

IN PARTNERSHIP WITH RÉTROMOBILE

PARISIENNE 2021

Vendredi 5 février 2021 - 16h

7 Rond-Point
des Champs-Élysées
75008 Paris



ARTCURIAL

// *Motorcars*



IN PARTNERSHIP WITH RÉTROMOBILE

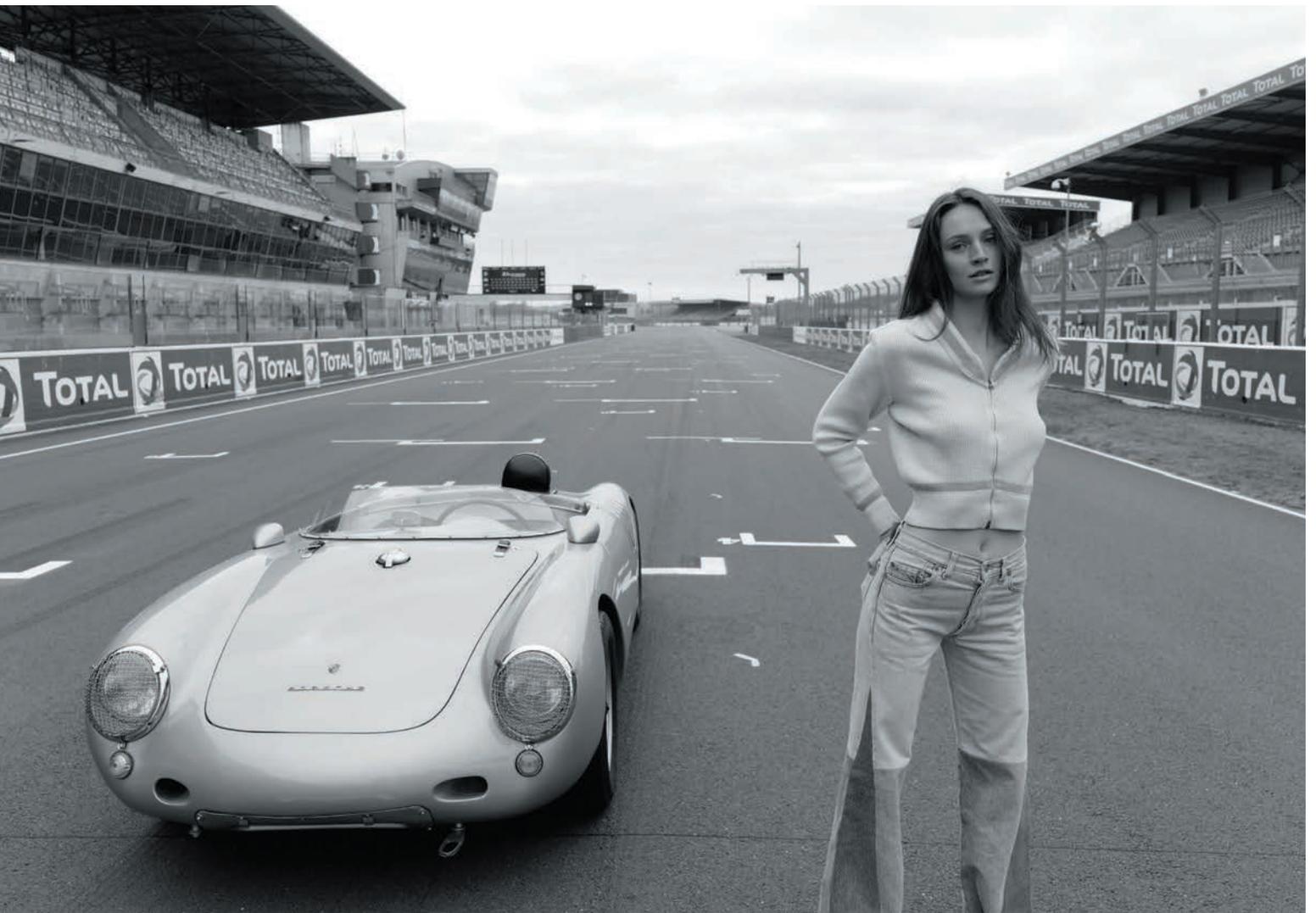
PARISIENNE 2021

Vendredi 5 février 2021 - 16h

7 Rond-Point
des Champs-Élysées
75008 Paris

ARTCURIAL

// *Motorcars*



PARISIENNE 2021

vente n° 4058

VENTES / AUCTIONS

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

Automobiles de collection
Vendredi 5 février 2021 - 16h

Automobilia
Samedi 6 février 2021 - 13h30

Motor cars
Friday 5 February 2021 - 4pm

Automobilia
Saturday 6 February 2021 - 1.30pm

INFORMATIONS / ENQUIRIES

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

Les mesures sanitaires liées à la
crise Covid sont susceptibles de
changer.

