Châssis n° WPOZZZ96ZNS490443
Moteur n° 62N80884

130.000 - 180.000 €

• Version sportive allégée,
performances élevées

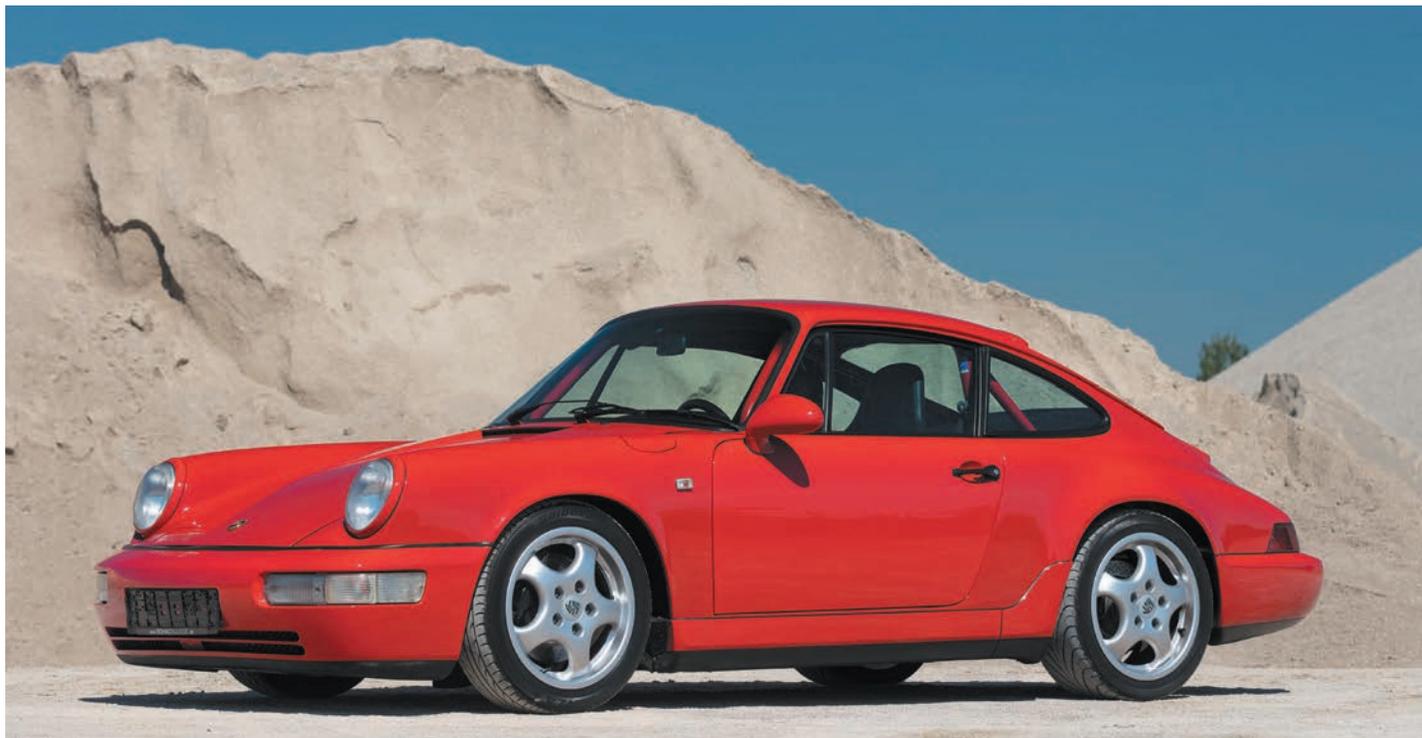
• Véhicule suivi et de belle
présentation

• Moteur d'origine

• *Lightweight sports version,
high performance*

• *Tracked vehicle and beautiful
appearance*

• *Original engine*



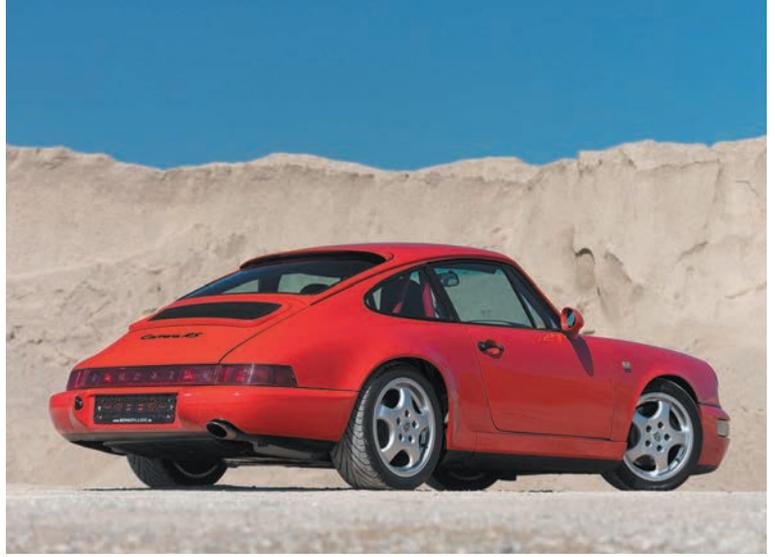
La Carrera RS, qui reprenait la légendaire appellation de la 2.7 RS, était une version sportive dérivée de la Carrera 2, destinée au Groupe N/GT. Dotée du moteur 3,6L 260 ch, elle était allégée grâce à l'usage de matériaux spéciaux et une réduction de l'équipement. Sa production ne dépassera pas les 2 500 exemplaires faisant d'elle une 911 plutôt rare et recherchée.

L'exemplaire de notre vente, année modèle 1992, a été livré neuf en Italie au mois de novembre 1991 par le centre Porsche Augusto Gabellini de Pesaro. Ne totalisant aujourd'hui que 85 000 km, cette voiture se trouve en excellent état général, preuve d'une utilisation précautionneuse au cours des années. Dans sa robe rouge « Guards red » cette RS est munie de ses très beaux sièges baquets en cuir bicolore d'origine noir et gris. Elle dispose de plus d'un arceau de

sécurité Sparco. Elle sera vendue accompagnée d'un sérieux dossier de suivi et de son carnet d'entretien de substitution, l'original ayant été perdu, ne contenant pas moins de 17 tampons réalisés chez des spécialistes de la marque. Un certificat d'authenticité délivré par Porsche atteste en complément de l'origine de la voiture. Le dernier entretien fut réalisé fin septembre 2015 et la voiture n'a depuis parcouru qu'un peu plus de 500 km. Repeinte dans le passé, bien conservée et dans sa configuration originelle, elle dispose de ses jantes en magnésium d'origine et de son étiquette d'usine positionnée sous le capot avant en aluminium. Formidable accès à l'univers très prisé des Porsche à l'appellation « RS », notre 964 remarquablement conservée possède de sérieux arguments pour vous séduire.

The Carrera RS, which was named after the legendary 2.7 RS, was a sporty version of the Carrera 2, intended for the N/GT Group. Equipped with a 3.6-litre 260 hp engine, it was made lighter thanks to the use of special materials and a reduction in equipment. Production did not exceed 2,500 units making it a rather rare and sought-after 911. The 1992 year model in our sale was delivered new in Italy in November 1991 by the Porsche Centre Augusto Gabellini of Pesaro. Now totalling only 85,000 km, this car is in excellent general condition, proof of careful use over the years. In beautiful Guards red, this RS comes complete of course with its magnificent bucket seats in original black and grey leather. It has more than one

Sparco rollbar. It will be sold with a serious tracking file and its replacement maintenance booklet (the original having been misplaced during a previous auction) containing no less than 17 stamps from brand specialists. A certificate of authenticity issued by Porsche certifies the origin of the car. The last maintenance was carried out at the end of September 2015 and the car has only driven a little over 500 km since. Repainted in the past, well preserved and in its original configuration, it has its original magnesium wheels and its factory label positioned under the front aluminium hood. Our remarkably well-preserved 964 has serious arguments to convince you.



1959 TRIUMPH TR3A

Carte grise française
French title

Châssis n° TS40928E

35.000 - 50.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Le Roadster anglais par excellence
- Très bel état de présentation
- Véhicule déjà restauré avec soin

• *The archetype of the British roadster*

• *In very good condition*

• *A vehicle restored with care*



La Triumph TR3 est l'archétype du roadster britannique à sensation, deux places au ras du sol, deux phares proéminents et un moteur à la sonorité singulière. Avec 83 572 exemplaires fabriqués, toutes versions confondues, la TR3 connu un grand succès et ce notamment outre-Atlantique. Notre très bel exemplaire est de février 1959 et son actuel propriétaire en fit l'acquisition en 2016 en Hollande, auprès du professionnel « Imparts ». Cette TR3 avait alors fait l'objet de sérieux et conséquents travaux de restauration. La carrosserie peinte dans un vert du plus bel effet présente des panneaux parfaitement alignés et l'habitacle est lui revêtu de cuirs et moquettes assortis à la

teinte extérieure, mais dans un ton légèrement plus clair. Ce véhicule qui fut donc importé en 2016 est en superbe état de présentation, n'ayant visiblement que peu roulé depuis restauration. Cette Triumph TR3A est équipée de très belles roues à rayons, d'une capote, d'un couvre arceaux de capote, de son couvre tonneau et ainsi que de deux side-screens. A noter également son volant de marque Moto-Lita, accessoire d'époque. Plaisante à l'usage, belle à regarder et facile à entretenir, la TR3 a séduit de nombreux collectionneurs. Ne manquez pas ce désirable exemplaire déjà restauré et indispensable à votre été.

The Triumph TR3 is the archetype of the British roadster, two seats close to road level, two prominent headlamps and an engine with a singular sound. With 83,572 made, all versions combined, the TR3 was a great success, particularly in the US. Our very good example is from February 1959, and its current owner acquired the car in 2016, in Holland, from the dealer "Imparts". This TR3 was then subjected to a serious and high quality restoration. The body was painted in a beautiful shade of green, and the panels have been all perfectly aligned, with cabin covered in leathers and carpets that match the outside color, but

in a slightly lighter tone. This vehicle, imported in 2016, is in a superb condition, having seen very slight use since its restoration. This Triumph TR3A is equipped with beautiful spoked wheels, a soft top, a top frame cover, its tonneau cover and two side-screens. Also worthy of note is its Moto-Lita brand steering wheel, a period vintage accessory. Pleasant to use, beautiful to look at, and easy to maintain, the TR3 has always attracted many collectors. Do not miss this desirable example that is already restored and could be an essential accessory for your summer.

1965 TRIUMPH TR4A IRS

Carte grise française
French title

Châssis n° CTC59121
Moteur n° TS77808F

35.000 - 50.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Version la plus aboutie
- Plus de 100 000€ de restauration
- Encore en rodage !

- *The most advanced version*
- *More than 100 000€ of restoration*
- *Still running in!*



Ultime évolution de la TR4, la version A IRS offrait quelques chevaux supplémentaires et surtout une suspension arrière à roues indépendantes qui améliorerait grandement son comportement dynamique.

L'exemplaire présenté est tout simplement dans un état exceptionnel ! Achetée en 2006 par son actuel propriétaire, il a bénéficié d'une remise en état qui s'est terminée en 2012, totalisant plus de 100 000 € de factures. Confiée à des spécialistes du modèle, rien n'a été laissé au hasard, et absolument tout a été remis en état. L'important dossier qui détaille les travaux prouve que la mécanique a été entièrement refaite, bénéficiant au passage

de quelques améliorations, telles qu'une culasse alu, le montage d'un alternateur, ou encore l'amélioration du refroidissement. La carrosserie, dans sa teinte d'origine « new white », a été entièrement refaite et est superbe, tout comme l'habitacle. Equipée de l'overdrive optionnel, cette TR4 a visiblement bénéficié de l'expérience de professionnels connaissant particulièrement bien le modèle, respectant la configuration d'origine, tout en apportant certaines améliorations judicieuses. N'ayant parcouru que 3831 km depuis sa restauration, ce magnifique exemplaire est encore en rodage et ne pourra que satisfaire les amateurs les plus exigeants.

Ultimate evolution of the TR4, the A IRS version offered a few extra horse power and above all a rear suspension with independent wheels that greatly improved its dynamic behavior.

The copy presented is simply in exceptional condition! Purchased in 2006 by its current owner, it was refurbished in 2012, for more than €100,000. Assigned to specialists of this model, nothing was left to chance, and absolutely everything was restored. The large file detailing the work proves that the mechanics have been completely redone, benefiting from a few improvements, such as an aluminum cylinder head, the mounting of an alternator, and

improved cooling. The bodywork, in its original "new white" colour, has been completely redone and is superb, just like the interior. Equipped with the optional overdrive, this TR4 has obviously benefited from the experience of professionals who know the model particularly well, respecting the original configuration, while making judicious improvements. Having covered only 3831 km since its restoration, this magnificent specimen is still in running-in and will only be able to satisfy the most demanding amateurs.

1964 PORSCHE 356 SC CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis n° 160634
Moteur n° P*812338*

110.000 - 150.000 €

• Depuis plus de 40 ans dans les mêmes mains

• Version SC très désirable de la 356

• Matching numbers

• *Same ownership for more than 40 years*

• *Highly desirable SC version of the 356*

• *Matching numbers*



Dans une des configurations les plus désirables pour une Porsche 356, ce beau cabriolet SC possède une histoire exceptionnelle à plus d'un titre. Elle aurait en effet été livrée neuve par le garage Olympic situé à Sierre en Suisse le 15 juillet 1964 au Baron de Mesmay. L'actuel propriétaire, pilote d'avion reconnu officiant notamment aux commandes du mythique Concorde a toujours soigneusement conservé son auto jusqu'à ce jour. Celui-ci nous confirme avoir fait son acquisition avant 1978. Il en serait le 3ème propriétaire selon les informations qui lui avait été

transmises à l'époque. Ayant subi les dommages du temps, ce cabriolet fut intégralement restauré à partir de la caisse mise à nu dans les années 90. Preuve du sérieux et de l'ampleur de la restauration dont on possède des photos, la voiture se trouve encore aujourd'hui en bel état. Son propriétaire préféra à l'époque une peinture Porsche Irisch Grün en remplacement du gris anthracite d'origine. L'intérieur a lui aussi été refait tel qu'il était dans une séduisante couleur biscuit. Notre exemplaire dispose d'un couvre capote noir, d'une capote beige assortie à l'habitacle, de son

With one of the most desirable configurations for a Porsche 356, this beautiful SC convertible has an exceptional story in many respects. It was delivered new to the French Baron de Mesmay on 15 July 1964 by the Olympic garage in Switzerland. The current owner, aircraft pilot known for flying the mythical Concorde, has always carefully preserved his car to date. The latter confirms to us that he acquired it before 1978. According to information given to him at the time, he would be the third owner. Having endured the damages

of time, this cabriolet was fully restored in the 1990s, with the chassis stripped off. We have pictures which prove the seriousness and scope of the restoration. The car is in good condition today. At that time, the owner chose a Porsche Irish Grün paint to replace the original anthracite grey. The interior has also been redone in its original attractive biscuit colour. This example has a black cover, a beige soft top matching the interior, its vintage car radio and a luggage rack on the rear cover. The engine was also restored in the past.



autoradio d'époque ainsi que d'un support à bagages sur le capot arrière. La mécanique fut aussi restaurée dans le passé.

Régulièrement entretenue depuis, cette voiture sera livrée avec son carnet de service, sa trousse à outils et son dossier de suivi comprenant photos, factures et expertises. Aujourd'hui encore dans un très bel état général, cette 356 SC cabriolet, ultime évolution du modèle avec ses 95 chevaux est l'une des versions les plus désirables. L'historique et l'authenticité de notre exemplaire le rendent particulièrement séduisant...

Regularly maintained since, the car will be delivered with its service log book, its tool kit and its tracking record including pictures, invoices and expertise. This 356 SC Cabriolet, still in nice condition today and is the model's ultimate evolution with its 95 hp, is one of the most desirable versions. The history and authenticity of this car make it particularly attractive...



2003 FERRARI 575 M MARANELLO FI

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° ZFFBT55B000131736

90.000 - 120.000 €

• Seulement 15 500 km d'origine

• Etat de conservation
exceptionnel

• Fantastique moteur V12 à
l'avant

• Only 15,500 km from new

• Kept in exceptional condition

• Fantastic V12 front engine



Avec seulement un peu plus de 15 500 km, notre 575 est en superbe état de conservation. Elle fut livrée neuve en Allemagne, le 28 février 2003 pour les Etablissements « Auto Neuser » à Nuremberg. Dans une livrée « Rosso corsa », intérieur en cuir noir, elle est bien sûr équipée de la boîte de vitesse séquentielle de type FI. Complète avec son livret de bord, double des clés et accessoires du modèle, le carnet d'entretien atteste d'un suivi soigné et attentif de la part des précédents propriétaires. Les sept tampons ont été toujours apposés par des membres du réseau Ferrari.

Cette voiture notamment propriété d'un grand collectionneur

allemand, a bénéficié de soins réguliers malgré le faible kilométrage parcouru entre chaque maintenance et n'a bien sûr jamais été accidentée. Le dernier entretien fut réalisé en septembre 2015 toujours au sein du réseau, chez Ferrari Erbelein Kassel et comprenait notamment le remplacement des courroies de distribution. Un échappement inox Superprint vient sublimer les vocalises du merveilleux V12. Avec des performances exceptionnelles, plus de 320 km/h et à peine plus de 4 secondes pour passer de 0 à 100. La 575M Maranello et son superbe dessin constitue une parfaite alchimie entre classicisme et modernité.

With just over a mileage of 15,500 km only, our 575 has been kept in superb condition. It was delivered new in Germany to the "Auto Neuser" establishments on 28 2003 in Nuremberg. With a "Rosso corsa" livery and black leather interior, it is of course equipped with a FI-type sequential gearbox. Complete with its logbook, two sets of keys and accessories for this model, the service book certifies a careful and attentive maintenance from previous owners. The seven stamps have always been affixed by members of the Ferrari network.

This car, owned in particular by a big German collector, has

benefited from regular care despite a low mileage done between each service and, it has naturally never been damaged. The last service was carried out within the manufacturer's network at Ferrari Erbelein Kassel in September 2015 and included the replacement of timing belts. A Supersprint stainless exhaust delivers a wonderful sound that sublimates the V12 engine. Including exceptional performance, more than 320 km/h and 0 to 100 in just over 4 seconds, the 575M Maranello and its superb design offers a perfect blend between classic and modern.

1968 ISO RIVOLTA IR300 COUPÉ

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 410 389

85.000 - 105.000 €

• Modèle exclusif et sous coté

• Conçu par Giotto Bizzarrini

• Historique connu

• *Exclusive and under-valued model*

• *Designed by Giotto Bizzarrini*

• *Continuous history*



D'origine italienne, cette très rare IR300 possède une histoire claire. D'après son libretto la voiture est livrée neuve à Milan en 1968 à une société qui la garde jusqu'en 1973, elle connaît ensuite un deuxième propriétaire d'une province voisine jusqu'en 1978, avant d'être acquise par son troisième propriétaire qui la conservera pendant près de 30 ans pour s'en séparer en 2007 au profit d'un autre collectionneur italien. C'est lui qui aurait alors entrepris la restauration complète de la voiture avant qu'elle n'arrive en France en 2016. Sa couleur bleu ciel métallisé se marie parfaitement à son intérieur en vinyle noir et moquettes bleues.

Ayant peu roulé ces dernières années elle a récemment fait l'objet d'une remise en route incluant notamment la réfection des carburateurs par un spécialiste, le changement de la pompe à essence ainsi que des amortisseurs arrière. Affichant à peine plus de 95 700 km au compteur, en phase avec un kilométrage qui serait d'origine compte tenu de son histoire, la voiture se présente dans un bel état général. Le V8 Chevrolet accouplé à la boîte de vitesses manuelle Borg-Warner ne demande qu'à s'exprimer. C'est donc une opportunité rare d'acquérir une GT, véritable 2+2, encore sous-coté.

Of Italian origin, this very rare IR300 has a clear history. According to its Italian libretto the car was delivered new in Milan in 1968 to a company which kept it until 1973. It then knows a second Italian owner until 1978, before being acquired by its third owner who will keep it during nearly 30 years. Sold in 2007 to another Italian collector, he then undertook the complete restoration of the car before it arrived in France in 2016. Its metallic sky blue colour perfectly matches the black vinyl interior and blue carpets. Hardly driven during the last years, it has recently been

serviced with the refurbishment by a specialist of the carburetors, the change of the fuel pump as well as the rear shock absorbers. With a mileage of just over 95,700 km, in phase with an original mileage given its history, the car is in good general condition. The Chevrolet V8 coupled to the Borg-Warner manual gearbox is just waiting to be set free. It is therefore a rare opportunity to acquire a GT, a true 2+2, still under-valued.

1969 FERRARI 365 GTB/4 DAYTONA COMPETIZIONE GROUPE 4

Voiture de compétition
Competition car

Châssis n° 12467
Moteur n° 251

6.500.000 - 7.500.000 €

- Prototype des 15 exemplaires " usine "

- Important palmarès en compétition

- En cours de certification par Ferrari Classiche

- Vendue avec son bloc moteur d'origine

- *Factory prototype of the 15 works examples*

- *Important racing provenance*

- *In process of Ferrari Classiche in 2018*

- *Sold with its original engine block*



Ferrari appartient à l'histoire de la compétition comme peu de marques peuvent y prétendre. Jamais Enzo Ferrari n'a cessé de créer des modèles pour la course, tous les types de courses, pour gagner. Les milliers de victoires remportées par la marque ont fait chavirer les cœurs de tous les fans d'automobiles. Présentée au Salon

de Paris en 1968, la nouvelle 365 GTB/4 Daytona n'allait pas faire exception aux modèles précédents et allait bel et bien recevoir une version « Competizione ».

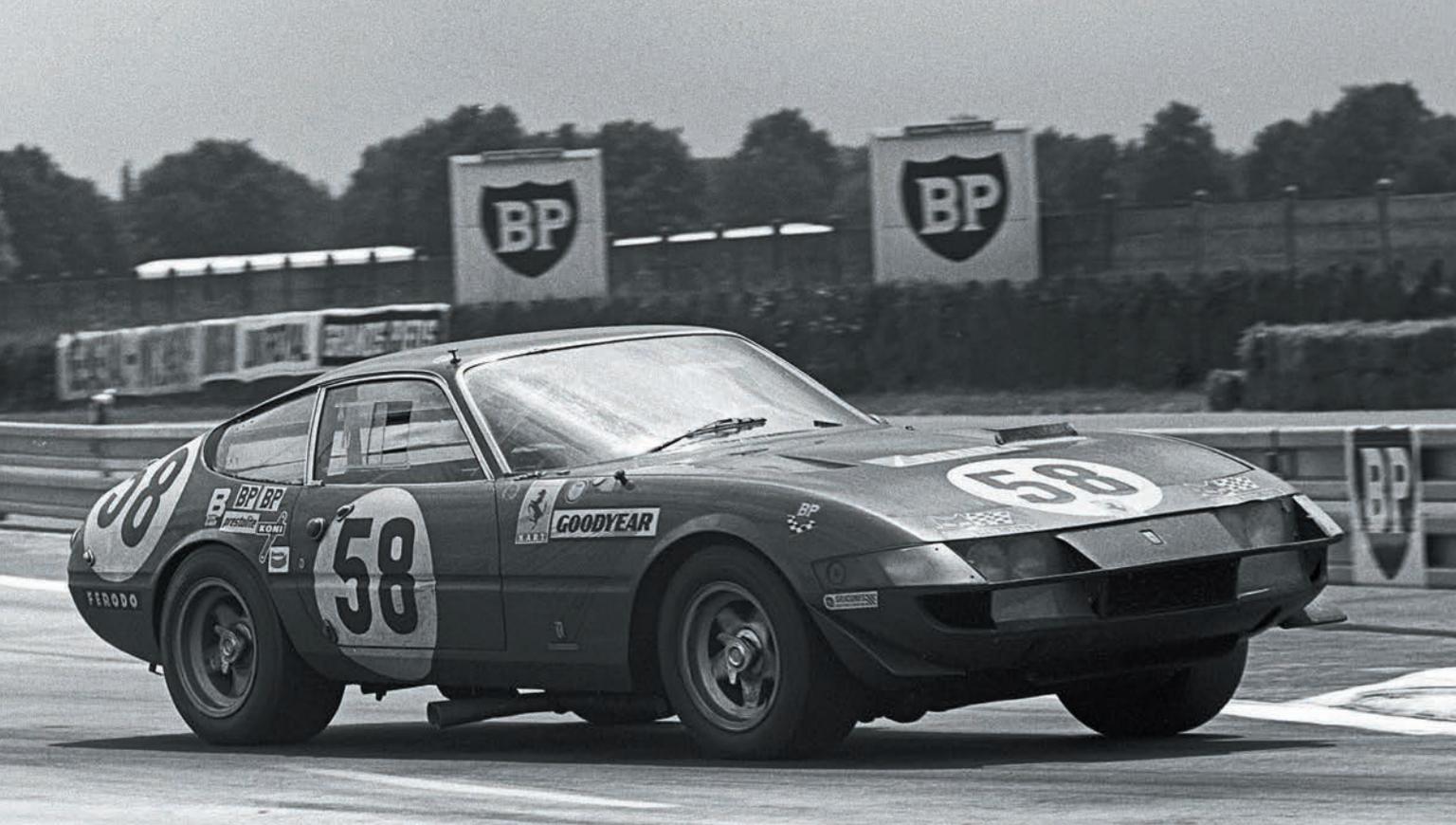
La Daytona #12547, premier prototype, est vendue en 1969 à Luigi Chinetti qui dirige le N.A.R.T., pour participer aux 24-Heures du Mans 1969. Rouge avec la >>>

Ferrari has a place in the history of motor racing that few marques can match. Enzo Ferrari never ceased to build competition models, for all types of racing, in order to win. Motor racing fans around the world have been won over by the thousands of victories the marque has to its name. Presented at the Paris

Motor Show in 1968, the new 365 GTB/4 Daytona was no different to previous models and would get its own «Competizione» version.