Nous vous invitons à consulter
notre site internet afin
de prendre connaissance
d'éventuels changements quant à
l'organisation de l'exposition et/
ou le déroulement de la vente aux
enchères.

*Health measures related to the
Covid crisis are likely to change.
We invite you to consult our
website for any changes in the
organisation of the exhibition
and/or the auction.*

Commissaire-Preneur / Auctioneer

Hervé Poulain

Spécialistes / Specialists

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

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

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

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

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

Consultants

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

Niklas Hannah
nhannah@artcurial.com

Automobilia

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

Relations clients, administration Client services, administration

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

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

Sandra Fournet
Administrateur junior
Junior administrator
Tél. : +33 (0)1 58 56 38 14
sfournet@artcurial.com

Comptabilité / Accounting

Tél. : +33 (0)1 42 99 20 71
salesaccount@artcurial.com

Ordres d'achat / Bids office

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

ARTCURIAL Live Bid

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



L'ÉQUIPE ARTCURIAL MOTORCARS

ARTCURIAL MOTORCARS TEAM

SPÉCIALISTES / SPECIALISTS



Matthieu Lamoure
Directeur



Pierre Novikoff
Directeur adjoint



Antoine Mahé
Spécialiste



Benjamin Arnaud
Spécialiste



Arnaud Faucon
Spécialiste junior

RELATIONS CLIENTS, ADMINISTRATION / CLIENT SERVICES, ADMINISTRATION



Iris Hummel
Directeur
des opérations



Anne-Claire Mandine
Administrateur



Sandra Fournet
Administrateur junior



Sophie Peyrache
Responsable

AUTOMOBILIA

CONSULTANTS



Frédéric Stoesser



Niklas Hannah



Edward Fallon

COMMISSAIRE-PRISEUR / AUCTIONEER



Hervé Poulain
Président d'Honneur
Artcurial SA

EXPOSITIONS / *VIEWING*

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

Mercredi 3 février 2021
15h - 20h

Jeudi 4 février 2021
10h - 19h

Vendredi 5 février 2021
10h - 15h

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

Wednesday 3 February 2021
3pm - 8pm

Thursday 4 February 2021
10am - 7pm

Friday 5 February 2021
10am - 3pm

VENTES / *AUCTIONS*

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

Vendredi 5 février 2021
16h : Automobiles de collection

Samedi 6 février 2021
13h30 : Automobilia

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

Friday 5 February 2021
4pm: Motor cars

Saturday 6 February 2021
1.30pm: Automobilia

CATALOGUE ONLINE / *ONLINE CATALOGUE*



Version française
www.artcurial.com/motorcars



English version
www.artcurial.com/motorcars

LIVRAISON & STOCKAGE / *DELIVERY & STORAGE*

Les véhicules seront rapatriés dans un stockage sécurisé pour la somme de 280 € HT par voiture et 180 € HT par moto. Les frais de stockage s'élevont à 35 € HT par jour et par voiture et 20 € HT par jour et par moto à partir du lundi 8 février 2021. Règlement des frais de stockage sur place par chèque, en espèces, CB ou préalablement par virement.

The vehicles will be brought to a secured storage place at the cost of € 280 + VAT per car and € 180 + VAT per motorbike. Storage cost will be charged at € 35 + VAT per day per car and € 20 + VAT per day per motorbike from Monday 8 February 2021 on. Payment of storage fees can be made on collection by cash, credit card or beforehand by bank transfer.

DIVERS / *DIVERS*

Les véhicules français de plus de 75 ans et d'un montant supérieur à 50 000 € nécessitent l'obtention d'un passeport d'exportation en cas de sortie hors territoire français et une licence d'exportation en cas de sortie hors territoire européen. Ces formalités sont prises en charge par Artcurial et sont soumises à des délais (maximum trois mois pour les passeports et un mois supplémentaire pour les licences). Les licences d'exportation de véhicules avec un titre de circulation étranger sont soumises à la législation en vigueur dans leur pays d'origine dont les délais d'obtention peuvent varier en fonction du pays. L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions et ceci dès l'adjudication prononcée.

French vehicles that are more than 75 years old and costing over €50,000 require an export passport in order to be taken out of France and an export license in order to leave European territory. This is subject to certain conditions and may take some time (passport maximum three months, license maximum one month). Export licenses for vehicles with a foreign title are subject to the legislation in force in the country of origin and the delivery time can be variable depending on the country. The buyer is responsible for insuring his purchases immediately after the sale.

COMMENT ENCHÉRIR / *HOW TO BID*

Pour tous les différents modes d'enchères, vous devrez fournir les documents suivants* :

- Une copie de votre carte d'identité (recto/verso) ou passeport en cours de validité
- Un justificatif de domicile
- Un extrait Kbis de moins de 3 mois pour une société ou act of incorporation pour les sociétés non domiciliées en France.

Pour toutes enchères à distance, vous devrez vous enregistrer au plus tard 24 heures avant la vente. En deçà de ce délai, vos ordres peuvent ne pas être acceptés.

Veuillez noter s'il vous plaît qu'aucun changement de facturation ne sera accepté une fois l'adjudication faite.

For all the different ways of bidding, you will need to supply the following documents:*

- *A copy of a valid identity card (both sides) or passport*
- *Proof of address*
- *Act of incorporation for a company*

For remote bidding, you must register not later than 24 hours before the auction. After this period, your bids may not be accepted.

Please note that the entity and address provided at registration cannot be altered on the invoice should your bid be successful.



Enchérir en salle / *Bids in the saleroom*

Vous pourrez remplir le formulaire d'enregistrement au préalable ou sur place, en présentant les documents requis*.

Un numéro d'enchérisseur vous sera alors remis qui vous donnera accès à la salle de vente.

La salle de vente ayant une capacité d'accueil limitée, conformément à la réglementation Covid en vigueur, les enchérisseurs admis en salle de vente ne pourront pas être accompagnés.

You may complete the registration form in advance or on the spot by presenting the required documents.*

You will then be given a bidder's number, allowing you to enter the saleroom.

As the saleroom will have a limited capacity, in accordance with the current Covid regulations, bidders admitted may not be accompanied.



Enchérir en live sur internet / *Live bids on the Internet*

1. Créez un compte sur www.artcurial.com
2. Inscrivez-vous à la vente « Enchérir en direct » et ensuite « S'inscrire pour enchérir »

• Par défaut, le plafond d'enchères est fixé à 3 000 € par vente. Pour le débloquer contactez bids@artcurial.com, en précisant la vente concernée, le montant maximum souhaité et en joignant les documents requis*

• Lors de la vente, privilégiez l'utilisation depuis un ordinateur ainsi que Google Chrome

1. Create an account at www.artcurial.com
2. Register for the auction by clicking "Live bidding" and then "Register to bid"

• *The limit for bids is set by default at €3,000 per auction. For a higher limit, please contact bids@artcurial.com, specifying the auction in question and the maximum requested, and attaching the required documents**

• *During the auction, we recommend you use a computer and Google Chrome*



Déposer un ordre d'achat écrit / *Submitting an absentee bid*

Vous pouvez confier un ordre d'achat à notre bureau des ordres. Cet ordre correspond au montant maximal hors commission acheteur auquel vous êtes prêt à acquérir le véhicule.

Vous devrez fournir à notre bureau des enchères le formulaire en fin de catalogue dûment complété, signé et accompagné des documents requis*.

You may submit a purchase order to our bids office. This order indicates the maximum amount (excluding the buyer's premium) that you are willing to pay to acquire the vehicle.

You must give our bids office the form at the end of the catalogue duly completed, signed and accompanied by the required documents.*



Enchérir par téléphone / *Telephone bids*

Vous pouvez enchérir au téléphone pendant la vente avec un membre de notre équipe.

Vous devrez fournir à notre bureau des enchères le formulaire en fin de catalogue dûment complété, signé et accompagné des documents requis*.

You may bid over the phone during the auction with a member of our team.