Daytona #12547, the first prototype, was sold in 1969 to Luigi Chinetti at N.A.R.T. to participate in the 1969 Le Mans 24 Hours. Red with a black stripe down the side, this car had>>>





© The Cahier Archive



© Archives ACO

>>>nervure latérale noire, elle a effectivement la carrosserie en aluminium, mais aussi des vitres en verre, l'air conditionné, des échappements de série sortants à l'arrière et un poids de 1495 kgs, réservoir vide! Ce premier prototype est accidenté aux essais et ne peut prendre le départ de l'épreuve Mancelle, qu'il prendra aux 24 Heures de Daytona 1970, sans voir le drapeau à damier.

Le second prototype de 365 GTB/4 Groupe 4, châssis n° 12467, voiture de la vente, est acquis le 10 juin 1971 par Luigi Chinetti, importateur Ferrari aux Etats-Unis, directement à l'usine. Dans le dossier, une copie du chèque daté, d'un montant de USD 11,630 est annoté dans sa marge par Chinetti lui-même : « Full Payment of 365/ Daytona #12467 for Le Mans ». En effet, la voiture est préparée par l'usine pour Chinetti et livrée directement sur le Circuit >>>

>>> *aluminium bodywork, but glass windows, air conditioning and a standard rear exhaust. It weighed in at 1495kgs with an empty fuel tank! This first prototype was damaged in testing and never made it to the start at Le Mans. It did start the 1970 Daytona 24 Hours, but didn't see the checkered flag.*

A second 365 GTB/4 Group 4 prototype, chassis n° 12467, the car on offer, was acquired directly

from the factory by Chinetti on 10 June 1971. In the file, there is a copy of the dated cheque, for the sum of USD 11,630, annotated in the margin by Chinetti himself: "Full Payment of 365/ Daytona #12467 for Le Mans". The car was in fact prepared by the factory and delivered directly to the 24 Hours circuit by Ferrari; a copy of the transport bill issued on 7 June 1971 for 200,000 Italian lira is also in the file. Chassis #12467 was fully prepared to Group 4 >>>

PALMARES

Ferrari Châssis N°12467

1971

12/13 juin - 24 Heures du Mans (N.A.R.T.)
n°58 Bob Grossman/Coco Chinetti - 5^e et 1^{er} au Rendement Energétique.

1972

6 février - 6 Heures de Daytona (Baker Motor Co.)
n°18 Bob Grossman/Chuck Reynolds - 15^e

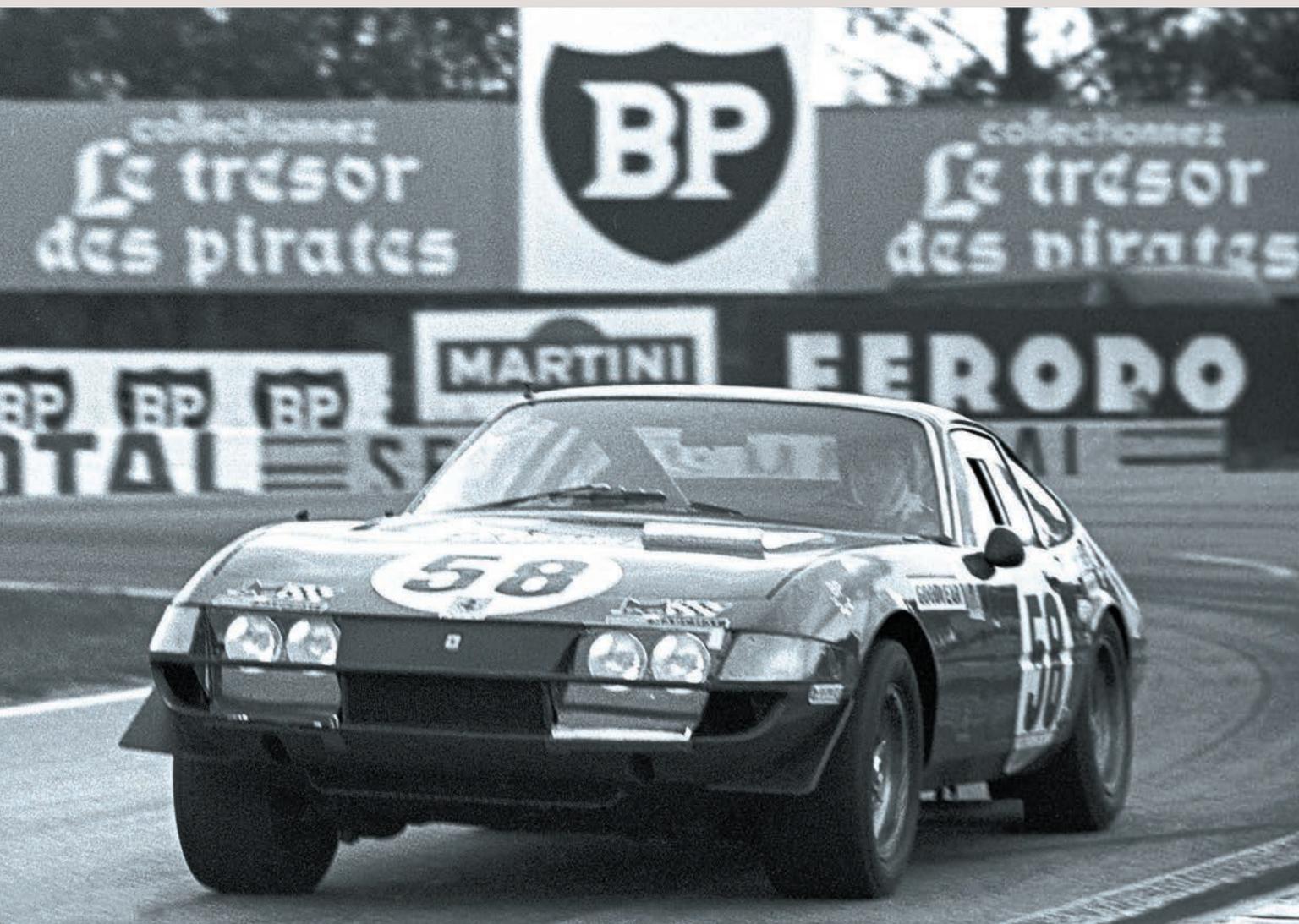
25 mars - 12 Heures de Sebring (Baker Motor Co.)
n°18 Chuck Reynolds/Harry Ingle - 19^e

22 juillet - 6 Heures de Watkins Glen (Baker Motor Castrol)
n°18 Chuck Reynolds/Tony de Lorenzo - 11^e

17 septembre - Road America 500 à Atlanta (Baker Motor Co)
n°18 Chuck Reynolds - Abandon

1973

24 mars - 12 Heures de Sebring (Grand Tourigne Cars).
n°21 Harley Cluxton/Sam Posey - Non partant



© The Cahier Archive

Ferrari

ROCIETA PER AZIONI ESERCIZIO FARRICKE AUTOMORILI E CORSE
CAPITALE SOCIALE IN MILIARDI

OFFICINA DI MODENA

C.C.I.A.A. n° 88483

Modena, 27 luglio 1971

ATTURA N. 32440

s/ richiesta N.

s/ ordine

pedizione

s/ rimesso N.

ngmento

100,000,000 188/P

Prof. mo Sig.

CHINETTI LUIGI

GREENWICH

Connecticut

Le presenti fatture sono emesse alle condizioni retroscritte, comprese, specificatamente, quelle che stabiliscono limitazioni di responsabilità, facoltà di retrocedere dal contratto di assunzione dell'incarico, nonché quelle che concernono decadenza, limitazioni alla facoltà di opporre eccezioni, restrizioni alla libertà di contrattare nei rapporti con terzi e qualsiasi importante clausola compromissoria o deroghe alla competenza dell'Autorità Giudiziale.

Vettura FERRARI 3650TB/4 metri 12467			
Lavori effettuati per preparazione vettura alla 24 ore di Le Mans			
Sistemazioni impianto elettrico, forniture impianto estinzione incendi, prova eme messa a punto su strada			
Materiali impiegati:			
12	Getti da 200 41360 001	Lit	1124
" 12	Getti da 160 41120 001	"	1380
" 12	Diffusori da 34 34914 019	"	6900
" 1	Coperchio 31716099	"	31050
int. 1,50	Tubo revivite 21X31	"	2250
n. 1	Volante in pelle Ø 400	"	42000
" 1	Impianto estintore tipo 512/M	"	270500
" 2	Manicotti 561/820351	"	13800
" 4	Fascette 95032	"	2760
int. 5	Tubo acciaio K10 45X40	"	3200
243.116	Superadditivo lubrificante per prove	"	
	Sconto 40% riconosciuto	"	374.964. =
			= 149.986. =
			224.978. =
It. 116	Supercarburante immessi per prove	"	18.792. =
	Mano d'opera:	"	67.600. =
			311.370. =
	I.G.E. 1,20%		3.737. =
	Bollo Lit		50. =
	TOTALE Lit		315.157. =
			S. E. & O.

I.G.E. 1,20% con esposto in modo virtuale presso l'Ufficio I.G. di Modena.



3 1 5 1 5 7 0 0 0 0 +
3 1 5 1 5 7 0 0 0 0 :
6 2 3 :
5 0 5 8 7 4 9 5 \$
1 5 2 3 0

FERRARI per procura

Copie de la facture des derniers travaux sur #12467 réalisés par l'usine Ferrari en vue de la course des 24H du Mans
Copy of the invoice for the last work done on #12467 by the Ferrari factory to prepare for racing the Le Mans 24 Hours

Ferrari

SOCIETÀ PER AZIONI FERRARI SPA - AUTOMOBILI E ACCESSORI
CAPITALE SOCIALE UN MILIARDO

Spett. Ditta
LUIGI CHINETTI MOTORS
600 West Putnam Avenue
GREENWICH - Conn. 06830

deno li 7/6/71

TERA di ADDEBITO n. 378/71

gliate prendere nota delle seguenti scritture passate a Vs. debito

Lit. 200.000

Per il trasporto effettuato con autocarro assicurato della Vs. vettura 365/GTB4 matr. 12467 dal ns. stabilimento di Maranello a Le Mans.

Lit. 200.000

Importo a Vs. debito

S. E. & O.

Bollo 2% in Lire 400.= (a ns. carico)

8/32

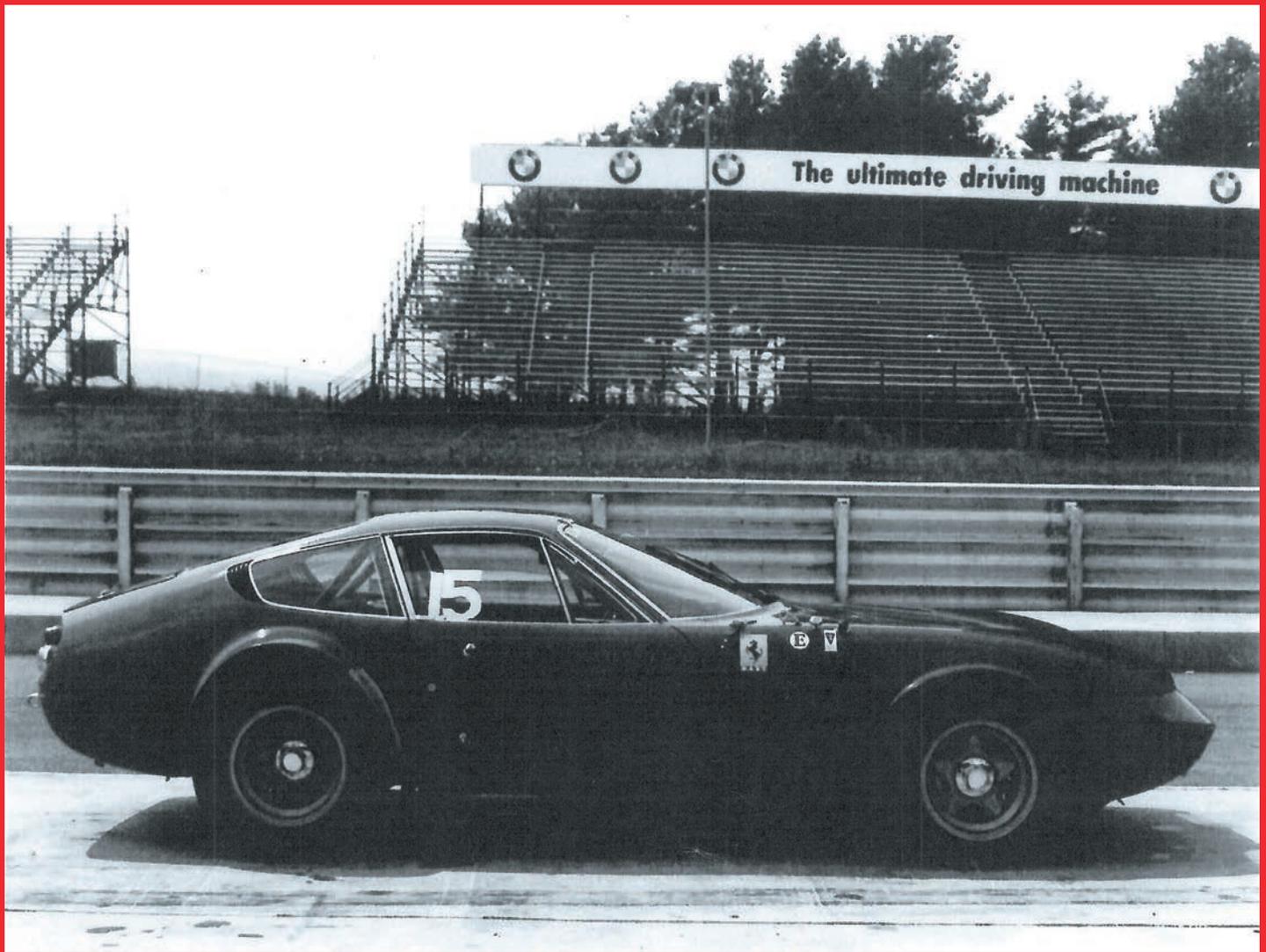
FERRARI

000 - 4188 - CAT. 48

DATE	AMOUNT	DESCRIPTION
		BY ENCLOSURE THIS CHECK WHEN PAID IS ACCEPTED IN FULL PAYMENT OF THE FOLLOWING ACCOUNT
		1933
		LUIGI CHINETTI MOTORS, INC. 600 WEST PUTNAM AVENUE GREENWICH, CONN. 06830
		PAID JUN 10 1971 11,630.00
		FULL PAYMENT OF 365/DAYTONA #12467 FOR LE MANS
		TO THE ORDER OF FERRARI, AUTOMOBILI - MODENA
		ELEVENTH THOUSANDS, HUNDRED AND THIRTY 00/100 DOLLAR
		BANCA NAZIONALE DEL LAVORO (140)
		BANCA NAZIONALE DEL LAVORO NEW YORK BRANCH 2 WEST 51ST STREET NEW YORK, N. Y.
		SIGNATURE: Luigi Chinetti
		VERIFIED
		026000981: 510 062664 JO

Facture du transport de #12467 depuis l'usine Ferrari au circuit des 24H du Mans
et copie du chèque d'achat de #12467 de Luigi Chinetti à l'ordre de l'usine Ferrari établie le 8 juin 1971

Invoice for the transport of #12467 from the Ferrari factory to the Le Mans 24 Hours
and copy of the cheque for the purchase of #12467 signed by Luigi Chinetti established to the Ferrari factory



>>> des 24 Heures par Ferrari ; une copie de la facture du transport éditée le 7 juin 1971 d'un montant de 200 000 liras italiennes est jointe au dossier. #12467 est entièrement équipé Groupe 4, avec l'aide de la Carrozzeria Sports Cars, voisin de l'usine, pour répondre aux normes strictes de la catégorie. En effet, une copie de courrier adressé à ce sous-traitant indique les équipements additionnels nécessaires comme le coupe-batterie, une mollette empêchant de passer la marche arrière sur la grille de boîte de vitesses, un roll-bar aux normes FIA d'époque et d'autres détails mineurs. Si la carrosserie reste en acier, les vitres sont en plexiglas,

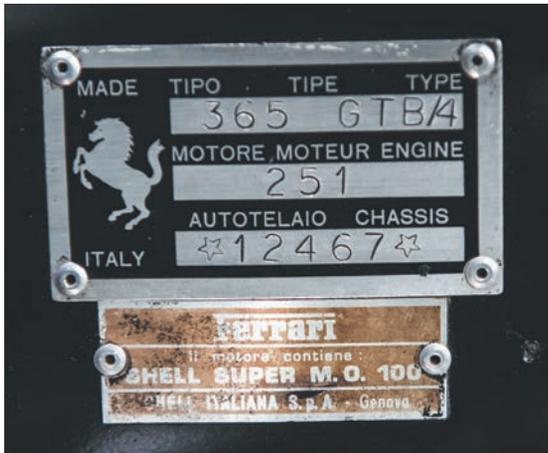
sauf le pare-brise, les échappements sont latéraux, les phares sont de plus grand diamètre et derrière un plexiglas vertical, des interrupteurs sont sur le pavillon et l'aile avant droite, les ailes sont légèrement élargies, de petits ailerons sont posés à l'avant, le bouchon du réservoir d'essence sort au centre du couvercle du coffre arrière et le système d'air conditionné est conservé. Son poids est de 1514kgs avec 120 litres d'essence, soit environ 1396 kgs réservoir vide, qui seront propulsés par les 400cv du moteur.

Pour l'assistance des 24 Heures du Mans 1971, Luigi Chinetti demande l'aide de mécaniciens

>>> *spec, with the help of Carrozzeria Sports Cars, based next door to the factory, in order to comply with the stringent regulations for the class. A copy of a letter addressed to this subcontractor lists the necessary additional equipment required, such as battery cut-out, an adjustment to prevent the use of reverse gear, an FIA compliant roll-bar and other minor details. The car had a steel body with a side exhaust, and apart from the windscreen, the windows were plexiglass. It had larger headlights set behind vertical plexiglass, with switches on the roof and the front right-hand*

wing. The wings were slightly flared, and small spoilers added at the front. The fuel cap was set in the centre of the rear boot lid and the air-conditioning system was retained. The car weighed 1514kgs with 120 litres of fuel, equating to approximately 1396kg when empty, with an engine producing 400bhp.

For support in the 1971 Le Mans 24 Hours, Luigi Chinetti asked to borrow some mechanics from Diana to help with the 512M and from Pozzi for the Daytona 12467. "Coco" Chinetti, Luigi's son and Bob Grossman were the drivers. During the first testing session, Coco Chinetti complained



bénévoles de Diena pour la 512 M et à Pozzi pour la Daytona 12467 et c'est "Coco" Chinetti, le fils de Luigi, et Bob Grossman qui se relaieront à son volant. A la première séance d'essais, "Coco" Chinetti se plaint du manque d'efficacité des freins ATE. Les deux mécaniciens français de Pozzi ont apportés des plaquettes Abex tendres, qui doivent permettre de réduire les distances de freinage, ce que constatent effectivement Chinetti et Grossman. Il faudra toutefois les remplacer toutes les 6 heures à l'avant et toutes les 7 h 30' à l'arrière.

Dès le départ à 16 heures, la Daytona 12467 fonctionne à la perfection, vingt-cinquième à la 3^e

heures, quinzième à la 12^e heures et dès la 19^e heures, elle se positionne à la cinquième place. Elle améliore même son meilleur temps en 4'14" 3/10^e, soit 7" de moins qu'aux essais! La ligne d'arrivée est franchie à cette place, avec en plus, la victoire au Rendement Energétique avec une consommation moyenne de 40 litres aux 100 km pour 4.218,752 km parcourus.

Au début de 1972, elle est vendue à Clive Baker qui dirige l'écurie Baker Motor Co. Les ailes sont élargies, un grand aileron est positionné à l'avant, des carénages anguleux sont posés devant les phares et la carrosserie est >>>

that the ATE brakes weren't working efficiently. Pozzi's two French mechanics fitted some soft Abex pads which allowed Chinetti and Grossman to reduce the braking distances. However, these pads had to be changed every six hours at the front and 7h30 at the back.

Daytona 12467 ran like a dream right from the start at 16.00. Twenty-fifth after 3 hours, fifteenth after 12 hours, by the 19th hour it was running in fifth position. The car recorded its best lap time of 4'14" 3/10^e during the race, some 7 seconds quicker than in testing! It retained its position

to cross the finish line 5th overall and also win the Energy Index with an average consumption of 40 litres per 100 kms for the 4.218,752 km covered.

At the start of 1972, the car sold to Clive Baker, who ran the Baker Motor Co. team. The wings were widened, a large spoiler added at the front, angular fairings put in front of the lights and the bodywork was painted orange with white stripes. It was entered for the Daytona Six Hours and finished 15th, driven by Grossman and Reynolds. For the Sebring 12 Hours, on 25 March, it was fitted with glass windows and given a new front spoiler, to comply >>>



>>> repeinte en orange avec des filets blancs. Engagée dans les 6 Heures de Daytona, elle termine 15^e avec Grossman et Reynolds. Pour les 12 Heures de Sebring, le 25 mars, elle est équipée de vitres en verre et un nouvel aileron avant, puisque la nouvelle homologation FIA, fixe un poids minimum de 1350 kg, sans essence. Grossman et Reynolds terminent 19^e. Puis le 22 juillet à Watkins Glen, elle est elle avec Reynolds et De Lorenzo. Elle fait une dernière apparition aux 12 Heures de Sebring 1973 où un problème mécanique l'empêche de prendre le départ.

Par la suite, la Daytona 12467 poursuit sa vie entre les mains de collectionneurs parmi lesquels on notera Bill Kontes à deux reprises et Rob Walton aux Etats-Unis pendant une vingtaine d'années. La voiture revient ensuite en Europe où le propriétaire actuel lui fera passer l'inspection complète chez Pozzi à Paris pour obtenir la certification Ferrari Classiche. Elle sera livrée avec son bloc moteur d'origine et avec un très important dossier relatant toute son histoire, de son origine jusqu'à nos jours, incluant les détails de la vente et de

la livraison par l'usine directement sur le Circuit des 24 Heures pour sa participation à la course la plus mythique au Monde, les 12 et 13 juin 1971 où elle terminera 5^e au général et victorieuse à l'indice.

Cette 365 GTB/4 Daytona Groupe 4 usine est le deuxième prototype qui a permis d'élaborer les 15 Daytona Groupe IV par l'usine. Parmi les deux prototypes, elle est la seule possédant un palmarès et qui plus est, aux 24 Heures du Mans! Il s'agit donc d'un des exemplaires les plus désirables de ces si performantes Daytona, aujourd'hui éligible dans de nombreuses courses historiques, dont Le Mans Classic où le public attend son retour avec impatience.

La Daytona Groupe IV est l'avenir en compétition historique et son prix n'aura de cesse de progresser dans les années à venir, tout comme les plus grandes Ferrari de compétition.

>>> *with the new FIA homologation requiring a minimum weight of 1350 kg without fuel. Grossman and Reynolds finished 19th. At Watkins Glen on 22 July, Reynolds and De Lorenzo brought the car home in 11th place. Chassis 12467 made a final appearance at the 1973 Sebring 12 Hours, but a mechanical problem prevented it from taking the start.*

After that, this Daytona continued its life in the hands of various collectors including, twice, Bill Kontes and Rob Walton. It remained in the United States for some twenty years, before returning to Europe where the current owner has had the car inspected by Pozzi in Paris to obtain Ferrari Classiche certification. It will be delivered with its original engine block and a comprehensive file detailing the car's entire history from new, including details of the sale and delivery by the factory to Le Mans for its participation in the most legendary race in the world on 12 and 13 June 1971, where it finished 5th overall and won the Index of Performance.

The factory built 15 Ferrari 365 GTB/4 Daytona Group 4 cars and 2 prototypes. The car presented is the second prototype, the only one with such a racing history. This is therefore one of the most desirable examples of these highly successful Daytonas, eligible today for numerous historic race events including Le Mans Classic.

The Daytona Group IV is the future in historic racing competition and its value will continue to increase in the years to come, just like the most prestigious racing Ferrari cars.



1962 AUSTIN HEALEY 3000 MKII BT7

Carte grise française
French title

Châssis n° HBT7L18666
Moteur n° 29E/RU/H4952

70.000 - 90.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Désirable version à 3 carburateurs
- Restaurée depuis le châssis
- Important dossier de factures

- *Desirable version with 3 carburetors*
- *Restored from the chassis*
- *Important invoice file*



L'Austin Healey 3000 Mk II fut introduite sur le marché en mai 1961. L'adoption d'une nouvelle calandre à barrettes verticales la distinguait au premier coup d'oeil, mais la nouveauté se situait sous le capot moteur. Un carburateur supplémentaire fut ajouté pour correspondre aux règles d'homologation en vigueur, et une nouvelle boîte de vitesses à levier central et étagement amélioré fut adaptée. 5096 unités furent produites. L'exemplaire présenté a bénéficié d'une restauration complète de qualité qui s'est étalée de 2011 à 2015. En effet, son propriétaire, collectionneur exigeant, souhaitait un exemplaire en parfait état. Ainsi, la carrosserie et le châssis furent mis à

nu avant d'être traités et repeints, les trains roulants ont été restaurés, et le moteur refait à neuf, bénéficiant au passage de quelques améliorations dont un collecteur d'échappement sport. Pour être à la hauteur de l'ensemble, la sellerie a également été entièrement remplacée. La capote en parfait état et des side-screens composent l'équipement pour la pluie. Nous invitons les amateurs à consulter l'important dossier de factures témoignant du soin apporté à cette restauration qui s'est déroulée sans considération de coût ni de temps. Superbe, en bon état de fonctionnement et ayant bénéficié d'améliorations subtiles, cette big Healey est prête à prendre la route.