You must give our bids office the form at the end of the catalogue duly completed, signed and accompanied by the required documents.*

Contact bids office :
bids@artcurial.com
+33 (0)1 42 99 20 51

INDEX

A

1960 AC Bristol Ace Roadster	21
1960 AC Bristol Aceca	22
1973 Alpine Renault A110 1600 SC/VD	4
1958 Arnolt Bristol Deluxe Roadster	28
1955 Aston Martin DB2/4 Cabriolet	25
1961 Aston Martin DB4	26
1959 Aston Martin DB4 GT	27
1965 Aston Martin DB5 Vantage	23
1965 Aston Martin Short Chassis Volante	24
1988 Audi Sport Quattro S1	9

B-D

1954 Bentley Continental R Mulliner	35
1988 BMW M3 Evo 2	13
1985 BMW M5 Production Ex Marc Sourd	38
1985 BMW R 80 G/S Paris-Dakar	1
1913 Brasier 16 HP Limousine Guilloux	30
1960 Bristol 405 Drophead Coupe	29
1932 Bugatti Type 55 Roadster Vanvooren	31
1955 Chrysler ST Special Coupé Ghia	32
1975 De Tomaso Pantera GTS Prototipo	40

F-L

1982 Ferrari 400i	42
1980 Ferrari 512 Berlinetta Boxer	41
1995 Ferrari F355 Challenge	39
1972 Fiat 500 Lusso	3
1986 Ford RS200 Usine	6
1967 Lamborghini 400 GT 2+2	34
1985 Lancia 037	12
1956 Lancia Aurelia B20 GT Série 5 Laboratoire	37
1955 Lancia B24 Spyder America	36
1986 Lancia Delta	8

M-P

1966 Maserati 3700 Sebring 2 GTI	33
1972 Matra MS 670	5
1990 Mercedes-Benz 190 E 2.5-16 Evo II	17
1957 Messerschmitt KR200 Cabriolet	18
1985 MG Metro 6R4	10
1954 Peugeot 203 Torpédo Tour de France	14
1984 Peugeot 205 Turbo 16	15
1985 Peugeot 205 Turbo 16 Evolution 2	7
1951 Piaggio Vespa Faro Basso 125	2
1957 Porsche 550A Spyder	20

R

1985 Renault 5 Maxi Turbo	11
1995 Renault Clio Maxi Kit Car Ex Ragnotti	16
1958 Rollera	19



1985 BMW R 80 G/S PARIS-DAKAR

Carte grise française
French title

Châssis n° 6284595
Moteur n° 6284595

30.000 - 50.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Série spéciale Paris-Dakar, dite Gaston Rahier
- Certificat d'authenticité BMW et historique documenté
- Importante remise en état récente, factures à l'appui

- *Special Paris-Dakar edition, known as the Gaston Rahier*
- *BMW certificate of authenticity and well-documented history*
- *Recently overhauled, with supporting invoices*



La BMW R 80 G/S présentée est une exceptionnelle Paris-Dakar d'usine, dont seulement 200 exemplaires auraient été produits. Elle a été fabriquée le 2 mai 1985 et livrée le 1er août de la même année par la concession Allan Jefferies en Angleterre, où elle n'aurait connu que 4 propriétaires, avant que l'actuel en fasse l'acquisition en 2016. A son arrivée en France la moto a été entièrement démontée. Le cadre est alors rectifié puis sablé et peint en bleu Santorini (code BMW 318) en lieu et place du noir d'origine. La mécanique et la transmission sont aussi contrôlées et les pneus changés. En 2020 les freins sont refaits, le haut moteur est reconditionné en 1000 cc avec un kit Siebenrock et un carter d'huile Siebenrock

également est installé. Entre l'achat des divers pièces et accessoires ainsi que les travaux ce sont ainsi près de 17000 € qui ont été investis pour remettre cette moto dans un état de présentation optimal et de fonctionnement satisfaisant. Initialement dotée d'un compteur en miles, conforme à son pays de destination, cette rarissime R 80 G/S Paris-Dakar affiche aujourd'hui un peu moins de 21000 km. Equipée de deux top case latéraux, elle est vendue avec sa selle monoplace, son phare et son disque de frein d'origine. Pour compléter les atouts de cette pièce de collection, outre le certificat d'authenticité BMW, un dossier fourni accompagne cette moto historique.

The BMW R 80 G/S presented in an exceptional works-built "Paris-Dakar", of which only 200 units would have been produced. This bike was built on 2 May 1985 and delivered on 1 August that year by the dealer Allan Jefferies in England, where it had only four owners before it was bought by the current owner in 2016. When it arrived in France, the bike was completely stripped down. The frame was realigned, then sandblasted and painted in Santorini blue (BMW code 318) instead of the original black. The engine and transmission were also checked and the tyres replaced. In 2020, the brakes were refurbished, the top end of the engine was reconditioned to

1000 cc and a Siebenrock kit and oil pan fitted. Between this work and the purchase of various parts and accessories, nearly 17,000 € has been spent to restore this bike to top condition and good running order. Originally fitted with a UK-market odometer in miles, this extremely rare R 80 G/S is now showing just under 21,000km. Equipped with two side cases, it also sold with the single-seat saddle, its headlamp and original disc brake. To add to the many strengths of this collector's item, as well as its BMW certificate of authenticity, this historic bike comes with an extensive history file.