The Austin Healey 3000 Mk II was introduced in May 1961. The adoption of a new vertical bar grill distinguished it at first glance, but the novelty was under the hood. An additional carburetor was added to match the new operative rules, as well as a new gearbox with central lever and improved ratio was adapted. 5096 units were produced. The model presented benefited from a complete quality restoration from 2011 to 2015. Indeed, its owner, a demanding collector, wanted a model in perfect condition. The body and chassis were stripped bare before being treated and repainted, the rolling gears were restored, and the engine was

rebuilt, benefiting from some improvements, including a sports exhaust manifold. To match this revision, the upholstery has also been completely replaced. The hood in perfect condition and side-screens are the rain gear. We invite the enthusiasts to consult the important file of invoices testifying the care brought to this restoration, which took place without consideration of cost nor time. Superb, in good working order and having benefited from subtle improvements, this big Healey is ready to take the road.

2008 PORSCHE 997 GT3 RS

Carte grise française
French title

Châssis n° WPOZZZ99Z7S790881

95.000 - 130.000 €

• 2^{ème} main

• Moins de 25 000 km

• Moins de 2 000 exemplaires

• 2 owners from new

• Less than 25 000 km

• Less than 2,000 units produced



Véritable voiture de piste immatriculée, la 997 GT3 RS était, dans sa première version, dotée du moteur 3.6L de 415 cv. Elle se distinguait de la version GT3 par une voie élargie, un imposant aileron en carbone réglable et une finition plus radicale, perdant au passage 20 kg. Sa production n'excédera pas les 1909 exemplaires.

Vendue neuve à Dubaï, cette GT3 RS y fut achetée par notre collectionneur auprès de son premier propriétaire alors qu'elle n'avait que très peu roulé. Elle fut ensuite rapatriée en France en 2016 pour être révisée et diagnostiquée par Porsche Toulouse. Le logiciel fut mis à jour et les glaces de rétroviseurs remplacées pour l'homologation sur

le territoire. Affichant aujourd'hui moins de 25 000 km d'origine, elle dispose d'un ensemble de factures d'entretien chez Porsche à Dubaï ainsi que de ses carnets d'utilisation. Elle est en outre équipée du GPS optionnel et sera livrée avec des harnais Momo pouvant être montés lors des utilisations sur circuit. Il s'agit donc d'un exemplaire bien préservé, qui a conservé tous les détails spécifiques à cette version radicale. Le collectionneur attentif autant que le pilote amateur de journées roulage seront comblés par ses qualités.

The 997 GT3 RS, a real registered track car, was, in its first version, equipped with a 415bhp 3.6L engine. It differed from the GT3 version by a widened track, an imposing adjustable carbon fin and a more radical finish, losing in the process 20 kg. Its production will not exceed 1909 copies.

Sold new in Dubai, this GT3 RS was bought there by our collector from its first owner when it had hardly been driven. It was then brought back to France in 2016 to be examined and diagnosed by Porsche Toulouse. The software was updated and the mirror windows replaced for certification. With less than

25,000 kilometres since new, it will be delivered with a service invoices from Porsche in Dubai as well as its logbooks. It is also equipped with the optional GPS and will be delivered with Momo harnesses that can be mounted during track use. It is therefore a well preserved copy, which has kept all the details specific to this radical version. The attentive collector as well as the gentleman driver will be satisfied by his qualities.

1987 ADA C2

Véhicule de compétition
Competition vehicle

Châssis n° 03

280.000 - 340.000 €

- 2^{ème} de sa catégorie au Mans 1988!
- Très important dossier de factures récentes
- Voiture unique et éligible pour les plus beaux événements
- Important lot de pièces de rechange

- 2nd in its category at Le Mans 1988!
- Very important recent invoice file
- Unique and eligible car for the most beautiful events
- Large batch of spare parts

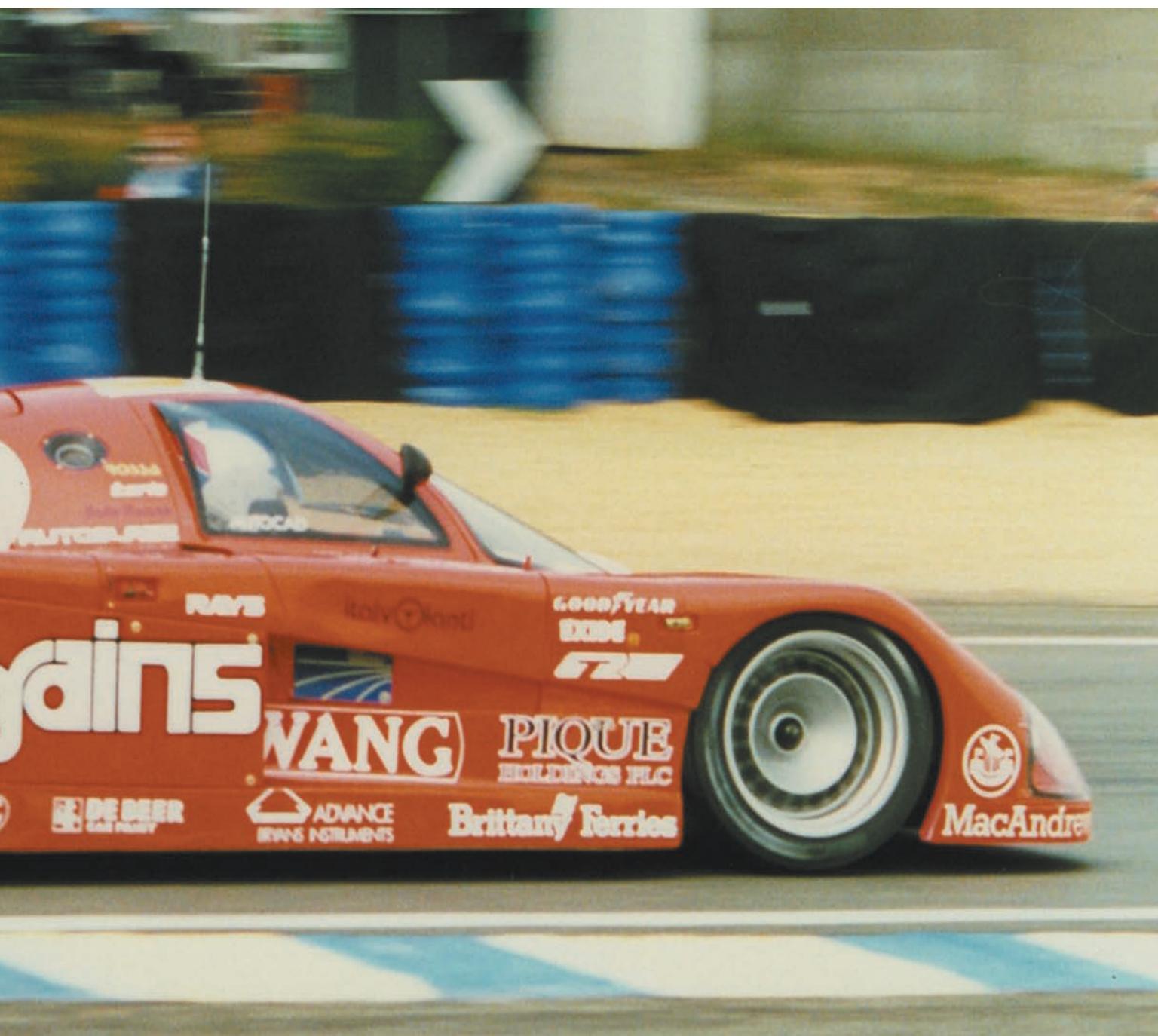


Fondée en 1977 par Leon Smith, Gérard Sauer et Woody Harris, la société ADA Engineering doit ses succès au partenariat entre Chris Crawford et Ian Harrower à sa direction. Longtemps impliquée dans la conception technique et le conseil, la firme va faire courir, à partir de 1983, une ancienne Gebhardt groupe C2 d'usine. Après

deux années difficiles, l'équipe obtient aux 24 heures du Mans 1985 une satisfaisante 16ème place au général, et la deuxième place de la catégorie C2. Le succès viendra l'année suivante avec la victoire en catégorie C2, tandis que le titre mondial leur échappe de justesse face à l'Ecurie Ecosse et Gordon Spice. En 1987, un accident détruit >>>

Founded in 1977 by Leon Smith, Gérard Sauer and Woody Harris, ADA Engineering owes its success to the partnership between Chris Crawford and Ian Harrower. Long involved in technical design and consulting, the firm will run, from 1983, a former factory Gebhardt Group C2. After two difficult years,

the team obtained a satisfactory 16th place overall in the 1985 Le Mans 24 Hours and second place in the C2 category. Success came the following year with victory in the C2 category, while the world title narrowly escaped them against Scotland and Gordon Spice. In 1987, an accident destroyed the "old" Gebhardt >>>



L'Ada #03 en route vers une jolie 2^e place en catégorie C2 lors des 24 du Mans 1988 © Archives ACO



>>> la « vieille » Gebhardt et favorise la construction d'une nouvelle voiture.

L'ADA C2 fait alors des débuts prometteurs, et encourage, l'année suivante, avec le châssis 03 ici présenté, une participation au Championnat du monde des voitures de sport. Point culminant de l'expérience acquise lors des précédentes saisons, la « 03 » terminera à la 18^{ème} place au général des 24 Heures du Mans 1988, et 2^{ème} du groupe C2, malgré un problème d'allumage peu après le départ, et plusieurs ennuis de transmissions. Cette ADA sera ensuite vue à deux autres reprises aux 24 Heures du Mans 1989 et 1990, et participera avec succès au Championnat C2 du British Racing Drivers' Club, ainsi qu'à certaines compétition Interséries européennes en 1992.

Aujourd'hui présentée à la vente, l'ADA C2 châssis 03 est dans sa livrée du Mans 1990. Acquise par son actuel propriétaire en 2015 auprès d'un pilote marseillais, elle a depuis bénéficié d'une restauration poussée, afin de lui rendre ses lettres de noblesse lors des compétitions historiques qui lui sont aujourd'hui dédiées. Ainsi, en prenant en

compte l'achat de la voiture, près de 350 000 € ont été investis.

La voiture a été confiée à Philippe Bonneau de Race Lab, et ce dernier a beaucoup travaillé afin d'améliorer la compétitivité de la voiture. La société Engine Développement s'est, quant à elle, chargée de la partie mécanique, et en 2016, l'ensemble des pièces ont été radiographiées. Nous invitons bien évidemment les acheteurs potentiels à consulter le procès-verbal en magnétoscopie qui en a émané, ainsi que le très important dossier de factures. Depuis cette remise en état poussée, la voiture n'a tourné qu'une demi-heure à Magny-Cours, et c'est à regret que son propriétaire s'en sépare. Cette belle et performante C2 sera livrée avec son passeport FIA d'époque, un dossier historique, ainsi que de nombreuses pièces telles que des roues, un capot avant et arrière, ou encore un fond plat avec son moule. Billet d'entrée idéal au prestigieux calendrier du Groupe C, notamment grâce à la fiabilité de son V8 Cosworth, l'ADA C03 offre en outre un historique digne d'intérêt et offre l'avantage d'être très sérieusement préparée pour courir.

>>> and encouraged the construction of a new car.

The ADA C2 then made a promising debut, and the following year, with the 03 chassis 03 on offer, encouraged participation in the World Sports Car Championship. The highlight of the experiences gained during previous seasons, chassis #03 finished 18th overall in the 1988 Le Mans 24 Hours, and 2nd in group C, despite an ignition problem shortly after the start, and several transmission problems. This ADA was then seen twice again at the 1989 and 1990 Le Mans 24 Hours, and successfully participated in the British Racing Drivers' Club C2 Championship, as well as in some European Inter-series competitions in 1992.

Now on sale, the ADA C2 chassis 03 is in its 1990 Le Mans livery. It was acquired by its current owner in 2015 from a Marseille pilot. It has since undergone extensive restoration in order to give it back its letters of nobility during the historic competitions that are now dedicated to it. Thus, taking into account the

purchase of the car, nearly 350,000 € were invested. The car was entrusted to Philippe Bonneau of Race Lab, who worked hard to improve the car's competitiveness. Engine Development was in charge of the mechanical part, and in 2016, all the parts were radiographed. Potential buyers are, of course, invited to consult the video inspection and the very important invoice file. Since this extensive overhaul, the car has only run for half an hour in Magny-Cours, and it is with regret that its owner parts with it. This beautiful and powerful C2 will be delivered with its original FIA passport, a historical file, as well as many parts such as wheels, a front and rear hood, or a flat bottom with its mold. The ADA C03 is the ideal entry ticket to the prestigious Group C calendar, thanks in particular to the reliability of its Cosworth V8. This model also offers a history worthy of interest and the advantage of being very seriously prepared for racing.



Départ des 24 du Mans 1990 © Archives ACO



2007 ASTON MARTIN DBRS9 GT3

Voiture de compétition
Competition car

Châssis n° DBRS9/016
Moteur n° 1019 PRO-DRIVE

200.000 - 250.000 €

- Mise au point par Stéphane Ortelli, triple champion du Monde GT

- Beau palmarès, prête à courir

- Authentique machine de compétition, catégorie GT3

- *Developed by Stéphane Ortelli, three-time GT World Champion*

- *Nice track record, ready to run*

- *Genuine competition machine, GT3 category*



L'Aston Martin DBRS9 est basée sur la DB9 de série, elle est la version GT3, mais partage plusieurs caractéristiques de la conception de la DBR9, qui elle est homologuée en catégorie GT1. Les ingénieurs d'Aston Martin Racing ont réglé l'énorme 12 cylindres de six litres pour développer quelques 550 ch (soit une augmentation de 20 %) et ont réduit le poids total de 480 kg, pour augmenter la puissance / poids de près de 430 ch par tonne. Une grande partie de cette baisse est due à l'utilisation massive de matériaux comme le carbone pour tous les panneaux de carrosserie et sur les garnitures intérieures, ainsi que le polycarbonate sur les vitres latérales et arrière.

Cette Aston DBRS9 est livrée neuve à l'Ecurie Villois Racing qui entra dans le Championnat GT en 2007 à l'initiative de ses fondateurs Chicco

et Giuliana Villois. L'objectif premier était de consolider sa position dans le monde de la compétition automobile dans la catégorie des voitures fermées et de la classe GT. L'Ecurie Villois Racing est reconnu pour son amour de la course, un sentiment dans lequel Chicco Villois, à la tête de l'équipe, a focalisé sa passion, ses compétences et son expérience qu'il avait acquises en tant que pilote. Tout a été réalisé par cette équipe pour réunir toutes les forces vives afin d'atteindre une haute compétitivité et remporter le maximum de courses. Ainsi est décrit cette Ecurie par le département Aston Martin Racing.

#016 participe au Championnat de 2007 à 2010 en remportant de très nombreuses victoires en commençant la saison avec une 1ère place à Brands-Hatch en pro-am avec le pilote Marco Petrini, à Monza en GT avec Max Wiser. A la fin de la saison, elle avait parcouru 3040 km et allait être totalement révisée et démontée pour courir la saison 2008 où elle participa à toutes les courses de Vallelunga à Barcelone, en passant par Magny-Cours, Monza et Spa où elle obtint la 2^e ou 3^e place selon les circuits avec les pilotes Diego Romanini, Marco Petrini et Azzoli. Elle court le Championnat en 2009 également où ses meilleurs résultats sont ses multiples victoires en pro-am à Portimao, Magny-Cours et Monza. En 2010, dernière année où elle participe au Championnat, elle ne terminera pas mieux qu'à la 6^e place en GT avec Busnelli. En 2011 et 2012, elle participera à des tests sur le Mugello et à Nogaro. Elle est ensuite acquise par l'actuel propriétaire alors qu'elle a parcouru 18 218 km de pistes et de circuits. Elle est alors entièrement démontée et refaite par les ingénieurs du Villois Racing et mise au point par Stéphane Ortelli. La voiture est aujourd'hui prête à courir et reste une incontestable bête de course avec un potentiel considérable en collection.

The Aston Martin DBRS9 is based on the standard DB9, it is the GT3 version, but shares several design features of the DBR9 which is GT1 approved. Aston Martin Racing engineers tuned the huge 12 cylinder six-litre engine to develop some 550 hp (a 20% increase) and reduced the total weight by 480 kg, increasing power/weight by nearly 430 hp per ton. Much of this reduction is due to the massive use of materials such as carbon for all body panels and interior trim, as well as polycarbonate on side and rear windows.

This Aston DBRS9 was delivered new to the Villois Racing Team which entered the GT Championship in 2007 at the initiative of its founders Chicco and Giuliana Villois. The primary objective was to consolidate their position in the world of motor racing in the closed car and GT class category. The Villois Racing Team is known for its love of racing: Chicco Villois, leader of the team, focused all his passion, skills and experience he had acquired as a driver into this. Everything has been done by this team to make it possible to reach the highest competitiveness and win the maximum number of races. Such is how the team is seen by the Aston Martin Racing department.

N° 016 participated in Championships from 2007 to 2010 and won many victories starting the season with a 1st place in Brands-Hatch in pro-am with the driver Marco Petrini, in Monza in GT with Max Wiser. At the end of the season, the car had covered 3,040 km and went on to be completely revised and dismantled to run the 2008

season where it participated in all the races, from Vallelunga to Barcelona to Magny-Cours, Monza and Spa; it obtained 2nd or 3rd place depending on the circuit, with drivers Diego Romanini, Marco Petrini and Azzoli. It also took part in the Championship in 2009 where its best results included multiple victories in pro-am at Portimao, Magny-Cours and Monza. In 2010, its last year in the Championship, its best result was 6th place in GT with Busnelli. In 2011 and 2012, it participated in tests on the Mugello and in Nogaro. It was then acquired by the current owner, having covered 18,218 km of track and circuit. A complete dismantling and rebuild by Villois Racing engineers and further development by Stéphane Ortelli subsequently took place. The car is now ready to race and remains an undeniable racing beast with considerable potential for a collector's piece in the future.

1993 CHEVROLET CORVETTE ZRI

Carte grise française
French title

Châssis n° 1G1YZ23J8P5800172

35.000 - 45.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Une génération de Corvette recherchée

• Mécanique noble et puissante

• Bel état de présentation

• *A sought-after generation of Corvette*

• *Elevated and powerful mechanics*

• *Beautiful condition*



Pour la 1ère fois, on peut comparer une Corvette avec le meilleur de la production européenne. Le dessin est de John Cafaro, responsable du studio de design Chevrolet et pour le moteur General Motors s'est adressé à Lotus, racheté en 1986, qui a conçu un tout nouveau moteur de 5,7L avec bloc et culasses en alliage léger et quatre soupapes par cylindre. L'alimentation du moteur de la ZRI, à gestion électrique, comporte trois modes de fonctionnement selon la puissance désirée. La position " Full " permet au moteur de développer sa puissance maximum de plus de 400 ch à 6000 tr/mn. La boîte, ZF à six rapports, est aussi inhabituelle pour une Corvette. Un dispositif spécial, " Selective Ride Control ", permet des tarages de suspension différents selon les choix du conducteur.

L'exemplaire proposé, mis en circulation le 2 septembre 1993,

est de couleur noir avec intérieur en cuir noir, le tout dans un bel état général. Totalisant 82.500 miles au compteur, elle n'a eu qu'un seul propriétaire de 2005 à 2015, et a manifestement toujours fait l'objet d'un entretien soigné. La pompe à eau vient d'ailleurs d'être remplacée et une vidange effectuée. Le dossier de factures qui accompagne l'auto remonte jusqu'en 2003 et est complété du manuel de bord. Le véhicule dispose des sièges électriques, de la climatisation et d'un toit amovible bien agréable pour l'été. En tant que millésime 1993 il dispose en plus, sur les appui-têtes de broderie et sur les seuils de porte de plaque, commémoratives du 40ème anniversaire du modèle. Performante et fiable, il s'agit d'une voiture prête à rouler.

For the 1st time, we can compare a Corvette with the best of European production. The design is by John Castro, head of Chevrolet's design studio. For the engine, General Motors approached Lotus, acquired in 1986, who designed a brand new 5.7L engine with light alloy block and cylinder heads and four valves per cylinder. Managed electronically, the power supply of the ZRI engine has three operational modes, depending on the desired power. The "Full" mode allows the engine to produce its maximum power of more 400 hp and 6,000 rpm. The six-speed ZF gearbox is also unusual for a Corvette. A special mechanism called "Selective Ride Control" allows various suspension settings according to the driver's choice.

Registered for the road on 2nd

September 1993, the example we are offering is black with black leather interior, all in great general condition. With 82,500 miles on the clock, it had only one owner from 2005 to 2015 and has obviously always been carefully maintained. The water pump has in fact just been replaced and a drainage was carried out too. The file of invoices which comes with the car goes back to 2003 and is completed with the driver's manual. The vehicle has electric seats, air-conditioning and a nice removable roof for the summer. As a 1993 vintage car, it also features the model's 40th anniversary commemoratives on the embroidered headrests and on the doorstep plates. Powerful and reliable, this is a car ready for the road.

1992 TOYOTA CELICA TURBO 4WD EDITION LIMITÉE « CARLOS SAINZ »

Carte grise française
French title

Châssis n° JT164STJ500018723

20.000 - 30.000 €
Sans réserve / *No reserve*

• Une production limitée à
5 000 exemplaires (n°3 492)

• Historique limpide et
entretien rigoureux

• Seulement 2 propriétaires
depuis l'origine

• *Only 5,000 units produced
(No. 3,492)*

• *Continuous history and well
maintained*

• *Only 2 owners since new*



Champion du Monde des Rallyes 1990 sur Toyota, Carlos SAINZ aura l'honneur de donner son nom à la Celica Turbo 4WD (ST 185). Un signe prémonitoire puisqu'il sera à nouveau titré en 1992. Routière efficace, sa transmission intégrale permanente accouplée à deux ponts Torsen et ses 208 ch en font une redoutable voiture de rallye. Produites à 5 000 exemplaires pour être homologuées en Groupe A, elles arborent une plaque distinctive dans l'habitacle. Sur celle que nous vous proposons, on peut lire le numéro 3 492. Livrée neuve par la concession du Havre le 6 mars 1992, elle fut conservée par son premier propriétaire jusqu'en 2017. Régulièrement entretenue, cette voiture est dans un excellent état de

conservation avec tous ses éléments spécifiques. Elle dispose aussi de son double de clés, du certificat d'authenticité, d'un conséquent dossier constitué des carnets d'utilisation, d'entretien agrémentés de nombreuses factures. Cette Celica a récemment bénéficié d'une importante intervention mécanique comprenant notamment le remplacement du kit de distribution, de l'embrayage et des plaquettes. Ce véhicule dont le compteur affiche 112 400 km est très agréable à la conduite et très bien conservé. N'ayant connu que deux propriétaires depuis sa mise en circulation et faisant partie des 300 unités réservées au marché français, il s'agit d'un exemplaire de choix pour cette redoutable icône des années 90.

1990 World Rally Champion in a Toyota, Carlos Sainz will have the honor of providing his name to the Celica Turbo 4WD (ST 185). A premonitory sign, since he will win the Championship again in 1992. Efficient in its road-holding, its permanent all-wheel drive mated to two Torsen differentials and its 208bhp made it a formidable rally car. Produced up to 5,000 units for homologation in Group A, these special models had on display a distinctive plate in the cabin. On the one we are offering, you can read the number 3 492. Delivered new by the dealership of Le Havre on March 6, 1992, it was kept by its first owner until 2017. Regularly maintained,

this car is in an excellent state of conservation with all its specific elements. It also has its double keys, the certificate of authenticity, a large folder including the owner manual, service booklet and many invoices. This Celica has recently benefited from a major mechanical overhaul, including the replacement of the distribution unit, the clutch and the pads. This vehicle, whose odometer displays 112,400 km is very pleasant to drive and is very well preserved. With only two owners since new, and being one of the 300 units reserved for the French market, it is an example of choice for this formidable icon of the 1990s.

1991 TOYOTA CELICA ST 165 TC 4-55

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° JT1LST16500010089

150.000 - 180.000 €

- Voiture d'usine
- Piloté par Carlos Sainz et Marc Duez pour la saison 1991
- Remise en état par l'ancienne équipe usine
- Parfaite pour les rallyes historiques

- *Factory car*
- *Driven by Carlos Sainz and Marc Duez during the 1991 season*
- *Restored by the former factory team*
- *Perfect for historic rallies*



Au sein de l'équipe Toyota Team Europe, la Celica a écrit de très belles pages de l'histoire des rallyes internationaux. Mais c'est à partir de la quatrième génération du modèle, la ST 165, que les premiers grands succès ont été signés en Championnat du Monde des Rallyes. Ainsi, le premier titre mondial de Toyota dans cette discipline a été

décroché en 1990 par Carlos Sainz et Luis Moya.

Avec ses quatre roues motrices et son moteur turbo, la Celica était une voiture extrêmement compétitive, surtout quand les problèmes de fiabilité qu'elle a connu à ses débuts ont pu trouver leur solution.

La voiture que nous proposons ici a été une des actrices de cette>>>

As part of the Toyota Team Europe squad, Celica was definitely part of history books when it comes to international rallies. It is however from the ST 165, the model's fourth generation, that first major successes in World Rally would be accomplished. In that respect, Toyota's first world title in this

field was won by Carlos Sainz and Luis Moya in 1990.

The Celica was an extremely competitive car thanks to its four-wheel drive and turbo engine, especially when reliability issues arising in the early days could be solved there and then.

The car we are offering here has been one of the big stars of>>>





>>> passionnante aventure. Elle a fait partie de l'équipe Toyota en 1991 et a été construite selon les spécifications officielles de cette époque, comme en témoigne le certificat d'authenticité délivré par Toyota et signé par Ernst Kopp (alors chef d'atelier FI-Workshop) et John Day (directeur d'écurie, FI-Workshop). Parmi ses succès (indiqués dans le certificat d'authenticité), cette voiture a été confiée à Carlos Sainz et Luis Moya pour le Rallye de l'Acropole 1991. Elle portait le n°1 et l'équipage espagnol a remporté la deuxième place, derrière Juhan Kankkunen (Lancia Delta Intégrale). L'année précédente, lors de ce même rallye, Sainz et Moya à bord d'une Celica de même génération avaient remporté la victoire, la première de la saison pour Toyota. Toujours lors de la saison 1991, Marc Duez (avec Klaus Wicha comme copilote) a pris part au Rallye du RAC comme pilote d'usine sur cette même voiture. Elle affichait cette fois le n°19 et Duez a terminé à la huitième place.