1951 PIAGGIO VESPA FARO BASSO 125

Carte grise française
French title

Châssis n° V30T 112156
Moteur n° V30M 112349

8.000 - 14.000 €
Sans réserve / *No reserve*

• Rare et recherchée version
1951

• Même propriétaire depuis 20
ans

• Scooter iconique et
indémoudable

• *Rare and sought after 1951
version*

• *Same owner for 20 years*

• *Iconic and timeless scooter*



Toujours produit aujourd'hui, le Vespa est devenu au fil des générations une icône, le 2 roues symbole de l'art de vivre et de la liberté de circuler. L'exemplaire présenté est l'un des tous premiers modèles produit au cours de l'année 1951. Amoureux de 2 roues et résidant à l'époque en Italie, son actuel propriétaire saisit l'opportunité d'acquérir cet exemplaire à restaurer, après avoir sollicité l'ancien propriétaire italien pendant près de deux ans. Le Vespa fut alors entièrement repris et repeint dans cette jolie couleur verte comme il se trouvait. Complet et aujourd'hui paré d'une délicieuse patine d'usage, il a

fait le bonheur de son propriétaire au cours de nombreuses sorties, ce dernier étant notamment membre du club des Tontons Scooters. Dans son jus et fonctionnel, soulignons que notre Vespa vient de recevoir 3 pneus neufs et qu'il sera livré accompagné d'un carburateur, d'un échappement supplémentaires ainsi que de son ancienne carte de circulation italienne. Les premiers modèles de ce scooter emblématique sont les plus prisés et les plus rares sur le marché. Indémoudable et symbole de la Dolce Vita, ce Faro Basso est un incontournable de toute belle collection.

Still produced today, the Vespa has become, over the generations, the two wheeler symbol of the art of living and the freedom of mobility. The one on offer is one of the very first models produced in 1951. The current owner, an enthusiast of two-wheelers and residing at the time in Italy seized the opportunity to acquire this scooter to restore it, after having pursued the former Italian owner for almost two years. The Vespa was then completely restored and repainted in this pretty green color as it was before. Complete and now adorned with a delicious patina, it has delighted its owner

on many outings, as he's a member of the Tontons Scooters club. In its original condition and functional, it has recently been shod with three new tires, and will be delivered with a carburetor, an additional exhaust as well as its old Italian title. The first models of this iconic scooter are the most sought after and the rarest in the marketplace. Timeless and symbol of the Dolce Vita, this Faro Basso is a must in any serious collection.

1971 FIAT 500 LUSO

Carte grise française
French title

Châssis n° 29511202
Moteur n° 3204489

15.000 - 25.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Restauration italienne de qualité
- Version la plus aboutie de la Fiat 500
- Probablement une des plus désirables sur le marché actuellement

- *Quality Italian restoration*
- *The most succesful version of the Fiat 500*
- *Probably one of the most desirable on the market today*



Comme son nom l'indique, il s'agit de la version « luxe » de la 500. Des chromes supplémentaires apparaissent sur la carrosserie et la planche de bord, jusqu'ici en acier est désormais revêtue et l'instrumentation est concentrée dans un boîtier rectangulaire. Les sièges, plus confortables, ont un dossier réglable. Plus de 400.000 exemplaires de cette version seront produits.

Le qualificatif d'état concours peut être appliqué à la voiture proposée. La couleur de la peinture corail (rosso corallo), remarquablement réalisée, est probablement la plus désirable parmi celles proposées au catalogue. Le précédent propriétaire, un italien passionné du modèle, a

souhaité lui offrir une restauration complète de haut niveau il y a une dizaine d'années, ce qui confère à cet exemplaire un attrait unique. Plus de 20.000 € auraient été dépensés, dont 8000 € pour l'achat de nouvelles pièces d'origine. Elle a été équipée d'un échappement « sport ». La voiture fut achetée, il y a quelques années, lors de la vente de Retromobile, par un dynamique et brillant Chef parisien. Ce dernier, grand amateur des bolides de Maranello, avait été séduit par l'état et la couleur originale de la voiture, si bien qu'il a exposé un moment la Fiat dans son nouveau restaurant. La voiture a donc été peu utilisée et elle est immatriculée avec une carte grise française.