En 1994, la voiture a été rachetée par un premier pilote irlandais, qui a effectué quelques compétitions. Elle fut cédée début des années 2000 à son propriétaire actuel, un collectionneur belge exigeant. Passionné par les voitures de rallye, ce dernier l'a confiée à Ernst Kopp, chef d'atelier chez Toyota Team Europe et aujourd'hui chef d'atelier chez Hyundai Motorsport, pour une remise en état et une préparation aux courses historiques, en respectant sa configuration d'origine. Un ensemble de travaux extrêmement complet a été effectué pour cette restauration, et nous encourageons vivement les acheteurs intéressés à en consulter la liste qui est jointe au dossier de la voiture, ainsi que le palmarès et l'importante liste de pièces détachées qui sont reportées sur notre site internet. Ainsi rénovée, cette Toyota Celica a pris part au Rallye de San Marin et à l'Eifel Rallye Festival, à Daun. Elle se présente aujourd'hui dans un état vraiment impeccable. La

>>> *this exhilarating adventure. It was part of the Toyota team in 1991 and was built according to official specifications of this period, as evidenced by the certificate of authenticity issued by Toyota and signed by Ernst Kopp (FI-Workshop head of workshop) and John Day (FI-Workshop team principal) Among its successes (stated in the certificate of authenticity), this car was entrusted to Carlos Sainz and Luis Moya for the 1991 Acropolis Rally. It bore the number 1 and the Spanish crew took second place, behind Juhan Kankkunen (Lancia Delta Intégrale). During the same rally the previous year, Sainz and Moya had won it with a Celica from the same generation, the first of the season for Toyota. Also during the 1991 season, Marc Duez (with Klaus Wicha as co-driver) took part in the RAC Rally as a factory driver in the same car. It was at that time*

having the number 19 and Duez finished in eighth place. In 1994, the car was purchased by a first Irish racing driver who took part in some competitions. Before to be sold it in the early 2000s to its current owner, a meticulous Belgian collector. Passionate about rally cars, he entrusted Toyota Team Europe's workshop manager Ernst Kopp, now head of workshop at Hyundai Motorsport, to restore the car and prepare it for historic racing events as well as keeping its original configuration. An extensive amount of work was completed for this restoration and we strongly encourage interested buyers to consult the list attached to the car's file. The potential buyers will find on our website, the palmarès and an important list of spare parts coming with the car. This renovated Toyota Celica took part in the Rally San Marino and Eifel Rally Festival in Daun. It is offered today in



The car of the sale during the 1991 Acropolis Rallye with Sainz-Moya @ www.mcklein.de

présentation correspond à celle du Rallye de l'Acropole 1991, son plus brillant résultat.

Cette voiture combine un nombre enviable de qualités : en plus de constituer une référence de l'histoire des rallyes et de Toyota en compétition, elle s'est classée deuxième lors d'une épreuve internationale majeure, entre les mains d'un des pilotes de rallye les plus titrés (deux fois champion du monde avec Toyota) ; de plus, elle représente aujourd'hui une machine très compétitive pour les rallyes historiques où son incontestable authenticité de voiture d'usine lui ouvrira les portes des plus belles épreuves.

Dans ce domaine où les voitures sont souvent détruites ou modifiées, il est difficile de trouver mieux.

a truly immaculate condition which coincides to the way it was presented for the 1991 Acropolis Rally, its most impressive achievement.

This car contains a number of desirable qualities: in addition to being a reference in the history of rallies and Toyota in motor-racing, it was ranked second in a major international event in the hands of one of the most victorious rally drivers then (twice world champion with Toyota). Furthermore, it is today a highly competitive machine for historic rallies and will open doors to the finest events, thanks to its indisputable authenticity as a factory car. In a world where cars often get destroyed or modified, it is undoubtedly difficult to find better.



1968 MASERATI MISTRAL 4000

Carte grise française
French title

Châssis n° AM109 A1 1584
Moteur n° AM109 A1 1584

140.000 - 180.000 €

- Rare version 4 litre
- 3 propriétaires depuis 1976
- Patine inimitable

- *Rare 4-litre version*
- *3 owners since 1976*
- *Wonderful patina*



Première du nom à porter celui d'un vent célèbre, la légende raconte que c'est au Colonel Simone, alors importateur Maserati pour la France que la Mistral doit son nom. Présentée au Salon de Turin 1963 la Maserati Mistral doit sa ligne à un Pietro Frua, très inspiré et honoré d'avoir pu habiller le nouveau châssis dessiné par Giulio Alfieri. Animée, par le sculptural six cylindres en ligne à double arbre à cames en tête de 4 litres de cylindrée et 265 chevaux, une Mistral est capable de filer à plus de 240 km/h.

Livrée neuve en France où elle n'a appartenu qu'à deux propriétaires de 1976 à 2012, notre Mistral affiche 73 361 km au compteur. C'est lors de la vente Artcurial à

Rétromobile 2012 que cette belle Mistral a eu la chance de croiser le chemin de son actuel propriétaire, collectionneur et véritable amateur de la marque au trident. Sachant apprécier l'authenticité et les qualités d'une voiture d'exception, il lui prodiguera les soins nécessaires à la préservation de son état et de son inimitable patine. Les travaux engagés récemment portèrent sur la réfection de l'injection Lucas et de l'allumage. La voiture étant dans un état de préservation ne nécessitant pas d'interventions majeures sur la carrosserie, seuls les remplacements des phares et des pare-chocs, en lieu et place des éléments trop oxydés, furent nécessaires. Classique, avec ses roues Borrani à rayons, cette Mistral

The first in a line of Maserati named after famous winds, legend has it that the Mistral owes its name to Colonel Simone, the Maserati importer for France. Presented at the Turin Motor Show in 1963, the Maserati Mistral was styled by Pietro Frua, who was inspired and honoured to be creating the body for the new chassis designed by Giulio Alfieri. Powered by the splendid straight-six twin overhead cam 4-litre engine producing 265 bhp, the Mistral was capable of travelling at over 240 km/h.

Delivered new in France, where it has had just two owners between 1976 and 2012, the

car has 73 361 km on the clock today. It was in the Artcurial à Retromobile 2012 sale that our superb Mistral was spotted by the current owner, a genuine marque enthusiast and collector. Appreciating the authenticity and qualities of such an exceptional car, he took the necessary measures to preserve its condition and inimitable patina. Work has been carried out recently to repair the Lucas injection and ignition. Being in such well-preserved condition, there has been no need for major work on the body other than to replace the headlights and bumpers that had become too oxidized to be retained. This



se présente dans une livrée bleue rappelée par le cuir de l'habitacle qui est de la même teinte. Le département historique de Maserati nous a confirmé que la voiture était bleu ciel (Celeste Chiaro) intérieur bleu d'origine. La voiture roule agréablement et détail intéressant, est équipée du peu courant système de climatisation Maserati. Alors si acquérir un des 828 exemplaires de coupé Maserati Mistral n'est pas une opportunité fréquente, avoir la chance que ce soit un modèle dans cet état de préservation avec le moteur le plus puissant l'est encore moins...

classic Mistral, with Borrani wire wheels, is presented in blue, with the same colour leather interior. The Maserati heritage department has confirmed to us that the car was originally light blue (Celeste Chiaro) with blue interior. The car drives nicely and, interesting detail, is fitted with an unusual Maserati air conditioning system. It is rare to have an opportunity to buy one of the 828 examples of the Maserati Mistral coupé, and even more to find one in such well preserved condition with the most powerful engine...



1968 MASERATI GHIBLI 4.9L

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° AM115/49/1486

180.000 - 240.000 €

- Une ligne signée Giugiaro, remarquable...
- Modèles aux caractéristiques uniques
- Importants travaux réalisés

- *A design by Giugiaro, remarkable...*
- *Model with unique characteristics*
- *Major work carried out*



Vent chaud d'Afrique du Nord, le Ghibli aura donné son nom à une voiture qui restera peut être comme la plus belle de sa génération. Dessinée en moins de trois mois par Giorgetto Giugiaro lors de son passage éclair chez Ghia, la Maserati Ghibli reste un modèle de finesse et de sobriété. Avec plus de 270 km/h en pointe, son capot abrite un huit cylindres en V à double arbre à cames en tête, lubrifié par carter sec, un formidable cœur de métal hérité des 450 Sport. Produite à 1 170 exemplaires, la Ghibli représente l'apogée de la production des Maserati à moteur avant. L'exemplaire que nous présentons

provient d'une importante collection de Maserati allemande. Ayant longtemps séjournée aux États-Unis dont elle fut importée à la fin des années 1980, notre Ghibli n'est pas équipée de son V8 de 4.9L type SS mais du moteur 4.7L. La voiture faisait partie de la collection Serre de Montbéliard où elle était garée à côté d'une 275 GTB/4 lorsqu'elle fut vendue en 2011 au collectionneur actuel. Entièrement révisé, le moteur est en pleine possession de ses moyens comme en atteste le relevé de compression de ses huit cylindres annexé au dossier qui accompagne la voiture. L'allumage a été refait, les fluides et les filtres remplacés,

A warm wind from North Africa, the Ghibli gave its name to a car that could be considered the most stunning of its generation. Designed in less than three months by Giorgetto Giugiaro during his brief stay at Ghia, the Maserati Ghibli remains the model of finesse and simplicity. With a top speed of over 270 km/h, a V8 twin overhead cam engine is concealed beneath the bonnet, with dry sump lubrication, a formidable heart of metal born out of the 450 Sport engine. Some 1 170 examples were produced and the Ghibli represents the pinnacle

of front-engined Maserati production. The example presented comes from an important German Maserati collection. The car spent many years in the US from where it was imported at the end of the 1980s. It is fitted with the 4.7-litre engine, rather than its V8 4.9-litre Type SS engine. Our Ghibli belonged to the Serre Collection, and was parked next to a 275 GTB/4 when it sold to the current owner in 2011. The engine, which has been completely rebuilt, retains all its capability, as evidenced by the report of a compression test



les carburateurs et l'embrayage révisés. Afin de s'assurer de pouvoir jouir des performances dont une Ghibli est capable, les freins et le boîtier de direction ont également été entièrement rénovés. Notre collectionneur qui possède deux autres Ghibli dirigeait une entreprise de haute technologie développant des prototypes de moteur pour les plus prestigieux constructeurs allemands. Utilisant les compétences à sa disposition, il développa de nouvelles jantes identiques aux Campagnolo originelles mais dont le diamètre est plus important de deux pouces. Homologuées par le très exigeant laboratoire TÜV, chacune

de ces jantes, taillée dans un bloc d'alliage massif destiné à l'industrie aéronautique, présente un aspect extérieur identique en tout point à celles d'origine mais avec diamètre de 17 pouces au lieu de 15. Une amélioration qui sublime une voiture déjà fort désirable dans cette livrée bleue et dont l'habitacle tendu de cuir comblera les plus exigeants.

of its eight cylinders, available in the file that comes with the car. The ignition has been refurbished, filters and fluids changed, and the carburettors and clutch serviced. In order to ensure that one can fully enjoy the performance a Ghibli is capable of, the brakes and steering box have also been totally refurbished. Our collector, who owns two other Ghibli, ran a high-tech company developing prototype engines for the top German constructors. Using the expertise at his disposal, he had new wheels made to match the original Campagnolo wheels

but which are two inches wider. Approved by the rigorous TÜV laboratory, these wheels were all cut from a huge alloy block destined for the aeronautical industry. They have an appearance that is identical in every respect to the original wheels but with a diameter of 17 inches rather than 15. An enhancement that perfects a car already highly desirable presented in this blue livery with leather interior, ready to satisfy the most demanding enthusiast.

1966 LAMBORGHINI 400 GT 2+2 PAR TOURING

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 0595
Moteur n° 0546
N° Touring : 18992

350.000 - 450.000 €

• Construite à seulement 248
exemplaires

• Élégante combinaison de
couleurs d'origine

• Design impressionnant

• *Only 248 examples
manufactured*

• *Elegant combination of
original colours*

• *Impressive design*



En 1963, Ferruccio Lamborghini, fabricant de machines agricoles – et client insatisfait de Ferrari – décide de créer la firme éponyme, avec l'ambition de damer le pion au cheval cabré. Les meilleurs ingénieurs sont recrutés, notamment Bizzarini, illustre concepteur du moteur de la Ferrari 250 GTO, ainsi que Dallara pour

le châssis. Un premier prototype, dénommé 350 GTV dessiné par Francesco Scaglione voit le jour dès 1963 et quatre mois seulement après avoir lancé le projet, la 350 GT, arme de la revanche, apparaît au Salon de Genève.

La carrosserie a été retouchée par le carrossier Touring, adoptant le fameux châssis tubulaire >>>

Ferruccio Lamborghini, a manufacturer of agricultural machines - and an unsatisfied Ferrari customer - decides in 1963 to create the eponymous company, with the ambition to outflank the prancing horse. The best engineers are then recruited such as Bizzarini, the famous designer of the Ferrari 250

GTO engine, and Dallara for the chassis. The first prototype, called the 350 GTV designed by Francesco Scaglione comes out in 1963 and only four months after launching this project, the weapon of revenge in the name of the 350 GT appears at the Geneva Motor Show.

The bodywork was reworked >>>





>>> « superleggera ». Elle accueille un moteur V12 de 3,5 L de cylindrée, à quatre arbres à cames en tête, qui peut potentiellement développer la puissance de 360 ch, soit 100 de plus qu'une Ferrari 250 GT, mais est limité à 280 ch sur le modèle de série. Ferrari n'a toutefois pas tardé à apporter sa réponse. La 330 GT lancée en 1963, est équipée d'un moteur de 4 L de cylindrée. Qu'à cela ne tienne, en 1965, le bloc moteur de la 350 GT passe à 4 L et sa puissance gagne 40 ch, pour s'établir à 320 ch. Il s'agit donc maintenant de concurrencer la Ferrari 330 GT, disponible depuis peu de temps en version 2+2.

Afin de la doter de deux places à l'arrière, l'auto est habilement redessinée par Touring. On remarque que le pavillon est légèrement surélevé et que la chute du toit empiète davantage sur le coffre ; ainsi est née la 2+2. Les modifications sont en réalité plus profondes. Outre l'accroissement du volume intérieur, la longueur de la voiture a augmenté de 14 cm, sans pour autant modifier l'empattement. La carrosserie est désormais en

acier, il n'y a plus qu'un seul réservoir d'essence et deux doubles phares prennent place à l'avant. Sur le plan mécanique, la voiture est équipée d'une nouvelle boîte de vitesse « maison » à cinq rapports et d'un nouveau différentiel.

La voiture présentée, un des 248 exemplaires produits, a été vendue neuve par le Garage Foitek à Zurich, en Suisse le 21 juillet 1966. D'après l'historien Lamborghini Olivier Nameche, elle était parée d'une livrée gris argent avec intérieur noir. Conservée en Suisse jusqu'en 1988, cette 400 GT est alors exportée à Essen, en Allemagne. Elle fut ensuite immatriculée à Bergish Gladbach en 2008. Cette grande GT, toujours équipée de son moteur d'origine, se trouve en très bon état, et son intérieur en cuir noir est, semble-t-il, d'origine. Offrant à la fois une ligne à couper le souffle grâce à ses vitres latérales incurvées, et des performances impressionnantes grâce à son moteur 4L de 320ch, elle jouit en outre d'un comportement routier exemplaire.

>>> *by coachbuilder Touring, implementing the famous "superleggera" tubular chassis. It has a 3.5-litre V12 engine with four overhead camshafts which can potentially produce 360 hp (100 more than a Ferrari 250 GT) but is limited to 280 hp on the standard model. Ferrari was quick to respond: the 330GT launched in 1963 and is equipped with a 4-litre engine. Never mind that, the engine block of the 350 GT goes to 4 litres in 1965 and its performance gains another 40 hp to settle at 320 hp. It is now a matter of competing against the Ferrari 330 GT which was shortly after available in 2+2 version.*

In order to fit two seats at the back, the car is skillfully re-designed by Touring. We noticed that the pavilion is slightly elevated and that the collapsable roof interferes further on the boot; this is when the 2+2 was born. Modifications were actually more intense. In addition to the increase in interior volume, the car length was also increased by 14 cm without necessarily modifying

the wheelbase. The bodywork is now in steel, there is no more than one fuel tank and two double headlights are placed at the front. Mechanically, the car is fitted with a new "homemade" five-speed gearbox and a new differential.

The car on offer is one of the 248 units produced and was sold new by Garage Foitek in Zurich, Switzerland, on July 21, 1966. According to the Lamborghini historian Olivier Nameche, it was delivered new in a silver grey livery with a black interior. It remained in Switzerland until 1988, when it was exported to Essen, Germany. It was then registered in Bergish Gladbach's name in 2008. This large GT, still equipped with its original engine, is in very good condition, and its black leather interior seems to be original. Offering both a breathtaking line thanks to its curved side windows and impressive performance thanks to its 320 hp 4L engine, it also enjoys an exemplary road handling.



1975 LAMBORGHINI LP400 COUNTACH "PERISCOPIO"

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 1120062
Moteur n° 1120066

900.000 - 1.000.000 €

• État exceptionnel, teintes
d'origine

• Moins de 6 000 km depuis sa
restauration totale

• Dessin époustouflant,
performances de haut niveau

• Un chef d'œuvre du design
italien

• *Exceptional condition,
original colours*

• *Less than 6,000 km since its
total restoration*

• *Breathtaking design,
high-level performance*

• *A masterpiece of Italian
design*



Il n'est jamais facile de remplacer une légende. Mais le jeune Marcello Gandini, alors employé par Bertone, s'est magistralement sorti de la mission délicate qui lui avait été confiée : dessiner celle qui devait succéder à la Lamborghini Miura. Avec la Countach, il a dépassé toutes les attentes et, partant d'une feuille blanche, il a tracé une forme

spectaculaire, très large, basse et anguleuse. A cause du châssis tubulaire et des seuils de portes élevés, il a repris l'idée expérimentée sur l'Alfa Romeo Carabo et a adopté des portes en élytre. C'était à l'époque une formule complètement nouvelle, qui allait influencer toutes les futures Lamborghini. Le premier prototype présenté au Salon de>>>

It is never easy to replace a legend. But the young Marcello Gandini, then employed by Bertone, masterfully triumphed in the delicate mission entrusted to him: to design the car that would succeed the Lamborghini Miura. With the Countach, he exceeded all expectations and, starting from the drawing board,

he drew a spectacular shape, very wide, low and angular. Because of the tubular frame and the high door thresholds, he took up the idea experimented on the Alfa Romeo Carabo and adopted the scissor doors. It was at the time a completely new look, which would influence all future Lamborghini. The first prototype presented at >>>





>>> Genève 1971, la LP 500, comportait par ailleurs un périscope faisant office de rétroviseur. Ce dispositif n'était pas retenu sur la version de série, mais le décrochement ménagé dans le toit était conservé, ce qui a valu aux premières LP 400 de série, à partir de 1974, le sobriquet de "Periscopio". Ce dessin était en avance sur son temps, à une époque où les rues étaient remplies de Citroën Dyane, Peugeot 404, Renault 8 ou Simca 1000, et il paraît aujourd'hui tout aussi radical qu'il l'était alors.

Les initiales "LP" correspondaient à "Longitudinale Posteriore", ce qui soulignait la position longitudinale du moteur, par opposition à la Miura où il était transversal. Contrairement à l'habitude dans le cas d'un moteur central, et dans un but de compacité et d'équilibre, la boîte de vitesses était placée devant le moteur, ce qui imposait la présence d'un arbre de transmission traversant le carter d'huile. Le moteur lui-même

était toujours le V12 conçu par Giotto Bizzarrini, dans une version 3,9 litres développant 375 ch, ce qui lui permettait d'atteindre 270 km/h et de parcourir le kilomètre départ arrêté en 24 s.

La Lamborghini LP400 Countach que nous présentons est sortie d'usine en mars 1975. Elle a été achetée neuve par le prince saoudien Mansour Bin Mashal et a été immatriculée le 1er juin 1975. En 1994, un italien, passionné de la marque et restaurateur lui-même, remarque la voiture dans le garage d'un ami, qui avait lui-même reçu cette voiture en paiement d'une affaire avec l'Arabie Saoudite. Elle était alors blanche, intérieur cuir tabac, avec quelques centaines de kilomètres au compteur. Elle est recouverte de poussière, quasiment abandonnée, pleine de sable dans l'habitacle et la baie-moteur.

Notre italien de Milan l'acquiert auprès de son ami, en même temps qu'une Miura S et une 400 GT 2+2 et procède à une remise en>>>

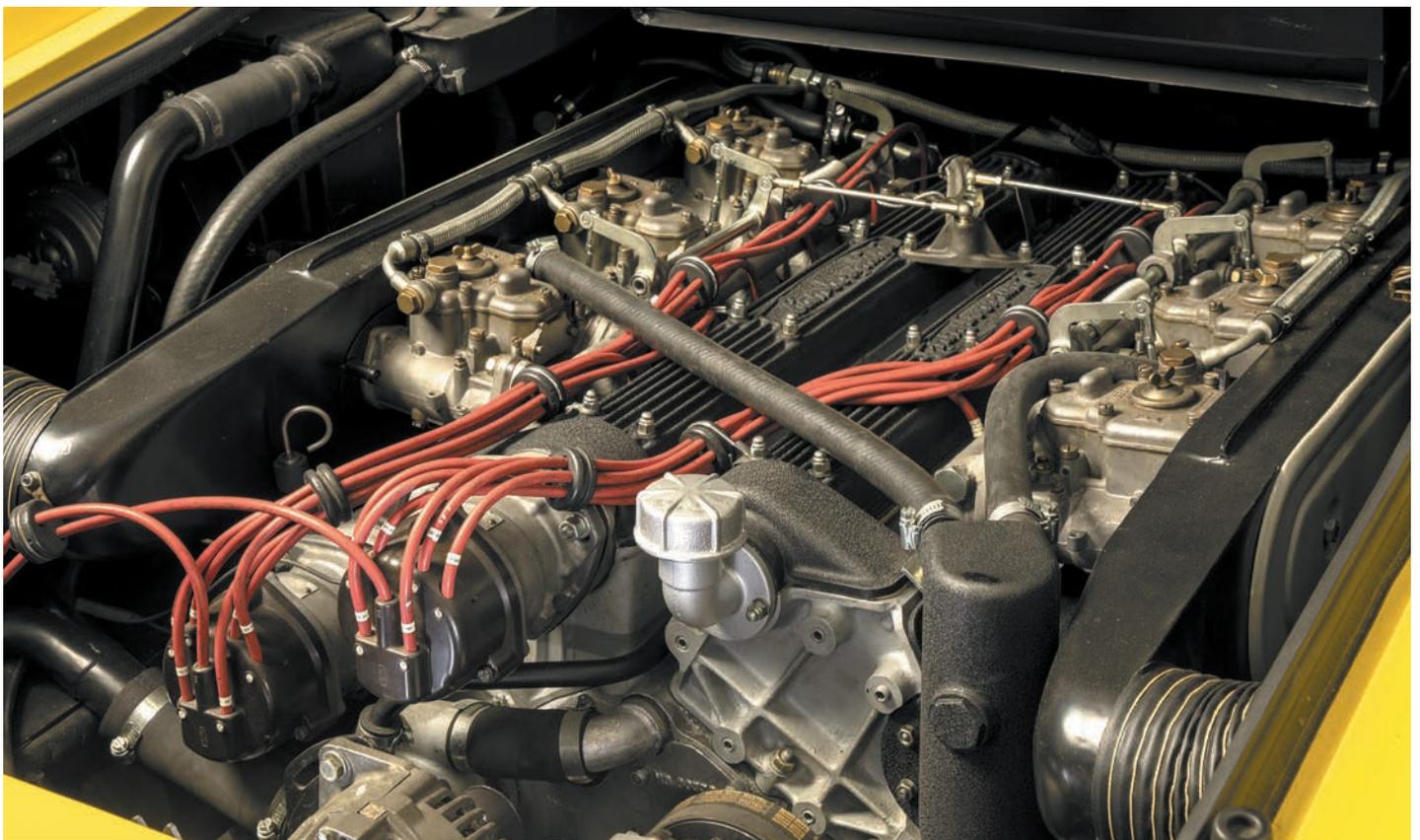
>>>the 1971 Geneva Motor Show, the LP 500, also included a periscope serving as a rear-view mirror. This device was not included in the standard version, but the dropout in the roof was retained, which earned the first LP 400 series, from 1974, the nickname "Periscopio". The design was ahead of its time, at a time when the streets were filled with Citroën Dyane, Peugeot 404, Renault 8 or Simca 1000, and today it seems just as radical as it was then.

The initials "LP" corresponded to "Longitudinale Posteriore", which referred to the longitudinal position of the engine, as opposed to the Miura where it was transverse. Contrary to the usual practice in the case of a central engine, and with a view to compactness and balance, the gearbox was placed in front of the engine, which required the presence of a transmission shaft passing through the oil sump.

The engine itself was still the V12 designed by Giotto Bizzarrini, in a 3.9-litre version developing 375 hp, which enabled it to reach 270 km/h and to cover one kilometre in 24 seconds from a standing start.

The Lamborghini LP400 Countach that we present left the factory in March 1975. It was bought new by Saudi Prince Mansour Bin Mashal and was registered on 1 June 1975. In 1994, an Italian, passionate about the brand and a car restoration expert himself, noticed the car in a friend's garage, who had himself received the car in payment for a deal in Saudi Arabia. At the time, it was white, with tobacco leather interior, and with a few hundred kilometres on the counter. It was caked in dust, quite abandoned, full of sand in the passenger compartment and the engine bay.

Our Italian from Milan acquired it from his friend, along with a Miura S and a>>>



>>> état complète de cette Countach n°1120062, en la remettant dans sa saisissante teinte "Giallo Fly" d'origine. La mécanique est complètement refaite, incluant la transmission, les trains roulants et les accessoires. Dans le souci de rendre la voiture plus fiable et plus facilement utilisable, plusieurs modifications sont menées à bien. Ainsi, la voiture reçoit des ventilateurs de refroidissement plus récents. Sur le plan électrique, la batterie et l'alternateur laissent place à des composants plus performants et, au niveau du confort, le système de climatisation est remplacé par la version équipant les Countach Quattrovalvole. Le numéro de moteur ne correspond pas au numéro de châssis, pourtant la voiture a très clairement été livrée neuve avec ce moteur 1120066. Un entretien à ce sujet avec Valentino Balboni, l'essayeur de l'époque chez Lamborghini, nous a éclairé : « A l'époque, lors du dernier essai avant la livraison, si un problème moteur arrivait, l'usine prenait un autre moteur et le remplaçait pour ne pas perdre de temps et être payé de la voiture. Dans les années 70, la société Lamborghini traversait des difficultés financières, alors le paiement des autos ne pouvait prendre du retard. Dans ce genre de cas, soit l'usine refrappait le

moteur du numéro de châssis correspondant soit, dans la plupart des cas, elle ne le faisait pas ». Lors de cette restauration, la fiche usine n'était pas disponible et la couleur intérieur était introuvable ; une sellerie en cuir noir est donc installée. Quelques années après, après enquête auprès de l'usine, elle retrouve son coloris intérieur d'origine, un superbe cuir tabac, comme elle avait en fait été découverte. Après huit ans de restauration absolument totale chez ce spécialiste (factures des pièces chez Lamborghini Spa et photographies disponibles dans le dossier), il part en 2003 à Rome pour l'anniversaire de la marque et parcourt 5 750 km en tout jusqu'en 2012, date à laquelle il revend la voiture à un allemand par l'intermédiaire d'un marchand connu. En état concours, elle fait alors l'objet de plusieurs articles dans la presse automobile spécialisée, et elle est aujourd'hui accompagnée d'un certificat ASI, de ses anciens papiers d'immatriculation italiens et d'un dossier de restauration complet. Lors de la restauration, le totalisateur kilométrique est remis à zéro ; il affiche aujourd'hui 5 922 km seulement. La voiture est dans un état répondant à ce faible kilométrage, c'est-à-dire

>>> *400 GT 2+2 and undertook a complete overhaul of this Countach n°1120062, restoring it to its striking original "Giallo Fly" colour. The mechanics were completely rebuilt, including the transmission, the running gears and accessories. In order to make the car more reliable and easier to use, several modifications were carried out. For example, the car received more up-to-date cooling fans. On the electrical side, the battery and alternator were replaced by more efficient components and, on the comfort side, the air conditioning system was replaced by the version fitted to the Countach Quattrovalvole. The engine number does not match the chassis number, yet the car was very clearly delivered new with this 1120066 engine. An interview on this subject with Valentino Balboni, the tester at the time at Lamborghini, enlightened us: "At the time, during the last test before delivery, if an engine problem occurred, the factory would take another engine and replace it so as not to waste time and in order to get paid for the car. In the 1970s, the Lamborghini company was in financial difficulties, so payment for cars could not be delayed. In such cases, either the*

plant would re-stamp the engine with the corresponding chassis number or, in most cases, it would not." During the restoration work, the factory record was not available and the interior colour couldn't be found; a black leather upholstery was therefore installed. A few years later, after further investigation at the factory, the original interior colour, a superb tobacco leather - as it was when the car was discovered - was fitted. After eight years of absolute total restoration in the hands of the specialist (parts invoices at Lamborghini Spa and photographs available in the file), he travelled to Rome in 2003 for the brand's anniversary and travelled a total of 5,750 km until 2012, when he sold the car to a German through a well-known dealer. In concours condition, it was then the subject of several articles in the specialised automobile press, and today it is accompanied by an ASI certificate, its old Italian registration papers and a complete restoration file. During the restoration, the odometer was reset to zero; it now displays only 5,922 km. The car is in a condition that meets this low mileage, which is absolutely impressive from every point of view. In 2017, it benefitted





absolument impressionnante à tous points de vue. En 2017, elle bénéficie d'une révision complète pour un montant de 29 000€.

Cette Countach représente ce qui se faisait de mieux en Italie dans les années 70. Le dessin sculptural de Marcello Gandini restera toujours dans l'histoire du design international comme un trait de génie, une œuvre d'art qui, accessoirement, sert aussi à se déplacer à des vitesses indécentes ! Cette époustouflante et si désirable "Periscopio" est l'essence même

du design, la représentation « personnifiée » de la vitesse. Le modèle sera plus tard alourdi par les dispositifs aérodynamiques qui étaient en vogue dans les années 1980. Cette version LP400 est également rarissime puisque le nombre d'exemplaires n'a guère dépassé 150 exemplaires.

Dans sa subversive teinte jaune, son attrait ne peut pas laisser insensible les passionnés de supercars. Un « must have » pour n'importe quel passionné d'Art, de Design ou d'Automobiles.

from a complete revision costing 29,000 €.

This Countach represents the best of what was being made in Italy in the 70s. Marcello Gandini's sculptural drawing will always remain in the history of international design as a stroke of genius, a work of art which, incidentally, is also useful for moving at incredulous speeds! This breathtaking and so desirable "Periscopio" is the very essence of design, the "personified" representation of speed. The

model was later weighted by the aerodynamic devices that were in vogue in the 1980s. This LP400 version is also extremely rare since the number of copies has hardly exceeded 150.

In its subversive yellow tint, its appeal cannot leave supercar enthusiasts unmoved. A "must have" for any Art, Design or Automobile enthusiast.

2006 MASERATI GRANSPORT TROFEO LIGHT GT3 FIA

Voiture de compétition
Competition car

Châssis n° ZAMBC38B000023406

150.000 - 200.000 €

- Une des Maserati de course les plus rares et désirables
- Efficace, ludique et fiable
- Dans sa configuration FIA GT3 Silverstone 2006

- One of the rarest and most desirable racing Maserati
- High performance, fun and reliable
- In its FIA GT3 Silverstone 2006 configuration



Passée sous le contrôle total de Fiat en 1993, la firme Maserati devait bénéficier de l'extraordinaire V8 Ferrari de 4 244 cm³ pour le lancement de son nouveau « Coupé » 4200GT. Lancée en 2003 et dérivant de la 4200 GT, la Trofeo est une voiture qui se destine uniquement à la compétition et plus particulièrement au « Trophée Maserati », compétition « monomarque » où seul ce modèle pouvait concourir. Plus légère de près de 250 kg qu'une 4200 GT de série, la Trofeo gagnait en puissance avec 413 ch obtenus grâce à une gestion moteur inédite et un nouvel

échappement. C'est à partir de 2005 qu'une évolution destinée à concourir dans les championnats GT FIA sera développée. Elaborée par le département course et construite en collaboration avec Italtecnica, la Maserati GranSport Trofeo Light est comme son nom le laisse entendre, plus légère que sa devancière (1 150 kg à sec), et plus puissante encore avec un V8 qui promet 430ch à 7000 tr mn, accouplé à une boîte robotisée « Cambiocorsa » à 6 rapports. Notre voiture, comme le confirme un email de Maserati, est une des 10 « Trofeo Light » produites.

Coming under the full ownership of Fiat in 1993, Maserati was able to benefit from the extraordinary Ferrari V8 engine (4,244 cm³) for the launch of its new 4200GT "Coupé". The Trofeo, launched in 2003 and derived from the 4200 GT, is a car that was intended only for competition and in particular for the "Trofeo Maserati", the "monobrand" motorsport championship where only this model could compete. Lighter by nearly 250 kg than a 4200 GT Series, the Trofeo gained in power with 413 hp obtained

thanks to a brand-new engine management and a new exhaust system. From 2005 on certain changes paved the way to the eventual competing in the FIA GT championships. Developed by the racing department and built in collaboration with Italtecnica, the Maserati GranSport Trofeo Light is, as its name suggests, lighter than its predecessor (1,150 kg dry), and even more powerful with a V8 that promises 430hp at 7,000 rpm, coupled with a 6-speed "Cambiocorsa" robotised gearbox. The car on offer, as confirmed by



Elle fut engagée par l'écurie GPC Sport à l'épreuve de Silverstone en juillet 2006 qui comptait pour le Championnat Européen FIA GT3. Pilotée par le tandem Giuseppe Arlotti et Paolo Cultera, la voiture se présentait dans la livrée qui est la sienne aujourd'hui et terminera les deux manches à la 23e place et première des Maserati. Acquis par le président du Maserati Register italien, un amateur passionné par ce modèle, elle fut ensuite revendue à son propriétaire italien actuel. Proposée dans une configuration qui est strictement celle du GT3 FIA et inchangée depuis la manche de

Silverstone en 2006, cette Maserati GranSport Trofeo Light n'a parcouru que 500km sur circuit, elle est tournante mais sera à réviser avant de reprendre la compétition. Elle représente donc une occasion unique d'acheter une GT3 bien documentée, fiable, performante, construite avec le support de l'usine et dont l'intérêt dans les courses historiques ne fera qu'augmenter avec le temps.

an email from Maserati, is one of the 10 "Trofeo Light" produced. It was entered by the GPC Sport team at the Silverstone event in July 2006 which counted towards the FIA European GT3 Championship. Driven by Giuseppe Arlotti and Paolo Cultera, the car was presented in the same colour scheme it has today and finished the two races in 23rd place and first among the Maserati. Acquired by the president of the Italian Maserati Register, a passionate amateur of this model, it was then sold to its current Italian owner. On

offer in a configuration which is strictly that of the GT3 FIA and unchanged since the race of Silverstone in 2006, this Maserati GranSport Trofeo Light has covered only 500 km on circuit, it is fully functioning but will have to be revised before resuming competition. It therefore represents a unique opportunity to purchase a well-documented, reliable, high-performance GT3, built with the factory's support and whose track record in historical racing will only increase over time.

1989 MITSUBISHI PAJERO L040 PARIS-DAKAR

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° JMBL141GVKJ500494

40.000 - 50.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Formule 1 des sables
- Configuration course conforme à l'époque
- 100% fonctionnel

- *Formula 1 on sand*
- *Race configuration consistent with the period*
- *100% functional*



Avec 12 victoires au classement général du Paris-Dakar, le Mitsubishi Pajero détient le record absolu pour cette épreuve mythique qui jadis se courrait sur le continent africain. Dérivé du type L040, la version course homologuée en catégorie T3 est un véritable prototype capable de plus de 215km/h sur les pistes et dans le sable du Sahara. Equipés d'un moteur quatre cylindres à double arbres à cames en tête turbocompressé de 2,2l développant 360 ch, les Pajero T3 étaient considérés comme de véritables Formule 1 tout terrain.

L'exemplaire que nous présentons à la vente est une version compétition client destinée aux pilotes privés

désireux de participer au « Dakar » ou de s'aligner en rallyes-raids. Notre Pajero aurait pris part à l'édition 1994 du Paris-Dakar, mais sans rallier l'arrivée, obligé d'abandonner alors que cette édition reste comme l'une des plus difficiles de l'histoire du rallye. Dûment immatriculé en Allemagne par Mitsubishi Motors Corporation en 1989, cet exemplaire a ainsi été utilisé sur la route jusqu'en 1993. N'ayant rien perdu de ses qualités de compétiteur, ce Mitsubishi Pajero T3 serait capable de reprendre la direction des pistes dans le cadre des nouvelles épreuves historiques évoquant la grande époque des rallyes-raids.

With 12 overall wins in the Paris-Dakar, the Mitsubishi Pajero holds the absolute record for this mythical event that once ran on the African continent. Derived from the L040 type, the approved category T3 racing version is a real prototype capable of over 215 km/h on tracks and in the sand of the Sahara. Equipped with a turbocharged 2.2-litre four-cylinder turbocharged overhead cam engine developing 360 bhp, the Pajero T3 was considered a true all-terrain Formula One.

The model presented is a client competition version intended for private drivers wishing to

participate in the "Dakar" or in rally raids. Our Pajero has taken part in the 1994 edition of the Paris-Dakar, but without reaching the finish line, forced to give up this edition that remains one of the most difficult in the rally's history. Duly registered in Germany by Mitsubishi Motors Corporation in 1989, this model was used on the road until 1993. Having lost nothing of its competitive qualities, this Mitsubishi Pajero T3 would be able to take back the direction of the tracks of new historical events, evoking the great era of rally raids.

1975 LAND ROVER SÉRIE 3 LIGHTWEIGHT HALF TONE

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 95401316A

Moteur n° S5111265B

15.000 - 25.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Land Rover Lightweight
- Rare version conduite à gauche
- Bel état d'usage

- *Lightweight Land Rover*
- *Rare left-hand drive version*
- *Beautiful state of use*



L'armée anglaise ayant exprimé le besoin de pouvoir utiliser un véhicule aéroporté, capable d'être hélicoptéré sur les terrains d'opération, Land Rover étudie un modèle allégé, dit « lightweight », au début des années 60. Développé sur la base d'un Série II 88 à empattement court, le Land « aéroportable » ne pesait que 1200 kg, cure d'amaigrissement drastique obtenue en ôtant des éléments de la carrosserie ou de l'accastillage du véhicule. Le toit, les vitres latérales et toute la partie supérieure de la carrosserie ont disparu ce qui permet d'économiser plus de 110 kg par rapport à un Land Rover 88.

Sorti des chaînes de l'usine le 28 février 1975, cet exemplaire restera entre les mains d'un même propriétaire entre 1981 et 2017. Authentique Série III certifié par Land Rover, il fut importé en Italie au début des années 80 et dispose d'une conduite continentale avec son volant à gauche. En état d'origine mais ayant bénéficié d'une peinture, il affiche 24 119 miles au compteur et s'avère bien conservé. La bâche, ainsi que la sellerie sont également en bon état. Cet exemplaire est digne d'intérêt, d'autant plus que le segment des 4x4 de collection est en plein essor.

After the British army expressed its need for an airborne vehicle, able to be helicopter-borne on the fields of operation, Land Rover studies a «lightweight» model in the early Sixties. Developed on the basis of a SWB Series II 88, the "airborne" Land weighed only 1200 kg, a drastic slimming obtained by removing elements of the car's fittings and body. The roof, side windows and the entire upper body disappeared, saving more than 110 kg compared to a Land Rover 88.

This example left the factory on 28 February 1975 and remained in the hands of the same owner

between 1981 and 2017. Authentic Series III certified by Land Rover, it was imported to Italy in the early 80s and has a continental driving with its left-sided steering wheel. In original condition but having benefited from a painting, it has 24,119 miles on the odometer and is well preserved. The hood and upholstery are also in good condition. This specimen is worthy of interest, all the more so as collecting 4x4 is expanding.

1976 PORSCHE 914 2L PRÉPARÉE GT

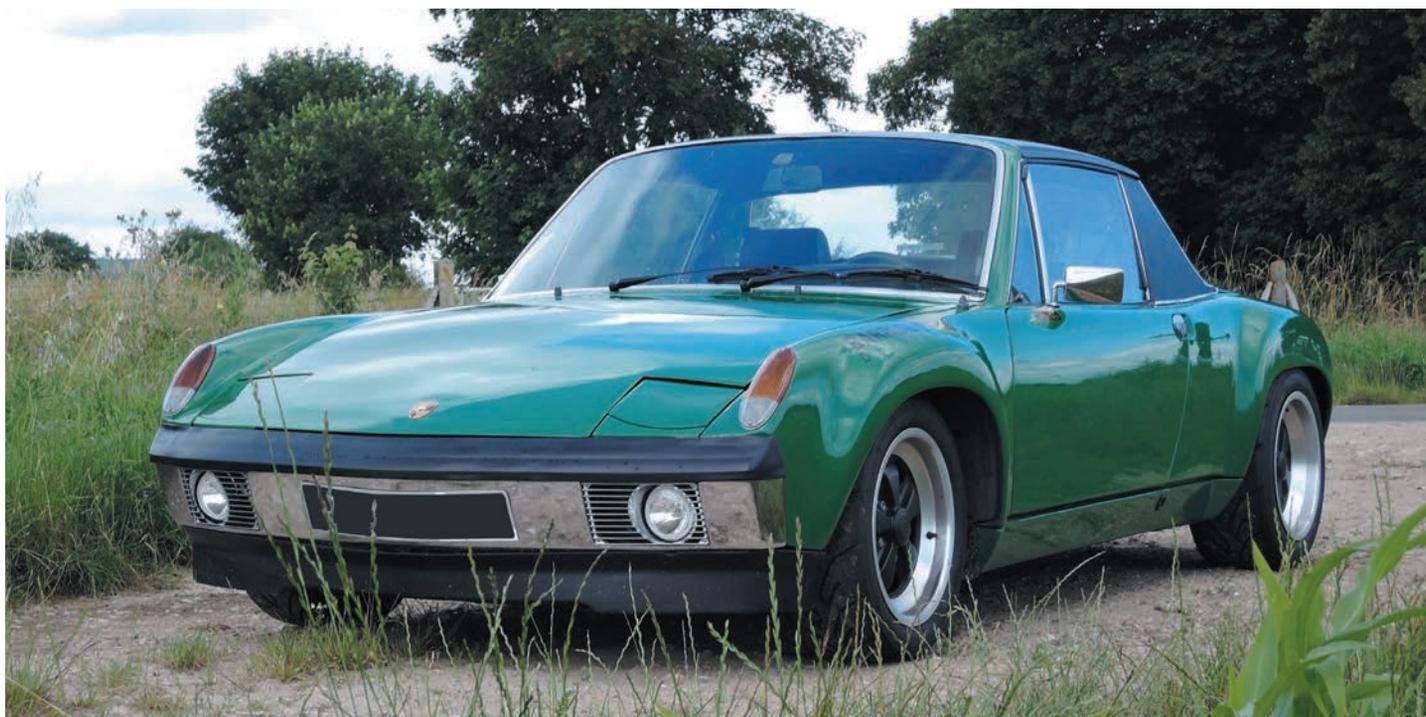
Carte grise française
French title

Châssis n° 4762902580
Moteur n°GB007001

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

- Voiture performante
- Eligible Monte Carlo Historique ou Tour Auto
- Polyvalence, route et circuit
- Matching numbers

- *High performance car*
- *Eligible Monte Carlo Historical or Tour Auto*
- *Versatility, road and track*
- *Matching numbers*



Véritable sportive, on oublie souvent que dès son lancement, la Porsche 914 sera proposée avec le six cylindres à plat de la 911 T et qu'elle fera dès 1970 l'objet d'une homologation internationale en catégorie Grand Tourisme Spéciale. Douze autos furent montées par l'usine sur la base de 914/6, toutes équipées avec des élargisseurs d'ailes permettant le montage des larges jantes de 7 et 8 pouces et d'un moteur qui développait entre 160 et 220 ch selon qu'elles se destinaient au rallye ou au circuit.

Le superbe modèle que nous vous présentons, basé sur une 914 équipée de son moteur 4 cylindres d'origine, reprend ces spécifications

avec la carrosserie élargie des 914/6 GT, de larges jantes Fuchs « replica », des liaisons au sol et un embrayage renforcés et une boîte sport à cinq vitesses. Le moteur entièrement refait fin 2015 a également fait l'objet d'une préparation sérieuse avec culasses à grosses soupapes, arbre à cames compétition, deux carburateurs Weber 48 qui permettent au 4 cylindres de délivrer environ 170 chevaux. Si la caisse de cette Porsche 914 a été restaurée il y a une dizaine d'années, les factures d'entretien qui accompagnent cet exemplaire témoignent d'un entretien méticuleux et régulier.

A true sports car, we often forget that from its launch, the Porsche 914 was offered with the flat six cylinders of the 911 T. From 1970, it was the object of an international homologation in the Special Grand Tourism category. Twelve cars were assembled by the factory on the basis of 914/6, all equipped with wings wideners which allowed broad rims of 7 and 8 inches to be added. The engines developed between 160 and 220 bhp according to whether they were intended for the rally or the track.

The splendid model that we present, still fitted with its original four-cylinder engine, takes up

these specifications with the 914/6 GT's enlarged body, large Fuchs "replica" rims, reinforced ground connections and reinforced clutch, and a five-speed sports gearbox. The engine, completely rebuilt at the end of 2015, also underwent serious preparation with large valve cylinder heads, competition camshafts, two Weber 48 carburetors that allow the four-cylinder engine to deliver about bhp. While the body of this Porsche 914 was restored about ten years ago, the service invoices that come with the car testify to the meticulous and regular maintenance.

1965 LANCIA FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8L

Carte grise française
French title
Châssis n° 815532001422
60.000 - 80.000 €

- Modèle rare et atypique
- Voiture de sport en aluminium
- Bel état de présentation

- *Rare and atypical model*
- *Aluminum sports car*
- *Beautiful state of presentation*



Lancée en 1960, la Lancia Flavia était la première voiture équipée d'un moteur quatre cylindres à plat, opposés et traction avant. Présenté trois ans plus tard, le coupé était habillé d'une carrosserie dessinée et produite en série par Pininfarina. A la fin de l'année 1962, une version sport en aluminium produite par Zagato est disponible. Le poids passe alors sous la tonne et l'auto flirte avec les 200 km/h pour une puissance de 100 ch. Le dessin atypique est caractéristique des créations des ateliers Zagato et dégage une forte personnalité. Dernière vraie Lancia, avant la reprise de la marque par Fiat, la Flavia Sport Zagato s'illustra dans de nombreux rallyes dont le Tour de France Auto auquel elle est éligible. Version à carburateurs, l'exemplaire proposé est dans une élégante livrée rouge avec intérieur cuir magnolia. Agrémenté de ses multiples éléments

d'accastillage chromés, de moquettes beiges, de son tableau de bord en cuir noir et de son superbe volant en bois, sa présentation est très flatteuse. La carrosserie en aluminium est saine, et la voiture a été restaurée il y a quelques années. Sa peinture présente toujours bien et son intérieur est superbe. Le véhicule, sans être parfait, est ainsi en bel état et roule régulièrement. L'entretien est d'ailleurs assuré par le mécanicien personnel du propriétaire qui a effectué un peu plus de 3000 km depuis son achat début 2016. La voiture affiche aujourd'hui un peu moins de 70 500 km au compteur. Un essai nous a permis de constater son bon fonctionnement et tout le potentiel sportif de ce modèle peu répandu.

Launched in 1960, the Lancia Flavia was the first car equipped with a flat, opposed four-cylinder and front-wheel drive engine. Presented three years later, the coupé was fitted with a body designed and produced in series by Pininfarina. At the end of 1962, an aluminum sports version produced by Zagato was available. The weight then goes under the ton allowing the car to flirt with the 200 km/h, for a power of 100 bhp. The atypical design is characteristic of the Zagato workshop creations and unleashes a strong personality. The last real Lancia before the takeover of the brand by Fiat, the Flavia Sport Zagato distinguished itself in many rallies including the Tour de France Auto, for which it is eligible. The carburetor version is available in an elegant

red livery with magnolia leather interior. Enhanced by multiple chrome hardware elements, beige carpets, a black leather dashboard and a superb wooden steering wheel, its presentation is very flattering. The aluminum body is healthy, and the car was restored a few years ago. His painting still looks good and his interior is splendid. The vehicle, without being perfect, is still in good condition and runs regularly. Maintenance is carried out by the owner's personal mechanic who has driven a little over 3,000 km since his purchase in early 2016. Today, the car has a mileage of just under 70,500 km. A test has allowed us to witness its good functioning, as well as all the sporting potential of this rare model.

1964 PORSCHE 356 C CABRIOLET

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 160021
Moteur n° 74785

100.000 - 150.000 €

- Version C, la plus aboutie
- Rare version cabriolet
- Belle présentation

- *Version C, the most accomplished one*
- *Rare convertible version*
- *Great condition*



La Porsche 356 modèle C se distingue peu, extérieurement, de la précédente version B. Seules de nouvelles jantes trahissent une modification importante : l'adoption de freins à disques sur les quatre roues. Par ailleurs, la tenue de route est améliorée grâce à plusieurs modifications des trains roulants et de la direction. D'un point de vue mécanique, le 1600C développe 75 cv et les bagues de synchro de la boîte de vitesse sont renforcées.

Ainsi que l'indique le certificat d'authenticité qui l'accompagne, ce cabriolet fût livré neuf aux USA dans la teinte jaune champagne dont il est toujours paré à ce jour, avec un intérieur en cuir noir. Il disposait en

option d'un crochet de remorquage (!), d'une antenne et de 2 haut-parleurs. Il fut importé depuis la Virginie vers l'Italie où il sera restauré avant d'être vendu en Allemagne en 2011. Si le moteur n'est pas celui d'origine, il est bien du type 616/15 conforme au modèle. Seuls 832 exemplaires auraient été produits cette année-là. Avec sa belle présentation, cette intéressante version C cabriolet constitue l'opportunité de circuler à bord d'une voiture polyvalente, tant pour les randonnées cheveux au vent que pour les épreuves de régularité les plus lointaines.

The Porsche 356 C model has very little difference externally from the previous B version.

Only new wheel rims give away a significant change: the introduction of disc brakes on all four wheels. Furthermore, the handling is improved thanks to several modifications on the running gear and the steering. Mechanically speaking, the 1,600cc produces 75 hp and the gearbox synchro-bushings are reinforced.

As stated by the certificate of authenticity that goes with it, this cabriolet was delivered new in the USA in a champagne yellow colour which the car still has to

date, along with black leather interior. It had an optional towing hook (!), one antenna and 2 speakers. It was imported from Virginia to Italy where it is restored before being sold in Germany in 2011. If the engine is not the original one, it still is the 616/15 type compatible to this model. Only 832 examples were produced that year. Presented beautifully, this interesting version C convertible is the opportunity to drive in a multi-purpose car, one for driving while having the hair floating in the wind and one for experiencing the most remote regularity events.