As the name suggests, it is the 'luxury' version of the 500. Additional chrome appeared on the body and the dashboard, previously in steel, was now covered, and the instrumentation was concentrated in a rectangular box. The seats, more comfortable, had an adjustable backrest. More than 400,000 units of this version were produced.

The car on offer is a concours condition. The coral shade (rosso corallo) paint is remarkably well done, and is probably the most desirable amongst all the choices offered in the catalog. The previous owner, an Italian enthusiast of the model, gave the car a high-level, comprehensive

restoration ten years ago, which is what gives this car a unique appeal. More than 20,000€ would have been spent, including 8,000€ for the purchase of new original parts. It was fitted with a "sport" exhaust. The car was bought, a few years ago, during the sale of Retromobile, by a brilliant and dynamic Parisian Chef. The latter, a great fan of Maranello's racing cars, had been attracted by the condition and the original color of the car, so much so that he had the car on display in his new restaurant. The car has hardly been used and has a French registration.

1973 ALPINE RENAULT A110 1600 SC/VD

Carte grise française
French title

Châssis n° A1101600VD20154

90.000 - 130.000 €

- Très rare et recherchée version SC/VD
- Depuis 15 ans aux mains d'un pilote émérite
- Moteur préparé 1800 cm³

- *Very rare and much sought-after SC/VD version*
- *For 15 years in the hands of a successful racer*
- *Engine prepared as a 1800cc*



La voiture présentée, une recherchée version 1600 SC/VD, sortit des usines de Dieppe le 24 octobre 1973 comme l'indique l'attestation délivrée par Alpine et fut mise en circulation le 7 novembre 1974. Délivrée en bleu Alpine, elle disposait aussi en option d'un roll bar toujours présent. Le dossier qui l'accompagne nous apprend qu'elle fut notamment la propriété de plusieurs femmes françaises et allemandes. C'est justement en Allemagne qu'elle fut acquise en janvier 2005 par son actuel propriétaire, auprès de Juergen Clauss, spécialiste reconnu de la Berlinette et à la tête des Etablissements Alpine Lab. Passionné depuis son plus jeune âge et fils d'agent Peugeot, l'actuel propriétaire affectionne tout particulièrement ce modèle pour avoir couru sur Alpine 1600 SC lors du Tour de France Automobile en 1973, 1974 et 1975 avec quelques victoires de classe en groupe 3. Restaurée dans le passé et avant son achat, elle se trouvait en bel état

et disposait d'un bloc type 807-12 préparé en 1800 cm³ qui séduit immédiatement le propriétaire. Elle dispose aussi d'enviables options et équipements d'époque comme les essuie-glaces « caravelle », un collecteur d'échappement Autobleu, ses logos et des pièces d'accastillage comme les vis nylon des bulles de phare. Le tableau de bord n'a pas été modifié et la voiture est encore équipée de ses rares pare-soleil en Rhodoïd orange. Ses jantes sont chaussées de 4 pneus Michelin XAS FF. Régulièrement entretenue depuis par des professionnels reconnus, elle se trouve dans un intéressant état de conservation et jouit d'une patine homogène. Elle sera accompagnée de son dossier historique ainsi que d'un petit lot de bord comprenant notamment une jante supplémentaire, l'échappement d'origine, et une pointe de châssis. La marque Alpine est plus vivante que jamais et on comprend très vite en se glissant derrière le volant de cette berlinette pourquoi l'A110 mérite cette réputation unique.

The car on offer, a much sought-after 1600 SC/VD version, rolled out of the Dieppe factories on October 24, 1973 as indicated by the certificate issued by Alpine and was registered on November 7, 1974. Delivered in Alpine blue, it was also fitted with an optional roll bar, still present. The accompanying folder informs us that it was notably the property of several French and German women. It was acquired precisely in Germany in January 2005 by its current owner from Juergen Clauss, a recognized specialist for the Berlinettes and at the head of Alpine Lab. A real enthusiast since his earliest years and the son of a Peugeot agent, the current owner is particularly fond of this model for having raced in an Alpine 1600 SC during the Tour de France Automobile in 1973, 1974 and 1975 with several class victories in group 3.