1964 LOTUS ELAN SI

Carte grise française
French title

Châssis n° 2G346

45.000 - 65.000 €

• La plus désirable des Lotus Elan

• Restauration complète et soignée

• Même propriétaire depuis 1984

• *The most desirable Lotus Elan version*

• *Complete and neat restoration*

• *Same owner since 1984*



En octobre 1962, Lotus annonça la remplaçante de la Lotus Elite. C'était un petit chef d'œuvre de Colin Chapman qui mit du génie dans ce petit cabriolet à la tenue de route ahurissante. La recette était simple : un moteur dérivé d'un produit Ford de grande série, une culasse maison en aluminium à double arbre à cames en tête, un châssis poutre rigidifiant une coque en fibre de verre, une boîte de vitesses aux rapports courts, quatre freins à disques et une capote. D'un seul coup, après avoir produit la confidentielle et onéreuse Elite, Lotus devenait un constructeur à part entière.

La voiture de la vente appartient au même propriétaire depuis 1984, il en fit l'acquisition chez le préparateur de Mandelieu, Lucien Ferrero.

Le moteur avait reçu une légère préparation mais l'ensemble fut transporté à Cagnes-sur-mer chez un ancien ingénieur à la retraite, spécialiste des Formule 2 Lotus pour la restaurer depuis le châssis, ceci dans les règles de l'art et en conservant l'originalité de la voiture. La capote d'origine se trouve encore en excellent état avec son système de capotage complet et le hard top accompagne cette désirable Lotus. Il est rare de trouver une Elan série I dans cet état sachant que la plupart ont été transformées pour la compétition tant ses performances sont époustouflantes.

In October 1962, Lotus announced the successor of the Lotus Elite. It was a little masterpiece by Colin Chapman who applied some genius into this little convertible with staggering road handling. The recipe was simple: an engine derived from a Ford product in the big series, a homemade double-overhead camshafts aluminum cylinder head, a backbone chassis stiffening the fiberglass shell, a short-shift gearbox, four disc brakes and a hood. All at once, after producing the confidential and expensive Elite, Lotus became a full-blown manufacturer.

The car on offer belong to the same owner since 1984, who bought it from the preparer of

Mandelieu, Lucien Ferrero

The engine had received a light preparation but the whole car was transported to Cagnes-Sur-Mer to a former retired engineer, specialist in Formula 2 Lotus, in order to restore it starting from the chassis, all of that by following proper set of rules and by keeping the originality of the car. The original hood is still in excellent condition with its complete rollover system and a hard top which comes with this desirable Lotus. It is rare to find a Series I Elan in this condition considering that most of them have been converted for competition purposes, mainly due to its astonishing performances.

2001 LOTUS ESPRIT VS GT

Carte grise française
French title

Châssis n° SCCDB08281HD10211

45.000 - 55.000 €

- Superbe état, entretien rigoureux, carnets et factures
- Ultime GT de Lotus, dans sa meilleure configuration
- Seulement deux propriétaires, française d'origine

- *In superb condition, regular maintenance, delivered with manuals and invoices*
- *The ultimate Lotus GT, in its best configuration*
- *Only two owners since new, of French provenance*



Succédant à la réussite de l'Elan, sublignée par le trait de crayon de Giugiaro, la Lotus Esprit est dévoilée au Salon de Paris en 1975. Dans sa dernière évolution, le VS bi-turbo développe la puissance respectable de 350 ch et promet 280 km/h en vitesse de pointe avec un confort et des qualités routières remarquables. L'exemplaire proposé, sorti en 2001 profite des améliorations prodiguées par le constructeur et arbore une sobre et élégante combinaison de noirs avec jantes anthracites. Il restera entre les mains du même propriétaire jusqu'en 2007, entretenu notamment par le concessionnaire Porsche/Lotus de Saint-Etienne,

TLA. En 2008, affichant alors 80 000 km, la voiture profite d'une réfection intégrale du moteur par le garage Dizier à Paris, coûtant près de 18 000 €. En 2015, FVH Motors (Belgique) effectue une restauration de la boîte de vitesses accompagnée d'une large révision de l'auto pour un montant avoisinant 10 000 €. Avec aujourd'hui 96 500 km au compteur, un entretien suivi attesté par un important dossier de factures, elle se présente dans un superbe état d'origine et un pedigree 100 % français avec ses carnets !

Successor of the very successful Elan, designed by Giugiaro, the Lotus Esprit was unveiled at the Paris Motorshow in 1975. In its final evolution, the twin-turbo VS developed a very respectable 350 bhp allowing a 280 km/h top speed, along with comfort and outstanding dynamic qualities. The car on offer, manufactured in 2001, took advantage of manufacturer's improvements and comes in a subtle and elegant combination of black with anthracite rims. It remained in the hands of the same owner until 2007, serviced in particular by the Porsche/Lotus dealer at

Saint-Etienne, TLA. In 2008, while showing 80,000km, the car's engine was comprehensively refurbished by the garage Dizier in Paris, costing € 18,000. In 2015 FVH Motors (Belgium) executed a comprehensive restoration of the gearbox, as well as a thorough overhaul of the car for almost € 10,000. With 96,500 km on the odometer, a careful maintenance, accompanied by an extensive invoices file, this car which spent all its life in France is in superb original condition and will be delivered with its manuals.

1966 PORSCHE 911 SWB COUPÉ

Titre de circulation autrichien
Austrian title

Châssis n° 304113
Moteur n° 907442

140.000 - 200.000 €

- Préparation de qualité
- Intéressante version SWB
- Eligible dans de nombreuses compétitions

- *High standard of preparation*
- *Sought-after SWB version*
- *Eligible for numerous historic race events*



Sortie d'usine en 1966, cette Porsche 911 a été livrée neuve aux Etats-Unis dans sa teinte « Golf Blue » et récupérée en main propre par son premier propriétaire. C'est là qu'elle a été retrouvée en 2002 par Robert Barrie, expert Porsche et gentlemen driver bien connu en Angleterre. Ce dernier va la préparer soigneusement : le moteur frappé de son numéro d'origine est alors équipé de pistons haute compression, de petites soupapes et d'arbres à cames à profil RSR. La puissance était alors estimée à environ 170 / 175cv. La suspension fut abaissée et des amortisseurs Bilstein

montés. Les freins à disque standard sont conservés, avec des pistons légèrement plus grands. L'habitacle est allégé, dispose d'un arceau six points, tout en conservant la planche de bord d'origine et ses instruments, ainsi que les garnitures de porte. Le système électrique est conforme à l'origine, avec simplement l'ajout d'un coupe circuit externe. La voiture repose sur 4-jantes Fuchs de 6 × 15 et le réservoir de carburant est de plus grande capacité. Robert Barrie va ensuite engager la voiture dans de nombreuses compétitions en Angleterre et en Europe, remportant plusieurs victoires de classe,

This Porsche 911 left the factory in 1966 painted "Golf Blue", collected in person by its first US owner. It was discovered in America in 2002 by Porsche expert and gentleman driver Robert Barrie, well-known in the UK. Barrie race-prepared the car meticulously. The engine, stamped with the original number was fitted with high compression pistons, standard valves and RSR-profile cams, giving it around 170-175 bhp at that time. The suspension was lowered and stiffened with Bilstein shock absorbers

all round. The standard disc brakes were retained and fitted with slightly larger calipers. The interior was stripped out and fitted with a six-point roll-cage, and the original wooden dashboard, dials and door trim were kept. The electrics are standard with the addition of an external cut-off switch. The car sits on 6 × 15 Fuchs wheels and is fitted with a larger than standard fuel tank. Robert Barrie competed in numerous races over several years in the UK and Europe, clocking up many class wins. He won the Guards



2 victoires au Trophy Guards dans la catégorie voitures de sport de moins de 66 ans et faisant plusieurs apparitions à Goodwood. Dotée d'une licence FIA, cette 911 a bénéficié d'une révision poussée avant d'être vendue en 2013 à un amateur autrichien qui ne l'a utilisée que rarement. C'est en 2016 que son actuel propriétaire en a fait l'acquisition pour n'en avoir qu'un usage parcimonieux. Soigneusement préparée, cette 911 est éligible dans de nombreuses compétitions historiques, et notamment dans la naissante « 2.0L Cup » que propose dorénavant Peter Auto !

Trophy Championship for pre-1966 sports cars twice, and also competed in the car at Goodwood. Supplied with FIA papers, this 911 was comprehensively overhauled before being sold in 2013 to an Austrian enthusiast who hardly used the car. The current owner acquired the car in 2016 and again has only driven it occasionally. Meticulously prepared, this 911 is eligible for numerous historic race events, including the new "2 Litre Cup" organised by Peter Auto!



1970 PORSCHE 914/6

Titre de circulation allemand /
Attestation FFVE en cours
*German title / FFVE certificate
in process*

Châssis n° 9140432188
Moteur n° 6117939

70.000 - 90.000 €

- Version recherchée
- Restauration de qualité
- Voiture bien documentée

- *Sought after version*
- *Quality restoration*
- *Well documented car*



Cette Porsche 914/6 est une rare version 6 cylindres à plat Porsche de 2L développant 110 ch produite sur seulement 3 millésimes. Comme la majorité des 914 il s'agit d'un véhicule d'origine américaine, mis en circulation le 1er juillet 1970. Ainsi que le confirme son certificat d'authenticité notre 914/6 est dans sa configuration couleurs d'origine avec sa peinture « signal orange » (1410) très seventies et son intérieur en simili cuir noir. Elle est de plus équipée du kit 914-6 GT avec ailes larges pour un look plus agressif. La voiture est acquise en 1986 par un résident californien auprès d'un professionnel comme en atteste la facture d'achat encore présente au dossier. Celui-ci la conserve pendant une dizaine d'années et lui prodigue un entretien régulier, factures à

l'appui. C'est lui notamment qui fera remplacer le moteur, en 1990 chez Autosport Technology à Sacramento pour une facture de 10 000 \$ à l'époque par un bloc reconditionné de 2.2L T américaine. Entre la fin des années 1990, et le début des années 2000, la voiture bénéficie d'une restauration totale, comme le prouve de multiples factures de pièces dans le dossier. Bien conservée depuis, cette 914/6 se trouve ainsi en très bel état général de présentation. La mécanique a quant à elle manifestement fait l'objet d'un suivi récent et ne demande qu'à vous faire goûter au plaisir de sa position centrale.

This 914/6 is a rare 2L 6 flat cylinder Porsche version developing 110 hp, produced in only 3 vintages. First registered on July 1, 1970, it is, like most 914, of American origin. As confirmed by its certificate of authenticity, our 914/6 is in its original color configuration with its very seventies "orange signal" paint (1410) and black imitation leather interior. It is also equipped with the 914-6 GT kit with wide wings for a more aggressive look.

The car was acquired in 1986 by a Californian from a dealer as attested by the purchase invoice still on file. The latter kept it for about ten years and provided it with regular maintenance, supported by invoices. In 1990, he has the engine replaced by a

refurbished 2.2L T American block at Autosport Technology in Sacramento, for a \$10,000 bill at the time. Between the end of the 1990s and the beginning of the 2000s, the car underwent a total restoration, as shown by multiple invoices in the file. Well preserved since, this 914/6 is in good condition. As for the mechanics, it has obviously been the subject of a recent follow-up and only asks to make you taste the pleasure of its central position.

1967 ALFA ROMEO SPRINT GT VELOCE

Attestation FFVE
FFVE Certificate

Châssis n° AR*252632
Moteur n° AR00536*11194*

50.000 - 70.000 €

- Véhicule intégralement restauré par un professionnel
- Plaisir de conduire et performances intéressantes
- Un modèle de plus en plus prisé

- Vehicle fully and professionally restored
- A pleasure to drive and interesting performances
- An increasingly sought after model



Présentée au Salon de Genève 1966, l'Alfa Romeo Sprint GT Veloce (tipo 105.36) restera certainement plus connue sous l'appellation officieuse de « Coupé Bertone boîte à lettres ». Plus puissante et plus rapide que la précédente Sprint GT, la nouvelle Veloce se reconnaît de l'extérieur grâce à sa calandre noire soulignée de trois barres horizontales chromées. Superbe dans sa livrée « verde Muschio » (vert mousse), cet exemplaire a fait l'objet d'une restauration totale par les établissements RSV situés près de Langres.

Achetée aux Etats-Unis où elle fut livrée neuve, celle-ci a bénéficié d'une restauration intégrale, détaillée à chaque étape par une série de photos. Sa coque a été mise à nu afin de subir un traitement anti corrosion

par cataphorese et la carrosserie a reçu un traitement céramique anti-rayures après peinture. Le moteur, la boîte, le pont ainsi que les liaisons au sol ont été entièrement revus et beaucoup d'éléments ont été remplacés à neuf. L'habitacle a été refait par un maître sellier avec un revêtement skai « Cinghiale 574/577 » conforme à l'origine. Aucun frais n'est à prévoir pour cette voiture sur laquelle rien n'a été laissé au hasard et dont la restauration s'est faite sans compter. La voiture sera de plus livrée avec sa housse de protection et un album relié cuir retraçant toutes les étapes de sa restauration.

Presented at the Geneva Motor Show in 1966, the Alfa Romeo Sprint GT Veloce (tipo 105.36) will certainly be better known by its informal name "Bertone Coupe letterbox". The new Veloce, more powerful and faster than the previous Sprint GT, is identifiable from the outside thanks to its black grille highlighted by three horizontal chrome bars. Superb in its "verde Muschio", translated to "moss green", this machine has been fully restored by the RSV establishments based in the East of France.

Purchased in United States where it was delivered new, the car has had a complete restoration, detailed at each stage by a series of pictures. The shell was laid bare in order to

undertake a cataphoresis anti corrosive treatment and the bodywork also got a scratch-resistant ceramic treatment after the paintwork. The engine, transmission, deck as well as powertrains have been completely examined and many elements were replaced with new ones. The interior has been redone by a master upholsterer with a Skai coating "Cinghiale 574/577" in line with its initial livery. No cost is to be expected for this car, as nothing was left to spare and the restoration was made with no compromise. The car will also be delivered with its protective cover and a leather-bound album retracing every stage of its restoration.

1972 PORSCHE 911 2.4L S

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 9113301322
Moteur n° 911/63 - 6339131

130.000 - 180.000 €

- Restauration de qualité
- Belle combinaison de couleurs
- Important dossier de factures

- High quality restoration
- Superb colour combination
- Large file of bills



Livrée neuve en Italie en 1973, cette Porsche 2.4S fut achetée par un collectionneur allemand au cours des années 80. C'est auprès du fils de ce dernier que son actuel propriétaire en a fait l'acquisition en 2009. Dès lors, il profite de la voiture en la faisant rouler régulièrement et confiant l'entretien au spécialiste Porsche de Francfort Roitmayer. En 2015, la voiture bénéficie d'une importante restauration avec remise en état complète de la carrosserie, repeinte dans sa teinte vert métallisé.

L'habitacle sera également restauré, et l'ensemble des joints remplacés. Un grand soin du respect de la configuration d'origine a été observé lors de ces travaux qui totalisent près de 65 000 € de factures. A la même occasion, moteur et boîte de vitesses ont également été remis en état par SHK, autre spécialiste Porsche renommé de Francfort, pour un montant de 23 000€. Terminée en 2017, la voiture offre aujourd'hui une présentation de grande qualité, et n'a parcouru qu'approximativement

Delivered new in Italy in 1973, this Porsche 2.4S was bought by a German collector during the 1980s. It was from the son of this collector that the current owner acquired the car in 2009. He has enjoyed driving it regularly since then, and has had it maintained regularly by the Porsche specialist in Frankfurt, Roitmayer. The car has benefitted from major restoration work that began in 2015. The bodywork has been

completely restored and repainted in its metallic green colour. The interior has also been refurbished and all seals replaced. Great care was taken to preserve the original configuration during this work which amounted to nearly 65,000 €. The engine and gearbox were rebuilt at the same time by SHK, another renowned Porsche specialist based in Frankfurt, for the sum of 23,000 €. The work was completed in 2017 and today



300 km depuis sa remise en état. Cette version 2,4L S fait partie des 911 les plus recherchées. Elle allie en effet la pureté de ligne de la première génération avec les performances brillantes permises par ses 190 ch. Le coloris sympathique de cet exemplaire ajouté à la rigueur de sa restauration en font un modèle de choix.

the car is presented in superb condition, having covered approximately 300 km since the restoration. The 2.4 S is one of the most highly sought-after versions of the 911. It offers the purity of styling of the first generation combined with the brilliant performance of its 190 bhp engine. With an appealing colour scheme and having been rigorously restored, this example must be the model of choice.



1979 FORD ZAKSPEED CAPRI TURBO GROUPE 5 / GROUPE C

Voiture de compétition
Competition car

Châssis n° ZAK-G5 C002/79 et en
1983 ZAK-C6 01/83

550.000 - 750.000 €

- Important palmarès d'époque

- Voiture performante et éligible

- Un jalon de l'histoire de Ford en compétition

- *Very important competition history in period*

- *Highly efficient and eligible*

- *A masterpiece of the Ford competition history*



Lors du Grand Prix d'Allemagne 1978, une épreuve du DRM (Deutsche Rennsport Meisterschaft) a eu lieu en ouverture de la course de Formule 1. Lors des essais du vendredi, tous les regards se sont tournés vers le stand Ford Zakspeed où la nouvelle "Super Capri" faisait sa première apparition : une nouvelle page de l'histoire de

Ford en sport automobile était sur le point de s'écrire et, pour tous les passionnés du monde entier, Ford allait retrouver sa place sur les circuits.

Beaucoup de choses s'étaient produites depuis le succès de la Capri RS et son arrêt en 1975. Ford avait réduit son département course et les activités sportives>>>

During the German Grand Prix in 1978, a DRM (Deutsche Rennsport Meisterschaft) racing event was held as the opener for the main Formula 1 race. Throughout Friday's testing sessions, all eyes were on the Ford Zakspeed stand where the new "Super Capri" was making its first appearance: a new chapter

in Ford's motor sport history was about to be written and, for the joy of every fan around the world, Ford would regain its place on racing circuits.

Much had happened since the success of the Capri RS and its cessation in 1975. Ford had decreased its racing department and sports activities had been>>>





>>>avaient été en grande partie sous-traitées à Zakspeed. Erik Zakowski et son équipe avaient déjà pris en charge le programme Escort avec grand succès, remportant quatre titres d'affilée au championnat d'Allemagne. Le projet « Super Capri » venait couronner ces travaux.

Ford Cologne et l'équipe technique d'Aix-la-Chapelle avaient développé l'aspect aérodynamique en soufflerie, Ford s'était chargé du moteur et Zakspeed du châssis. Environ 70 m d'aluminium avaient été utilisés pour la structure sur laquelle était fixée une carrosserie en Kevlar.

Le moteur retenu était le Ford Escort BDA, dont la cylindrée était ramenée à 1 426 cm³, ce qui donnait, avec une pression turbo de 1,4, une cylindrée mathématique de 2 litres. Ainsi, Zakspeed pouvait choisir de courir en division 2 pour les plus petites cylindrées, ou en division 1 avec le plus gros moteur BDA 1 800 cm³. En division 1,

les Capri affrontaient les Porsche 935 et la Porsche Kremer K3. En division 2, l'armada de BMW 320 dominait depuis longtemps et Ford espérait bien que la Capri mettrait fin à ce règne.

Le turbocompresseur KKK affichait une pression de 1,3 et la puissance atteignait environ 500 ch. La pression pouvait être augmentée à 1,6, ce qui permettait d'obtenir 600 ch, mais seulement pour une courte durée.

Le pilote Hans Heyer ne tardait pas à signer la pole position à Hockenheim pour la première course de la Super Capri, et il dominait l'épreuve avant qu'une défaillance technique ne le force à abandonner. La fiabilité n'était pas au rendez-vous, et la voiture ne terminait aucune des courses de la saison, sauf la dernière au Nürburgring, remportée par Hans Heyer. Ces difficultés de mise au point finissaient par trouver leurs remèdes.

Harald Ertl, tenant du titre,

>>> largely outsourced to Zakspeed. Erik Zakowski and his team had already taken charge of the Escort programme with great success, winning four consecutive titles in the German championship. The "Super Capri" came to top this works off.

Ford Cologne and Aachen's technical team had developed the aerodynamic in the wind tunnel, Ford took charge of the engine and Zakspeed was responsible to work on the chassis. Around 70m of aluminium had been used for the structural part on which a Kevlar bodywork was attached to.

The Ford Escort BDA engine was the one selected, with a cubic capacity reduced to 1,426 cc which was, thanks to its 1.4 turbo pressure, coming to a mathematical cylinder capacity of 2 litres. Zakspeed could therefore choose to run in Division 2 dedicated to smallest engines or in Division 1 with a much bigger 1,800 cc BDA engine. The Capri

was competing against the Porsche 935 and the Porsche Kremer K3 in Division 1. In Division 2, the BMW 320 armada had long dominated and Ford was hoping that the Capri would end this reign. The KKK turbocharger was showing a pressure of 1.3 and the performance was reaching around 500 hp. The pressure could be increased to 1.6 which was enabling the performance to achieve 600 hp, but only for a short period.

Racing driver Hans Heyer was quick to take pole position at Hockenheim for the Super Capri's first race, and he dominated the actual race until a technical failure forced him to retire. Reliability was quite a challenge at that time and the car did not finish any of the races for this season, except the last one at Nurburgring where Hans Heyer came victorious. These adjustment issues ended up getting sorted.

Title holder Harald Ertl



comprenait tout l'intérêt de la nouvelle voiture et, pour 1979, passait chez Zakspeed en amenant avec lui son sponsor Sachs. Il y avait désormais deux Zakspeed parmi les participants : une pour Harald Ertl et l'autre pour Hans Heyer.

Zakspeed a failli remporter le titre, mais quelques abandons laissant le champ libre à la Porsche 935 de Klaus Ludwig ne lui permettait de décrocher que la deuxième place au championnat. Non sans avoir signé six victoires avec Heyer et deux avec Ertl.

La voiture de Harald Ertl était équipée du châssis n°ZAK-G5C 002/79, et c'est celle que nous proposons à la vente. Pour la saison 1979, ses résultats ont été successivement : victoire, troisième, abandon, abandon, victoire, abandon, troisième, abandon, abandon, deuxième.

Avant le début de la saison 1980, Zakspeed annonçait qu'il allait s'engager en division I contre les

grosses Porsche, avec une voiture dotée d'un moteur plus gros, de 1750 cm³, développant 600 ch, et d'un équipement aérodynamique exploitant l'effet de sol, dont un énorme aileron arrière. Klaus Ludwig était engagé pour prendre le volant de cette voiture en division I. En division 2, Hans Heyer était parti chez Lancia et sa LCI, si bien que Klaus Niedzwiedz rejoignait Ludwig et Ertl dans l'équipe Zakspeed qui comportait maintenant trois voitures.

En division 2, Ertl signait cinq victoires avec 002/79 et Niedzwiedz deux. Ludwig en décrochait cinq malgré la perte de 23 points à cause de réclamations contre les dimensions du grand aileron. Les tensions étaient vives entre Kremer et Ford. Du coup, c'est Heyer qui remportait le championnat avec la Lancia LCI ; chez Zakspeed, Ludwig terminait troisième, Niedzwiedz cinquième et Ertl septième.

En 1981, Klaus Ludwig pilotait en division 2, pour laquelle les>>>

understood the value of this new car and in 1979, he switched to Zakspeed and brought his sponsor Sachs with him. Consequently, there were now two Zakspeed among the participants: one for Harald Ertl and the other for Hans Heyer. Zakspeed was close to win the title but a few non-finished races meant that they could only manage second place in the championship, just behind the Porsche 935 of Klaus Ludwig. This is despite six victories with Heyer and two with Ertl.

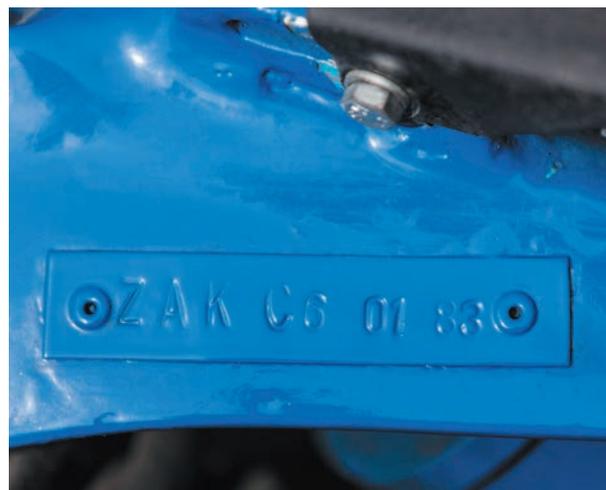
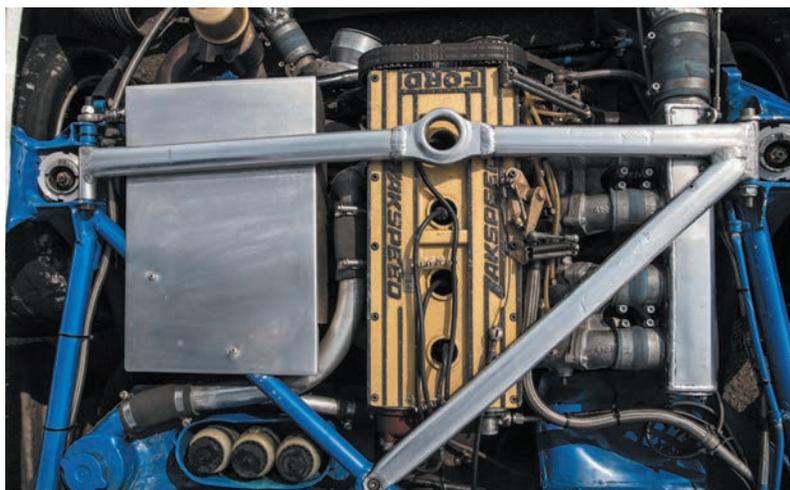
Harald Ertl's car was fitted with chassis No. ZAK-G5C 002/79, which is the one we are offering for sale here. Its results during the 1979 season were successively as followed: win, third, retired, retired, win, retired, third, retired, retired, retired, second.

Before the start of the 1980 season, Zakspeed announced its participation in Division I against

the big Porsche racing machines, with a bigger 1,750 cc engine fitted in the car producing 600 hp and aerodynamic equipment harnessing the ground effect, including a huge rear spoiler. Klaus Ludwig was enlisted to take the wheel of this car in Division I. In Division 2, Hans Heyer had gone to Lancia and its LCI, consequently Klaus Niedzwiedz was joining Ludwig and Ertl on the Zakspeed team which now included three cars.

Ertl had five wins and Niedzwiedz had two of them with the 002/79 in Division 2. Ludwig won five times despite losing 23 points due to claims against the dimensions of the large spoiler. Tensions were high between Kremer and Ford. As a result, it's Heyer who ended up winning the championship with the Lancia LCI. At Zakspeed, Ludwig finished third, Niedzwiedz fifth and Ertl seventh.

In 1981, Klaus Ludwig was>>>



>>> voitures avaient été équipées des attributs aérodynamiques dont bénéficiaient celles de division I l'année précédente. Harald Ertl changeait d'équipe et Jürgen Hammelmann prenait sa place dans 002/79. On retrouvait Manfred Winkelhock à bord de la voiture de division I. Klaus Ludwig se montrait invincible et remportait dix victoires ainsi que le titre au championnat. Hammelmann signait cinq troisièmes places et quatre quatrièmes places avec 002/79. En division I, Winkelhock continuait à gêner les grosses Porsche avec six victoires contre la Porsche 935.

Pour 1982, le règlement changeait : à cause d'un nombre

de participants en baisse, les prototypes étaient invités à courir également, si bien que les voitures du Groupe 5 n'étaient plus aussi compétitives. Ainsi, 002/79 était vendue au champion de course de côte Herbert Stenger. Surnommé le « Berglöwe » (le « lion de la montagne »), il était spécialiste de cette discipline.

Stenger engageait la voiture au Championnat d'Europe de la Montagne et remportait la plupart des épreuves de la saison 1982, ce qui lui permettait de s'attribuer le titre au championnat.

Pour rester compétitif, Stenger ramenait la voiture chez Zakspeed entre les saisons 1982 et 1983,

>>> racing in Division 2, group in which cars had been fitted with aerodynamic characteristics used in Division I the year before. Harald Ertl changed team and Jurgen Hammelmann took his place in the 002/79. It is also noted that Manfred Winkelhock was on board the Division I car. Klaus Ludwig was unbeatable and won 10 races, as well as the actual championship title. As for Hammelmann, he achieved five third places and four fourth places with the 002/79. In Division I, Winkelhock was continuing to step on the big Porsche's toes with six wins against the Porsche 935.

The regulation changed in

1982: due to a declining number of participants, prototypes were also invited to compete, which resulted in Group 5 cars being no longer competitive. Consequently, 002/79 was sold to hill climbing racing champion Herbert Stenger. Known as the "Berglöwe" (the "mountain lion"), he was an expert in this field.

Stenger entered the car at the European Hill Climb Championship and won most of the 1982 season's racing events, which enabled him to claim the championship title. To remain competitive, Stenger brought the car back to Zakspeed between both the 1982 and 1983 seasons



dans le but de la modifier aux configurations Groupe 6. A cette époque, pour pouvoir être homologuée dans cette catégorie, la voiture devait afficher un numéro de châssis précisant cette même catégorie. Donc Zakspeed modifiait le numéro de châssis qui devenait ZAK C6 01/83, tout en amenant le moteur à 1750 cm³ et 600 ch.

Stenger utilisait cette voiture avec ces spécifications pendant la première moitié de la saison 1983, mais il achetait ensuite un prototype Osella, voiture plus moderne et plus rapide, et cessait de faire courir la Capri Zakspeed.

Par la suite, elle a été utilisée occasionnellement lors

d'expositions et démonstrations, comme à Goodwood en 2005, tout en restant préservée au sein du musée de la famille de Herbert Stenger, jusqu'à son décès récent.

Il existe cinq ou six survivantes de Super Capri, et elles ont joué un rôle très important dans l'histoire et le développement du sport automobile allemand. Remise en route, cette voiture peut constituer une participante très compétitive en épreuves historiques, et peut prendre part à la catégorie Groupe C, très populaire aujourd'hui.

with the aim of modifying it into Group 6 configurations. In order to be homologated in this category at that time, the car had to have a chassis number specifying this same category. This is why Zakspeed changed the chassis number which became ZAK C6 01/83, while bringing the engine to 1,750 cc and 600 hp.

Stenger used this car during the first half of the 1983 season with these specifications but he then bought an Osella prototype, a more modern and faster car, and consequently stopped running the Capri Zakspeed.

It was then occasionally used at exhibitions and demonstrations,

at Goodwood for instance in 2005, while being preserved in the Herbert Stenger family museum until his recent death. There are only five or six survivors of the Super Capri and they have played a vital role in the history and development of German motor sport. If getting it to start again, this car can be a highly competitive participant in historic racing events and can take part in the Group C category, a very popular one nowadays.

PALMARES

Racing history of the Ford Zakspeed Capri Turbo ZAK-G5C 002/79 - ZAK-C6 01/83

Deutsche Rennsport Meisterschaft 1979

11/03/79	Zolder	Harald Ertl	1 st Division 2
08/04/79	Jim Clark rennen Hockenheim	Harald Ertl	3 rd Division 2
29/04/79	ADAC Eifel rennen	Harald Ertl	DNF
20/05/79	Salzburg rennen	Harald Ertl	DNF
17/06/79	Mainz-Finthen rennen	Harald Ertl	1 st Division 2
24/06/79	Norisring	Harald Ertl	20 th Division 2
17/07/79	ADAC trophy Zandvoort	Harald Ertl	3 rd Division 2
22/07/79	Diepholz	Harald Ertl	DNF
19/08/79	Zolder	Harald Ertl	DNF
02/09/79	Hockenheim	Harald Ertl	DNF
23/09/79	Nürburgring	Harald Ertl	2 nd Division 2

1980 Season

23/03/80	Zolder	Harald Ertl	7 th Division 2
30/03/80	Nürburgring	Harald Ertl	1 st Division 2
13/04/80	Hockenheim	Harald Ertl	2 nd Division 2
27/04/80	Nürburgring	Harald Ertl	DNF
18/05/80	Mainz-Finthen	Harald Ertl	16 th Division 2
01/06/80	Spa	Harald Ertl	1 st Division 2
22/06/80	Norisring	Harald Ertl	1 st Division 2
13/07/80	Salzburgring	Harald Ertl	2 nd Division 2
27/07/80	Diepholz	Harald Ertl	DNF
24/08/80	Zolder	Harald Ertl	DNS
07/09/80	Hockenheim	Harald Ertl	1 st Division 2
21/09/80	Nürburgring	Harald Ertl	DNF

1981 Season

20/03/81	Zolder	Jürgen Hammelmann	3 rd Division 2
29/03/81	Nürburgring	Jürgen Hammelmann	4 th Division 2
05/04/81	Hockenheim	Jürgen Hammelmann	4 th Division 2
25/04/81	Nürburgring	Jürgen Hammelmann	DNS
17/05/81	Mainz-Finthen	Jürgen Hammelmann	DNF
21/06/81	Wunstorf	Jürgen Hammelmann	4 th Division 2
28/06/81	Norisring	Jürgen Hammelmann	DNS
05/07/81	Nürburgring	Jürgen Hammelmann	DNF
12/07/81	Salzburgring	Jürgen Hammelmann	3 rd Division 2
01/08/81	Hockenheim	Jürgen Hammelmann	4 th Division 2
23/08/81	Zolder	Jürgen Hammelmann	3 rd Division 2
06/09/81	Hockenheim	Jürgen Hammelmann	3 rd Division 2
20/09/81	Nürburgring	Jürgen Hammelmann	3 rd Division 2

1982 European Hill Climb Championship, Group 5 specifications, Division 1

04/04/82	Bergr. Ampus-Drag	Herbert Stenger	1 st Overall Gr 5
09/05/82	Alpl-Bergrennen	Herbert Stenger	1 st Overall Gr 5
16/05/82	Handstein Bergrennen	Herbert Stenger	1 st in Class Gr 5
30/05/82	Monseny Bergrennen	Herbert Stenger	1 st Overall
13/06/82	Rechberg	Herbert Stenger	1 st Overall
20/06/82	Ecce-Homo	Herbert Stenger	1 st Overall
04/07/82	Coppa Carotti	Herbert Stenger	1 st Overall
18/07/82	Coppa Teodori	Herbert Stenger	1 st Overall
25/07/82	Coppa Sila	Herbert Stenger	1 st Overall
08/08/82	Monte Dore	Herbert Stenger	2 nd
15/08/82	St. Ursanne	Herbert Stenger	2 nd
29/08/82	Schauinsland	Herbert Stenger	1 st Overall

Winner of the 1982 European Hill Climb Championship

In 1983, the car competed in the Hill Climb Championship in the Group 6 / C category.



1973 BMW 3.0L CSL

Titre de circulation anglais
British title

Châssis n° 2285404

150.000 - 180.000 €

• Modèle concurrent de la 911
2.7L RS

• Une préparation documentée de
qualité

• Parfaite pour le Tour Auto

• *Competitor model of the 911
2.7L RS*

• *A documented quality
preparation*

• *Perfect for the Tour Auto*



Considérée comme la première version M de BMW, la 3.0 CSL est une version allégée de 200 kg du coupé 3.0 CS présenté au salon de Genève 1971. Mise au point par le tout nouveau département compétition BMW Motorsport, sous la direction de l'ex pilote Jochen Neerpasch, elle vise le championnat d'Europe des voitures de tourisme. La BMW 3.0 CSL est donc une voiture de série conçue pour la course.

Acquise par son propriétaire

actuel, ancien coureur du Paris-Dakar, en 2009, en Angleterre alors que la voiture était conduite à droite, notre voiture sort tout juste de restauration. Les travaux effectués ont été très sérieux, comprenant notamment la mise à nu de la caisse. A cette occasion, dans la perspective d'une préparation rallye de qualité, toutes les soudures ont été doublées et un arceau de sécurité homologué FIA de marque ASD a été soudé à la coque. La mécanique n'a pas non plus été oubliée. Le moteur a été

Considered the first M version of BMW, the 3.0 CSL is a 200 kg lighter version of the 3.0 CS coupe, presented at the 1971 Geneva Motor Show. Developed by the brand new BMW Motorsport competition department, under the direction of former pilot Jochen Neerpasch, it aimed the European Touring Car Championship. The BMW 3.0 CSL is therefore a production car designed for racing. Acquired in England in 2009

by its current owner, a former Paris-Dakar runner, while the car was a RHD, our car has just been restored. The work done was very serious, including exposing the box. On this occasion, for a quality rally preparation, all the welds were doubled and a FIA approved ASD roll bar was welded to the hull. The mechanics was not left behind either. The engine has been rebuilt, with the installation of an Alpina type reinforced cylinder head gasket, combined



refait, incluant notamment la pose d'un joint de culasse renforcé de type Alpina, associé à un radiateur de refroidissement renforcé lui aussi, tout comme l'embrayage. La boîte de vitesses Getrag 262 a elle bénéficié d'une révision complète. L'injection a été remplacée. Les trains roulants ont eux bénéficié d'une préparation. Une barre anti rapprochement supérieure a été ajoutée et l'échappement inox complet est neuf. L'ensemble de ces travaux a été mené par le

spécialiste « München Legends Cars » pour un montant de plus de 57 000 €, factures à l'appui. Profitant de toutes ces améliorations le propriétaire a choisi de convertir son auto en conduite à gauche et de lui appliquer une peinture polaris métallique, associé à un bandeau csl de 3 couleurs, pour un résultat du plus bel effet. Voici donc une auto en superbe état et intelligemment affûtée.

with a reinforced clutch and cooling radiator. The Getrag 262 gearbox has undergone a complete overhaul and the injection has been replaced. The travelling trains were prepared. An upper anti-roll bar has been added and the stainless steel exhaust is new. All this work was carried out by the specialist "München Legends Cars" for an amount of more than 57,000 €, with invoices in support. Taking advantage of all these improvements, the

owner chose to convert his car to left-hand drive and to apply a metallic polaris paint, combined with a 3-colour CSL band, for the most beautiful effect. Here is a car in superb condition and intelligently sharpened.

1963 JAGUAR TYPE E SÉRIE I COUPÉ 3,8L CONFIGURATION LIGHTWEIGHT FIA GTS-CLASS

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 887169

100.000 - 150.000 €

- Beau palmarès en course
- Bien préparée
- Modèle mythique et performant

- *Great racing track record*
- *Well prepared*
- *Legendary and powerful model*



En course la type E ne put jamais rivaliser avec la Ferrari 250 GTO à cause d'un rapport poids puissance défavorable et de freins peu durants. C'est pourquoi l'usine développa une version « Lightweight » sur base de coupé ou de roadster hard top. Selon les cas, la carrosserie est soit entièrement en aluminium soit partiellement. Deux sous-catégories existent : les Full Lightweight avec bloc moteur en aluminium et les semi Lightweight avec bloc fonte. La version Aérodynamique Lowdrag a été produite en deux exemplaires plus une lightweight recarrossée en 1964. Le nombre total de Lightweight « usine » est de douze

plus une « client », sans compter les remontages fait à partir de pièces originales qui restaient dans les stock d'usine et que la société Lynx récupéra.

Cette Type E a été livrée neuve aux Etats-Unis et fut importée en Italie dans les années 70. Acquisée par un certain Michele Miano, patron du Sports Car Club de Catania en 1997, elle est préparée par Marco Burato dans sa configuration actuelle pour courir. Son moteur est placé un peu plus en arrière qu'à l'origine pour un meilleur équilibre et les suspensions et trains complètement retravaillés. Le moteur préparé et équipé de gros carburateurs Weber développe une puissance avoisinant les 320

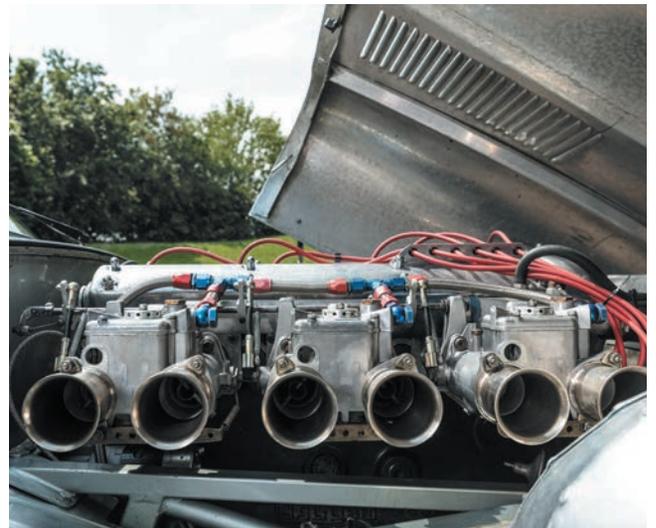
The E-Type was never able to compete against the Ferrari 250 GTO when it comes to racing, mainly due to a disadvantageous power-weight ratio and non-resilient brakes. Hence why the factory developed a "lightweight" version based on the coupe or hardtop roadster. In some cases, the bodywork is either entirely or partially aluminium. Two sub-categories are in existence: the full lightweight with aluminium engine block and the semi-lightweight with cast iron engine block. Two examples of the Low Drag Aerodynamic version were produced, plus a lightweight converted in 1964. The total

number of "factory" lightweight is twelve, plus one "customer" example, excluding reassemblies done with original parts, which was kept in factory stock and that the Lynx company retrieved. This E-Type was delivered new in the United States and was imported to Italy in the 1970s. Acquired in 1997 by a Michele Miano, boss of the Catania's Sports Car Club, it was prepared in its current configuration by Marco Burato to race. The engine is placed slightly further back than the original version in order to get better balance, suspensions and powertrains were also completely reworked. Prepared



chevaux. Principalement utilisée pour les courses de côte mais également le circuit, elle remporte sa classe (GTS) dans les années 90. Dans son carnet CSAI italien, 21 courses de côte sont notées, incluant les célèbres Trento-Bodone, Catania-Etna, Pergusa, Gubbio et des courses sur différents circuits incluant celui de Vallelunga. Elle est livrée avec son passeport FIA Classe GTS à remettre à jour pour participer aux courses historiques et ses papiers CSAI.

and fitted with large Weber carburetors, the engine produces around 320 horsepower. Mainly used for hill climb races but also for circuit racing, it won its class (GTS) in the 1990s. In its Italian CSAI logbook, 21 hill climb races are mentioned, including the famous Trento-Bodone, Catania-Etna, Pergusa, Gubbio and races on various circuits such as Vallelunga. It is delivered with its CSAI papers and its Class GTS FLA passport, which needs to be updated in order to take part in historic racing events.



1977 PORSCHE 911 RECRÉATION 2.SL RSR

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° 9117201249
Moteur n° 6391884

80.000 - 120.000 €

- Réalisation soignée
- Moteur 3L double allumage
- Près de 160.000 € de frais

- *Careful realization*
- *3L dual-ignition engine*
- *Nearly € 160,000 of expenses*



Reconstruite à l'initiative de son actuel propriétaire, important collectionneur de Porsche belge, fêru de Porsche de compétition et possédant son propre atelier privé, sur la base d'une 911 de 1977, cette Porsche est une évocation des mythiques versions RSR. Elle est équipée d'un moteur 3L à double allumage refait à neuf développant 260cv. La carrosserie a été sérieusement allégée avec un toit en carbone, tout comme le capot avant, lui permettant de n'accuser que 960 kg, hors protection des soubassements. Dotée d'une boîte courte avec refroidisseur et système Wevo pour favoriser un

passage rapide des rapports, ce performant exemplaire bénéficie d'un châssis renforcé. L'ensemble de la préparation et de la remise en état est documenté et représente plus de 160 000 € d'investissement. Soigneusement reconstruite et préparée, elle est prête à courir, et dispose d'un passeport national pour les véhicules de compétition en Belgique (RACB). Son propriétaire nous a indiqué avoir participé aux 24 heures d'Ypres et à l'East Belgian à son volant. Il s'agit donc d'une intéressante occasion d'accéder à l'esprit des mythiques RSR sans avoir à payer le prix fort.

Rebuilt on the initiative of its current owner, an important Belgian Porsche collector, a competition Porsche enthusiast having his own private workshop, on the basis of a 1977 911, this Porsche is an evocation of the mythical RSR versions. It is equipped with a twin-ignition 3L engine rebuilt and developing 260hp. The bodywork has been seriously lightened with a carbon roof, just like the front hood, allowing it to weigh only 960 kg, excluding underbody protection. Equipped with a short gearbox, with cooler, and Wevo system for fast gear shifting, this high-

performance model benefits from a reinforced chassis. The entire preparation and restoration is documented and represents more than € 160 000 of investment. Carefully rebuilt and prepared, it is ready to race, and has a national passport for competition vehicles in Belgium (RACB). Its owner told us that his model took part in the 24 Hours of Ypres and the East Belgian. It is therefore an interesting opportunity to access the spirit of the mythical RSR without having to pay a high price.

1979 TALBOT SUNBEAM LOTUS

Carte grise française
Fiche FIA
French title
FIA papers

Châssis n° HR4DCALAL186175

40.000 - 60.000 €

Sans réserve / No reserve

- Sportive méconnue et discrète
- Mécanique noble et puissante
- Rare dans cet état de préparation, à rôder

- *Unknown and discreet sports car*
- *Noble and powerful mechanics*
- *Rare in this state of preparation, to roam*



La Talbot Sunbeam Lotus a brillé de 1000 feux en championnat du monde des Rallyes, s'octroyant le titre constructeur en 1981. Au volant de cette bête curieuse, Henri Toivonen, Jean-Pierre Nicolas et Guy Fréquelin qui, avec Jean Todt, sont même passés à deux doigts de remporter le titre pilote la même année. La voiture présentée, sortie à 2308 exemplaires dont la moitié en conduite à droite pour seulement 388 vendues en France, est d'origine française. Elle est équipée du 4 cylindres Lotus de 2,2 l à double arbre à cames en tête à 16 soupapes développant (236 ch au banc d'après le vendeur), accolée à une boîte ZF à 5 rapports avec lère en bas et de carburateurs Dell'Orto de 38.

Les feuillures de la caisse ont été ressoudées pour en augmenter la rigidité ainsi que les chapelles de combinés ressort-amortisseur, une barre anti-rapprochement et les trains sont triangulés et montés sur rotule Uniball à sangles de retenue. Un arceau 6 points boulonné sur renforts soudés est installé dans l'habitacle d'ailleurs très bien aménagé pour les rallyes. Les gros freins à 4 pistons sont relayés par un frein à main hydraulique et répartiteur au tableau de bord. Cette petite bombe à propulsion arrière, légère et puissante peut tenir la dragée haute à bon nombre de sportives actuelles et saura se montrer compétitive.

The Talbot Sunbeam Lotus dazzled in the World Rally Championship, winning the constructor title in 1981. At the wheel of this curious beast, Henri Toivonen, Jean-Pierre Nicolas and Guy Fréquelin with Jean Todt, even came close to winning the pilot title the same year. The car presented is of French origin and was made in 2308 units. Half of these are RHD, for only 388 sold in France. It is equipped with a 2.2-litre Lotus 4-cylinder twin overhead camshaft 16-valve engine (236 bhp on the bench, according to the seller), attached to a 5-speed ZF gearbox with a lower gearbox and 38 Dell'Orto carburetors. The body's cracks

have been welded together to increase stiffness, as well as the shock absorber-spring cover plates, an anti-roll bar and the trains are triangulated and mounted on Uniball ball joints with retaining straps. A 6-point arch bolted on welded reinforcements is installed in the cockpit, very well fitted for rallies. The large 4-piston brakes are relayed by a hydraulic hand brake and distributed to the dashboard. This small rear-wheel drive bomb, a light and powerful challenger to many current sports cars.

1965 MERCEDES-BENZ 230 SL

Carte grise française
French title

Châssis n° 11304210011150

80.000 - 100.000 €

- Superbe exemplaire, faible kilométrage
- Restauration très soignée par un spécialiste de la marque
- Même propriétaire de 1967 à 2016

- *Superb example, low mileage*
- *Highly meticulous restoration by specialist of the brand*
- *Same owner between 1967 and 2016*



Cette Mercedes 230 SL est une 3^e main, le premier propriétaire la garda deux ans, le suivant de 1967 à 2016 et l'actuel vient de compléter une restauration soignée dans le respect de l'origine. Elle totalise moins de 80 000 km d'origine, n'a jamais été accidentée ni modifiée d'après le vendeur. Les points de soudure des ailes avant sont ceux d'origine comme sur le reste de la carrosserie. Les fossettes d'origine sont bien présentes sur le retour des ailes avant et les numéros frappés d'usine sont présents sur le capot, le moteur, le pont, le train avant et à l'intérieur

des garnitures de portes. Le dossier comporte le WW de 1967, les copies de cartes grises précédentes, les vignettes fiscales, les factures et une photo avec Paul Bracq, le designer du modèle. Elle est équipée d'une boîte de vitesses manuelle, d'une direction assistée électrique moderne, de son hard top surligné de moulures chromées, de ses rares tapis en caoutchouc, de sa trousse à outils et de son autoradio d'origine, épaulé par une antenne électrique Hirschmann.

This Mercedes 230 SL has had 3 owners since it left the factory. The first owner kept it for two years and the following one from 1967 to 2016 and the current owner has it since then and just completed a neat restoration to bring it back to its original glory. It has a total of less than 80,000 km from new and according to the seller, it has never been damaged or modified. Welding points on the front fenders are the original ones which the same applies for the rest of the bodywork. Original dimples

are present around the front fenders and the series numbers are stamped on the bonnet, the engine, the deck, the front axle and inside door trims. The file features the first dealer's plates of 1967, previous registration papers, tax discs, invoices and a photo with Paul Bracq, designer of this model. It is fitted with a manual gearbox, modern electric power steering, hard top highlighted with chrome mouldings, rare rubber mats, tool kit and original radio supported by a Hirschmann electric antenna.

1987 MERCEDES-BENZ 300 SL AVEC HARD-TOP

Carte grise française
French title
 Châssis n° WDB1070411A0808755
 28.000 - 38.000 €
 Sans réserve / *No reserve*

- Vendue neuve en France
- 82 900 km au compteur
- Options intéressantes

- *Sold new in France*
- *82,900 km on the odometer*
- *With interesting options*



Chez Mercedes, la saga des SL a été lancée grâce à la 300 SL 'Papillon' en 1954 et à son dérivé en roadster. Depuis, la marque à l'Étoile n'a jamais cessé de produire les roadsters SL proposés en 2 places, 2+1 ou 2+2 selon l'évolution des modèles. Chaque génération a remporté un très large succès auprès de la clientèle internationale.

Vendue neuve à Paris, cette 300 SL Roadster est sortie d'usine en décembre 1987. Ainsi que le confirme sa fiche d'identification, elle se présente dans une élégante teinte argent cendre métallisé, combinée à un intérieur cuir noir. Elle dispose de nombreuses options telles que le régulateur de

vitesse, les rétroviseurs dégivrants, la climatisation, l'accoudoir avant rabattable ou encore le pare-soleil avec miroir de courtoisie éclairé. Dotée de la boîte automatique, cet exemplaire dont le compteur affichait 82 866 kilomètres au compteur lors de notre examen est très sain et en bon état de fonctionnement. Le propriétaire nous a indiqué que la voiture bénéficiera d'une révision chez Mercedes-Benz courant juin 2018. Avec ses 4 vraies places, ce roadster offre la possibilité de rouler en famille à bord d'une automobile fiable, au comportement moderne et dont l'attrait en collection ne fait que croître.

At Mercedes, the SL saga was launched with the 300 SL 'Gullwing' in 1954 and its roadster version. Since then, the three-pointed star marque has never stopped producing SL roadsters, offered either as a two-seater; or as a 2+1 or a 2+2 depending on the evolution of the models. Each generation has been very successful with customers across the globe.