Restored in the past and before its purchase, it was in good condition and had a specially

prepared 1800cc block type 807-12 which immediately appealed to the current owner. It also has the enviable options and period equipment such as "caravel" wipers, an Autobleu exhaust manifold, its logos and fittings such as the nylon screws for the headlight screens. The dashboard has not been modified. The car is still equipped with its rare orange Rhodoïd sun visors and features four Michelin XAS FF tires. Regularly maintained since by well-known professionals, it is in an interesting state of conservation and has a uniform patina. It will be delivered with its history file as well as a small set of parts, including an additional rim, the original exhaust, and a chassis tip. The Alpine brand is more alive than ever, and we can understand by slipping behind the wheel of this Berlinette, why the A110 deserves this unique reputation.

5 Victorieuse des 24 Heures du Mans 1972, Pescarolo/Hill
Winner of the 1972 Le Mans 24 Hours, Pescarolo/Hill

1972 MATRA MS 670 ◆

Voiture de compétition
Sans titre de circulation
Competition car
Unregistered

Châssis n° 670-01
Moteur type MS 76 n° 20
Boîte Porsche Type 1983 n° 005

4.000.000 - 7.500.000 €





Matra est comme une étoile filante dans le ciel du sport automobile mondial. En 10 ans, ce constructeur surdoué a raflé les titres mondiaux les plus convoités, aussi bien en Grand Prix qu'en endurance. La voiture que nous présentons est une des représentantes les plus brillantes de cette épopée.

Matra is like a shooting star in the motorsport firmament. In the space of just 10 years, this talented constructor won the most highly coveted world titles, in Grand Prix as well as endurance. The car presented is one of the most brilliant representatives of this adventure.



24 HEURES DU MANS 1972

CARNET DE PESAGE

Marque: Matra Simca
Voiture N°: 15 X
Groupe: 5

Date de Convocation: 5 Juin 1972 — Heure de Convocation: 14 h. 30
Heure d'arrivée: 14 h. — Retard: h.

Ce carnet est remis au titulaire de l'engagement à son arrivée aux opérations de vérification et de pesage, il en est responsable. Ce carnet doit suivre la voiture dans tous les postes de contrôle et de vérification et être annulé par les Contrôleurs.

Les opérations terminées, ce carnet doit être remis au Poste de contrôle n° X et ne jamais être emporté par le concurrent.

This road-book is to be handed over to the person responsible for the entry of the car and is to be delivered to him as he calls in at scrutineering. The above mentioned person is responsible for its safe keeping. The book is to follow the car through each one of the various control stations where it will be duly initialled by the scrutineers.

The book is then to be handed in at station number X as soon as controls have been completed. The book is not to be carried away under any circumstances.

NOTE IMPORTANTE : Chaque Chef de poste de Contrôle doit émerger dans la case figurant ci-dessous et correspondant à son poste :
R. A. S. — Quand il n'y a rien à signaler.
VOIR NOTE Page — Quand il y a lieu d'obtenir une décision des Commissaires Sportifs.

POSTE I	POSTE II	POSTE III	POSTE IV	POSTE V	POSTE VI
R.A.S.	R.A.S.	Voir Adh. AR 23 min	R.A.S.	R.A.S.	R.A.S.

NOTE IMPORTANTE pour les Commissaires Techniques et Contrôleurs. — Les Commissaires Techniques et Contrôleurs doivent assurer la vérification et le contrôle et signaler par l'intermédiaire du présent carnet, les points litigieux.

Voiture à représenter le _____ à _____ h. _____

POSTE I

- POSTE I -

IDENTIFICATION DU VEHICULE ET DU CONCURRENT

Concurrent : M. EQUIPE MATRA
Adresse : 78 VELIZY
Pseudonyme autorisé : (à vérifier sur la licence) _____
Licence de Concurrent n° : 7800
Adresse au Mans : Chateau du Mokein
Numéro d'immatriculation : Chauffeur Notre Dame
Certificat de cylindre pour _____ carte grise _____
N° du moteur : MS 12 N:55 N° du châssis : MS 670 01
Nature, date et N° du titre douanier ayant servi à l'importation : _____
Association ou bureau des douanes de délivrance : _____
Prévue par Bureau de _____
Les encourues pour retard : _____ le _____
Le Contrôleur : _____

Le Mans, 10 juin 1972, 16 heures. Le temps est incertain mais, comme pour saluer le départ de la course la plus célèbre du monde, le soleil inonde la piste. Massé dans les tribunes, le public est fébrile car, pour la première fois depuis 1950 et la victoire de Louis Rosier, une marque française a toutes les chances de remporter l'épreuve. Même Georges Pompidou, président de la République, le sait : passionné d'automobile, il s'est déplacé pour assister au départ et a effectué un tour complet du circuit à bord de la Citroën SM présidentielle Chapron.