Sold new in Paris, this 300 SL Roadster came out of the factory in December 1987. As confirmed by its factory sheet, it comes in an elegant metallic silver; combined with a black leather interior. It has many

options, such as cruise control, de-icing mirrors, air conditioning, folding front armrest or sun visor with illuminated vanity mirror. Equipped with an automatic transmission, it displayed 82,866 km on the odometer during our test drive. The car is very sound and in good working condition. The owner mentioned that the car will be serviced by Mercedes-Benz in June 2018. With its four real seats, this roadster offers the possibility to drive with the family in a reliable car; with modern road behavior and which attractiveness as a collectible is growing.

1985 MERCEDES-BENZ 380 SL AVEC HARD-TOP

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° WDB1070451A028162

30.000 - 50.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Faible kilométrage
- Equipée de son hard top
- Superbe état, historique connu

- *Low mileage*
- *Equipped with its hard top*
- *Superb condition, known history*



Lancée à l'aube des années 70, la nouvelle Mercedes SL pour Sports Leicht représentait la descendance d'une lignée de roadsters engendrée par la 300 SL 15 ans plus tôt. Élégant cabriolet, sa ligne de hauteur de caisse d'un seul trait en faisant une des plus belles Mercedes de sa génération, fut un succès d'une rare longévité. Présentée au Salon de Genève en 1980, la déclinaison des SL équipées du V8 de 3818 cm³ recevait l'appellation 380 SL, conformément à la nomenclature du constructeur.

Mis en circulation en 1985 ce qui en fait un des derniers modèles, ce superbe exemplaire que nous vous présentons fut vendu neuf à Tokyo. Utilisé au Japon jusqu'en 2015, il devait être rapatrié ensuite en Allemagne où il fera l'objet d'une réception par le très sérieux organisme de certification TÜV Nord. Magnifique dans sa livrée bleue et son intérieur caractéristique à carreaux dont les motifs rappellent la teinte de la carrosserie, cette 380 SL dispose de son hard top. Avec seulement 37 600 km, ce grand succès de Mercedes est doré et déjà considéré comme un grand classique de l'automobile de collection.

Launched at the dawn of the 1970s, the new Mercedes SL for Sports Leicht was the offspring of a line of roadsters created by the 300 SL model 15 years earlier. With its ride height design marked with a single line, making it one of the most beautiful Mercedes of its generation, this elegant convertible was a success of a rare longevity. Presented at the 1980 Geneva Motor Show, the variant of SL models, fitted with a V8 engine of 3,818 cc, was called 380 SL according to the manufacturer's classification.

Registered in 1985, making it one of the last models, this

superb vehicle we on offer was sold new in Tokyo. Used in Japan until 2015, it was then brought back to Germany where it will be welcomed by the highly serious TÜV Nord certification organization. Exquisite in its blue livery and its characteristic checkered interior with a pattern similarly underlining the body colour, this 380 SL retains its hard top. With just 37,600 km, this tremendous Mercedes success is already viewed as a great classic collector car.

1996 PORSCHE 993 TURBO

Carte grise française
French title

Châssis n° WPOZZZ94ZTS371642

Moteur n° 61T02987

Boîte n° G6451 #2004627

95.000 - 125.000 €

• Origine allemande, carnet à jour

• Auto soignée, bel exemplaire

• La dernière Porsche à refroidissement à air

• *German origin, updated logbook*

• *Beautiful example in good condition*

• *The last Porsche with air-cooled system*



La voiture présentée fut livrée le 7 mars 1996 au concessionnaire de Würzburg et transita par l'Alsace avant d'arriver en région parisienne. Elle totalise 94 300 km compteur, ce qui correspond au carnet d'entretien. Elle est équipée de la climatisation, d'un toit ouvrant et de sièges électriques. En option, un différentiel autobloquant à 40% a été commandé ainsi qu'une boîte de vitesses manuelle à 6 rapports, et un pommeau en aluminium. Un échappement en inox a été installé récemment ainsi qu'une barre anti rapprochement Ruf et un pédalier

course en aluminium. L'intérieur tout en cuir souple est en très bel état et la peinture noire métallisée (Z8) a été refaite comme à l'origine. Elle est pourvue de l'ordinateur de bord, du système « Surround » Nokia et de hautparleurs Bose System.

L'autocollant d'usine indiquant toute l'identité du véhicule est toujours présent à l'intérieur de la malle avant et les pneumatiques Pirelli PO Rosso ont moins de 500 km. Les manuels de bord et les doubles de clés accompagnent la voiture.

The car on offer was delivered on 7 March 1996 to the Würzburg dealership and transited through Alsace before arriving in Paris. It has a total of 94,300km on the clock, which matches the service logbook. It is equipped with air-conditioning, sunroof and electric seats. As an option, a 40% limited-slip differential was ordered, as well as a 6-speed manual gearbox and an aluminum knob. A stainless steel exhaust was fitted recently as well as a Ruf strut tower brace kit and aluminum race pedals.

The all leather interior is in great condition and the black metallic paint (Z8) has been redone as per original specifications. The car is also equipped with the onboard computer, the "Surround" Nokia system and Bose System speakers.

The factory sticker stating the car's full identity remains present inside the front boot and Pirelli PO Rosso have done less than 500 km. The instructions manual and both set of keys are coming with the car.

1969 PORSCHE 911 E TARGA SOFT WINDOW

Titre de circulation US
Dédouanée en UE
US title - EU customs cleared

Châssis n° 119210690
Moteur n° 6291567

120.000 - 140.000 €

- Rare version Soft Window
- Bel état de présentation
- Modèle polyvalent

- *Rare Soft Window version*
- *Beautiful condition*
- *Versatile model*



Produite pour la durée du seul millésime 1968/1969, la Porsche 2 L en version E n'a été que très peu répandue. La version Targa, alternative au coupé, propose deux configurations : une lunette arrière fixe ou bien une lunette arrière souple, montée sur fermeture zippée. Cette dernière, appelée « soft window », et bien que permettant davantage de combinaisons, ne sera que très peu répandue. Cette année-là, seule une douzaine d'unités de Porsche 911 E verra le jour avec cet équipement. L'exemplaire présenté est équipé du moteur 2 L, développant 140 cv pour la version E. Sa livrée d'origine, le jaune Bahama dont elle se pare encore aujourd'hui, est complétée

d'un intérieur cuir noir restauré et en bel état de présentation. Cette intéressante version a en effet bénéficié d'une restauration complète en Californie, ainsi qu'en témoigne un dossier de factures. Importée en Europe en 2017, la voiture dispose également de son manuel d'utilisateur. Elle est, en outre, équipée d'un autoradio Blaupunkt accessoire. Permettant une utilisation polyvalente, cette rare version constitue un modèle incontournable au sein de toute belle collection Porsche, et cet exemplaire en particulier, avec sa teinte typiquement sixties en est une belle représentation.

Produced only for the 1968/1969 vintage, the Porsche 2 L in E version was scarcely produced. The Targa version, an alternative to the coupé version, offers two configurations: a fixed rear window or a soft rear window mounted on a zipper. This last one, although allowing more combinations, will remain very rare. That year, only a dozen Porsche 911 E units were built with this equipment. The example on offer is fitted with the 2-liter engine, developing 140 bhp for the E version. Its original Bahama yellow livery, it still adorns today, is completed with a restored

black leather interior and is in good condition. This interesting version has indeed benefited from a complete restoration in California, as shown by an invoices folder. Imported in Europe in 2017, the car also comes with its user manual. It is also equipped with an accessory Blaupunkt car radio. This rare and versatile version is a must-have in any beautiful Porsche collection, and this example in this sixties colour combination, is a fine representation of it.



ARTCURIAL

LA PART DES ANGES



VENTE CARITATIVE DE COGNACS

Artcurial s'associe à
La Part des Anges, vente
aux enchères de cognacs
d'exception.
Un événement produit par
l'Interprofession du Cognac
(BNIC).

Vente aux enchères
Caritative
Jeudi 20 septembre 2018
21h30

Hôtel Chais Monnet
50 Avenue Paul Firino-Martell
16100 Cognac - France

Contact:
Laurie Matheson
Luc Dabadie
+33 (0)1 42 99 16 33 / 34
vins@artcurial.com

ARTCURIAL

// Motorcars



1925 Bugatti Type 35
Vendue 1 438 880 € - Automobiles
sur les Champs 11 - novembre 2017

Vente en préparation

AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS

Contactez-nous pour inclure
votre voiture ou votre
collection

Vente aux enchères
Dimanche 4 novembre 2018

7 Rond-Point
des Champs-Élysées
75008 Paris

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



Ruinart

LA PLUS ANCIENNE MAISON
DE CHAMPAGNE



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

ARTCURIAL

// Motorcars



1964 Porsche 904 GTS
Vendue 1 873 600 €
Rétromobile 2018

Vente en préparation

RÉTROMOBILE 2019

LA VENTE OFFICIELLE

Contactez-nous pour inclure
votre voiture ou votre
collection

Vente aux enchères
Vendredi 8 février 2019

Salon Rétromobile
Paris Expo - Porte de Versailles
75015 Paris

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

Le Rallye des Pionniers

SAMEDI 9 FEVRIER 2019

PLUS D'INFORMATIONS : WWW.PETERAUTO.PETER.FR





la passion est
toujours intacte

PASSION. TRADITION.

La nouvelle ligne de produits d'entretien auto Mirror Bright rend hommage aux 110 d'héritage de Meguiar's.

Un zest d'authenticité et un concentré de technologie dans 5 produits uniques pour prendre soin de son automobile.



CONDITIONS GÉNÉRALES D'ACHAT AUX ENCHÈRES PUBLIQUES

ARTCURIAL SAS

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

1. LE BIEN MIS EN VENTE

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

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

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

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

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

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

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

h) Les acquéreurs sont réputés avoir pris connaissance des documents afférents à chaque véhicule, notamment les contrôles techniques qui sont à leur disposition auprès de la société de ventes. Cependant, des véhicules

peuvent être vendus sans avoir subi l'examen du contrôle technique en raison de leur âge, de leur état non roulant ou de leur caractère de compétition. Les véhicules provenant de l'étranger sont présentés sans contrôle technique français. Le public devra s'en informer au moment de l'exposition et de la vente.

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

2. LA VENTE

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

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

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

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

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

f) Artcurial SAS dirigera la vente de façon

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

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

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

3. L'EXÉCUTION DE LA VENTE

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

- 1) Lots en provenance de l'UE:
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 O).

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

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

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

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

c) Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs dans les délais indiqués

en début de catalogue seront soumis à une facturation de stockage précisée en début de catalogue. La délivrance des voitures ne pourra s'effectuer qu'une fois ses frais de stockage payés.

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

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

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

- En espèces: jusqu'à 1 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants français, jusqu'à 15 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants étrangers sur présentation de leurs papiers d'identité;
- Par chèque bancaire tiré sur une banque française sur présentation d'une pièce d'identité et, pour toute personne morale, d'un extrait KBis daté de moins de 3 mois (les chèques tirés sur une banque étrangère ne sont pas acceptés);
- Par virement bancaire;
- Par carte de crédit: VISA, MASTERCARD ou AMEX (en cas de règlement par carte American Express, une commission supplémentaire de 1,85 % correspondant aux frais d'encaissement sera perçue).

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

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

i) Le lot ne sera délivré à l'acquéreur qu'après paiement intégral du prix, des frais et des taxes. En cas de règlement par chèque, le lot ne sera délivré qu'après encaissement définitif du chèque, soit 8 jours ouvrables à compter du dépôt du chèque. Dans l'intervalle, Artcurial SAS pourra facturer à l'acquéreur des frais d'entreposage du lot, et éventuellement des frais de manutention et de transport. À défaut de paiement par l'adjudicataire, après

mise en demeure restée infructueuse, le bien est remis en vente à la demande du vendeur sur folle enchère de l'adjudicataire défaillant; si le vendeur ne formule pas cette demande dans un délai de trois mois à compter de l'adjudication, la vente est résolue de plein droit, sans préjudice de dommages intérêts dus par l'adjudicataire défaillant. En outre, Artcurial SAS se réserve de réclamer à l'adjudicataire défaillant, à son choix:

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

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

4. LES INCIDENTS DE LA VENTE

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

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

b) Pour faciliter la présentation des biens lors de ventes, Artcurial SAS pourra utiliser des moyens vidéos. En cas d'erreur de manipulation pouvant conduire pendant la vente à présenter un bien différent de celui sur lequel les enchères sont portées, Artcurial SAS ne pourra engager sa responsabilité et sera seul juge de la nécessité de recommencer les enchères.

5. PRÉEMPTION DE L'ÉTAT FRANÇAIS

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

6. PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE - REPRODUCTION DES ŒUVRES

Artcurial SAS est propriétaire du droit

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

7. BIENS SOUMIS À UNE LÉGISLATION PARTICULIÈRE

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

8. RETRAIT DES LOTS

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

9. INDÉPENDANCE DES DISPOSITIONS

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

10. COMPÉTENCES LÉGISLATIVE ET JURIDICTIONNELLE

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

PROTECTION DES BIENS CULTURELS

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

Banque partenaire:



CONDITIONS OF PURCHASE IN VOLUNTARY AUCTION SALES

ARTCURIAL

Artcurial SAS is an operator of voluntary auction sales regulated by the law articles L321-4 and following of the Code de Commerce. In such capacity Artcurial SAS acts as the agent of the seller who contracts with the buyer. The relationships between Artcurial SAS and the buyer are subject to the present general conditions of purchase which can be modified by saleroom notices or oral indications before the sale, which will be recorded in the official sale record.

I. GOODS FOR AUCTION

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

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

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

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

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

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

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

h) The bidders are deemed to have read the documentation relating to each vehicle, notably the technical inspections which are available at the auction sales company. However, some vehicles may be sold without

having been submitted to the examination of technical inspection because of their age, of their noncirculating condition or of their competition aspect. Vehicles with foreign registrations are offered without French technical inspection. The public will have to inquire about it at the time of the preview and sale.

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

2. THE SALE

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

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

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

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

e) In the event where a reserve price has been stipulated by the seller, Artcurial SAS reserves the right to bid on behalf of the seller until the reserve price is reached. The seller will not be admitted to bid himself directly or through an agent. The reserve price may not be higher than the low estimate for the lot printed in the catalogue or publicly modified before the sale.

f) Artcurial SAS will conduct auction sales at their discretion, ensuring freedom auction and equality among all bidders, in accordance with established practices. Artcurial SAS reserves the right to refuse any bid, to

organise the bidding in such manner as may be the most appropriate, to move some lots in the course of the sale, to withdraw any lot in the course of the sale, to combine or to divide some lots in the course of the sale. In case of challenge or dispute, Artcurial SAS reserves the right to designate the successful bidder, to continue the bidding or to cancel it, or to put the lot back up for bidding.

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

h) So as to facilitate the price calculation for prospective buyers, a currency converter may be operated by Artcurial SAS as guidance only. Nevertheless, the bidding is made in euro only and Artcurial SAS will not be liable for errors of conversion.

3. THE PERFORMANCE OF THE SALE

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

1) Lots from the EU:
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 O). In addition to the commissions and taxes indicated above, an additional import VAT will be charged (5,5% of the hammer price for vintage/classic cars, 20% for jewelry and watches, newer/modern motorcars, wines and spirits and multiples).

3) Artcurial SAS being subject to VAT on the margin (art. 297A,B and E of the French CGI), no document mentions VAT.

4) The VAT on buyer's premium and importation expenses may be refund to the purchaser on presentation of a written proof of exportation outside the EU. An EU purchaser who will submit his intracommunity VAT number and a proof of shipment of his purchase to his EU country home address, will be refunded of VAT on buyer's premium.

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

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

d) Buyers must check that they have

collected all relevant log books, documents and keys related to their lot at the time of collection. It is strongly advisable that Overseas purchases and absentee bidders make arrangements regarding collection with Artcurial in advance of the sale.

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

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

- In cash: up to 1 000 €, costs and taxes included, for French citizens, up to 15 000 €, costs and taxes included, for foreign citizens on presentation of their identity papers;
- By cheque drawn on a French bank on presentation of identity papers and for any company, a certificate or act of incorporation (cheques drawn on a foreign bank are not accepted);
- By bank transfer;
- By credit card: VISA, MASTERCARD or AMEX (in case of payment by AMEX, a 1,85 % additional commission corresponding to cashing costs will be collected).

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

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

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

- interest at the legal rate increased by five points,
- the reimbursement of additional costs

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

j) The buyer can obtain upon request a certificate of sale which will be invoiced € 60.

4. THE INCIDENTS OF THE SALE

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

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

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

5. PRE-EMPTION OF THE FRENCH STATE

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

6. INTELLECTUAL PROPERTY RIGHT - COPYRIGHT

The copyright in any and all parts of the catalogue is the property of Artcurial SAS. Any reproduction thereof is forbidden and will be considered as counterfeiting to their detriment. Furthermore, Artcurial SAS benefits from a legal exception allowing them to reproduce the lots for auction sale in their catalogue, even though the copyright protection on an item has not lapsed. Any reproduction of Artcurial SAS catalogue may therefore constitute an illegal reproduction of a work which may lead

its perpetrator to be prosecuted for counterfeiting by the holder of copyright on the work. The sale of a work of art does not transfer to its buyer any reproduction or representation rights thereof.

7. ITEMS FALLING WITHIN THE SCOPE OF SPECIFIC RULES

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

8. REMOVAL OF PURCHASES

The buyer has to insure its purchase, and Artcurial SAS assumes no liability for any damage items which may occur after the sale. All transportation arrangements are the sole responsibility of the buyer.

9. SEVERABILITY

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

10. LAW AND JURISDICTION

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

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

PROTECTION OF CULTURAL PROPERTY

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

Bank:



V_2 _FR_MC

ARTCURIAL

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

ASSOCIÉS

Comité exécutif:
François Tajan, **président délégué**

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

Directeur associé senior:
Martin Guesnet

Directeurs associés:

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

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

Conseiller scientifique et culturel :
Serge Lemoine

GROUPE ARTCURIAL SA

Président Directeur Général :
Nicolas Orłowski

Président d'honneur :
Hervé Poulain

Vice-président :
Francis Briest

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

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

FRANCE

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

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

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

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

Arqna
Artcurial Deauville
32, avenue Hocquart de Turtot
14800 Deauville
T. +33 (0)2 31 81 81 00
contact@artcurial-deauville.com

INTERNATIONAL

Directeur Europe :
Martin Guesnet, 20 31
Assistante :
Héloïse Hamon,
T. +33 (0)1 42 25 64 73

Allemagne
Moritz von der Heydte, directeur
Miriam Krohne, assistante
Galeriestrasse 2 b
80539 Munich
T. +49 89 1891 3987

Autriche
Caroline Messensee, directeur
Carina Gross, assistante
Rudolfsplatz 3 - 1010 Wien
T. +43 1 535 04 57

Belgique
Vinciane de Traux, directeur
Aude de Vaucresson, spécialiste Post-War & Contemporain
Stéphanie-Victoire Haine, assistante
5, avenue Franklin Roosevelt
1050 Bruxelles
T. +32 2 644 98 44

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

Monaco
Louise Gréther, directeur
Julie Moreau, assistante
Résidence Les Acanthes
6, avenue des Citronniers 98000 Monaco
T. +377 97 77 51 99

Chine

Jiayi Li, consultante
798 Art District, No 4 Jiuxianqiao Lu
Chaoyang District - Beijing 100015
T. +86 137 01 37 58 11
lijayi7@gmail.com

Israël

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

ADMINISTRATION ET GESTION

Secrétaire général, directeur des affaires institutionnelles :
Axelle Givaudan, 20 25
Directeur administratif et financier :
Joséphine Dubois, 16 26

Comptabilité et administration
Comptabilité des ventes :
Responsable: Marion Dauneau
Julie Court, Audrey Couturier,
Marine Langard, Thomas Slim-Regy

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

Responsable administrative des ressources humaines:
Isabelle Chénais, 20 27
Assistante :
Crina Mois, 20 79

Logistique et gestion des stocks
Directeur: Éric Pourchot
Rony Aviron, Mehdi Bouchekout, Laurent Boudan, Denis Chevallier,
Lionel Lavergne, Joël Lavolette, Vincent Mauriol, Lal Sellahannadi

Transport et douane
Responsable : Robin Sanderson, 16 57
shipping@artcurial.com
Laure-Anne Truchot, 20 77
shippingdt@artcurial.com
Marine Renault, 17 01

Ordres d'achat, enchères par téléphone
Kristina Vrzssts, 20 51
Marguerite de Boisbrunet
Ludmilla Malinovsky
Alexia Yon
bids@artcurial.com

Marketing, Communication et Activités Culturelles
Directeur :
Carine Decroi, 16 52
Chef de projet marketing :
Lorraine Calemard, 20 87
Chef de projet marketing junior :
Béatrice Epezy, 16 23
Graphiste junior :
Émilie Génovèse, 20 10
Abonnements catalogues :
Géraldine de Mortemart, 20 43

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

DÉPARTEMENTS D'ART

Archéologie et Arts d'orient

Spécialiste :
Mathilde Neuve-Église, 20 75

Artcurial Motorcars Automobiles de Collection

Directeur général :
Matthieu Lamoure
Directeur adjoint :
Pierre Novikoff
Spécialistes : Benjamin Arnaud
Antoine Mahé
Spécialiste junior :
Arnaud Faucon
Consultant : Frédéric Stoesser
Directeur des opérations
et de l'administration :
Iris Hummel, 20 56
Administrateurs :
Anne-Claire Mandine, 20 73
Sandra Fournet, 38 11

Automobilia Aéronautique, Marine

Directeur :
Matthieu Lamoure
Direction :
Sophie Peyrache, 20 41

Art d'Asie

Directeur :
Isabelle Bresset, 20 13
Expert :
Philippe Delalande
Spécialiste junior :
Shu Yu Chang, 20 32

Art Déco

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

Bandes Dessinées

Expert : Éric Leroy
Spécialiste junior :
Saveria de Valence, 20 11

Bijoux

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

Curiosités, Céramiques et Haute Époque

Contact :
Isabelle Boudot de La Motte, 20 12
Expert : Philippe Boucaud

Inventaires

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

Livres et Manuscrits

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

Mobilier, Objets d'Art du XVIII^e et XIX^e s.

Directeur:
Isabelle Bresset
Céramiques, expert:
Cyrille Froissart
Orfèvrerie, experts:
S.A.S. Déchaut-Stetten,
Marie de Noblet
Spécialiste:
Filippo Passadore
Administrateur:
Charlotte Norton, 20 68

Montres

Directeur :
Marie Sanna-Legrand
Expert : Geoffroy Ader
Administrateur :
Justine Lamarre, 20 39

Orientalisme

Directeur : Olivier Berman, 20 67
Administrateur :
Hugo Brami, 16 15

Souvenirs Historiques et Armes Anciennes

Expert: Gaëtan Brunel
Administrateur:
Juliette Leroy, 20 16

Ventes Généralistes

Direction:
Isabelle Boudot de La Motte
Administrateurs:
Juliette Leroy, 20 16
Thaïs Thirouin, 20 70

Tableaux et Dessins Anciens et du XIX^e s.

Directeur : Matthieu Fournier
Dessins Anciens, experts :
Bruno et Patrick de Bayser
Spécialiste : Elisabeth Bastier
Administrateur :
Margaux Amiot, 20 07

Vins Fins et Spiritueux

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

Hermès Vintage & Fashion Arts

Directeur : Pénélope Blanckaert
Administrateurs :
Alice Léger, 16 59
Clara Vivien
T. +33 1 58 56 38 12

Direction des départements du XX^e s.

Vice-président :
Fabien Naudan
Assistante :
Alma Barthélemy, 20 48

Design

Directeur : Emmanuel Berard
Catalogueur Design :
Claire Gallois, 16 24
Consultant Design Scandinave:
Aldric Speer
Administrateur Design
Scandinave:
Capucine Tamboise, 16 21

Estampes, Livres Illustrés et Multiples

Spécialiste junior :
Pierre-Alain Weydert, 16 54

Photographie

Administrateur:
Capucine Tamboise, 16 21

Urban Art

Limited Edition
Spécialiste senior :
Arnaud Oliveux
Catalogueur :
Karine Castagna, 20 28

Impressionniste & Moderne

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

Post-War & Contemporain

Responsable :
Hugues Sébilleau
Recherche et certificat:
Jessica Cavaleiro
Catalogueur :
Sophie Cariguel
Administrateur :
Vanessa Favre, 16 13

COMMISSAIRES-PRISEURS HABILITÉS

Francis Briest, François Tajan,
Hervé Poulain, Isabelle Boudot
de La Motte, Isabelle Bresset,
Stéphane Aubert, Arnaud Oliveux,
Matthieu Fournier,
Thaïs Thirouin

VENTES PRIVÉES

Contact : Anne de Turenne, 20 33

Tous les emails
des collaborateurs
d'Artcurial s'écrivent comme
suit : initiale du prénom
et nom @artcurial.com, par
exemple : iboudotdelamotte@
artcurial.com

Les numéros de téléphone
des collaborateurs d'Artcurial
se composent comme suit :
+33 1 42 99 xx xx

Affilié
À International
Auctioneers



International
Auctioneers

V-185

Crédits photographiques

ACO, Service Patrimoine
Baptiste Arnaud
Julien Dell
Bruno de Faria Lopes
Hannes Friesenegger
Dirk de Jager
Loïc Kernén
Lukasz Krotkiewicz
Maurice Louche
Christian Martin
Julien Philippy
Peter Singhof
Tim Scott Fluid Images
Kevin Van Campenhout

Remerciements

Automobile Club de l'Ouest
Philippe Berthonnet
Conservatoire Citroën
Fabio Collina
Olivier Gompertz
Christian Huet
Guillaume Keller
Eric Le Moine
Marc Mondolo
Sheila O'Leary
Eric Pichler
Equipe Garage Pichler
Philippe et Olivier de Parkelis
Giacomo Rizzotto
Rebecca Ruff
Gautam Sen
Service patrimoine de l'ACO
Jamie Thomas
Guillaume Waegemacker

Infographistes

Horacio Cassinelli
Sandrine Coll