Consciente des espoirs qui reposent sur ses épaules, l'équipe Matra a fourbi ses armes. Appuyée sur une logistique de plus de 120 personnes (restauration, chronométrage, mécaniciens...), elle a engagé quatre voitures, confiées à des équipages comportant chacun un pilote français : une 660 capot long et moteur 1971 (Jean-Pierre Jabouille-David Hobbs), une 670 capot court et moteur 1971 (Henri Pescarolo-Graham Hill), une 670 capot long et moteur 1972 (Jean-Pierre Beltoise-Chris Amon) et une 670 capot long et moteur 1972 (François Cevert-Howden Ganley). Avec le retrait de Ferrari (provoqué

par l'échec d'un test longue durée : les 312 PB du constructeur italien sont adaptées aux sprints du championnat, mais pas aux épreuves longues), ce sont les Alfa Romeo 33 TT3, les Lola T280 et les Porsche 908 les rivales les plus dangereuses des Matra, dans la même catégorie Sport 3 litres.

Les voitures françaises ont signé les meilleurs temps aux essais et, après un tour de chauffe derrière une Porsche 911, elles s'élancent pour la ronde impitoyable. Pescarolo prend la tête mais, à la fin du deuxième tour, coup de théâtre : le moteur de la voiture de Beltoise >>>

Le Mans, 10 June 1972, 16.00 hours. The weather was changeable, but, as if in salute to the start of the most famous race in the world, the sun was shining down on the track. Packed in the stands, the crowds were restless as, for the first time since 1950 and the victory of Louis Rosier, a French marque had every chance of winning. Even Georges Pompidou, the French President, knew it: a motorsport fanatic, he was there to watch the start having completed a full lap of the circuit in his presidential Citroën SM Chapron. Conscious of the

weight of expectation on their shoulders, Matra had prepared for battle. Supported by a team of over 120 people (catering, timing, mechanics...), they had entered four cars, with a French driver in each: a 1971-engined long-tail 660 (Jean-Pierre Jabouille-David Hobbs), a 1971-engined short-tail 670 (Henri Pescarolo-Graham Hill), a 1972-engined long-tail 670 (Jean-Pierre Beltoise-Chris Amon) and a 1972-engined long-tail 670 (François Cevert-Howden Ganley). With Ferrari's withdrawal (caused by a failure during endurance testing : the>>>



The Matra Simca Team entered 4 prototypes in the 1972 24 Hours of Le Mans © Matra Automobile



The Matra Simca Team gathered no less than a hundred of people for the 1972 24 Hours of Le Mans © Matra Automobile



MS670 number 15 and number 14 in the pit stops in Le Mans before Matra's historical double victory
© Matra Automobile

>>> explose et il doit abandonner. Le doute s'abat sur l'équipe française, les voitures ralentissent et laissent brièvement la Lola de Bonnier prendre la tête. Mais les « bleus » se ressaisissent et la voiture de Cevert-Ganley s'empare du commandement, devant celle de Pescarolo-Hill. Malgré des consignes de prudence, les deux équipages maintiennent un rythme élevé et, à mi-course, ils sont en tête devant les Alfa qui montrent une belle résistance avant de connaître des ennuis mécaniques. Gijs van Lennep signe le meilleur tour en course au volant de la Lola T280 qu'il partage avec Gérard Larrousse et Jo Bonnier mais, peu après 9 h, ce dernier connaît un accident fatal qui vient cruellement rappeler les

risques qu'encourent à tout instant ces chevaliers des temps modernes.

La pluie se met à tomber et Hill, qui vient de monter des pneus mixtes, reprend l'avantage sur Ganley et s'installe en tête. Mais vers midi, la n°14 de Ganley tarde à arriver... et quand elle rejoint le stand c'est avec un capot arrière détruit ! En effet, Marie-Claude Beaumont, surprise par la Matra, en a heurté l'arrière avec sa Corvette. Il ne faut que 7 minutes aux mécaniciens pour réparer, mais des problèmes d'allumage contraignent la voiture à s'arrêter à nouveau ; elle garde sa deuxième place, mais sans espoir de reprendre la tête. De son côté, la 660 de Jabouille et Hobbs, qui a effectué une course régulière malgré une panne d'essence,

>>> *Italian constructor's 312 PBs were adapted to Championship sprint distances rather than longer distance events), the most dangerous rivals for Matra were the Alfa Romeo 33 TT3, the Lola T280 and the Porsche 908, all in the same 3-litre Sport category.*

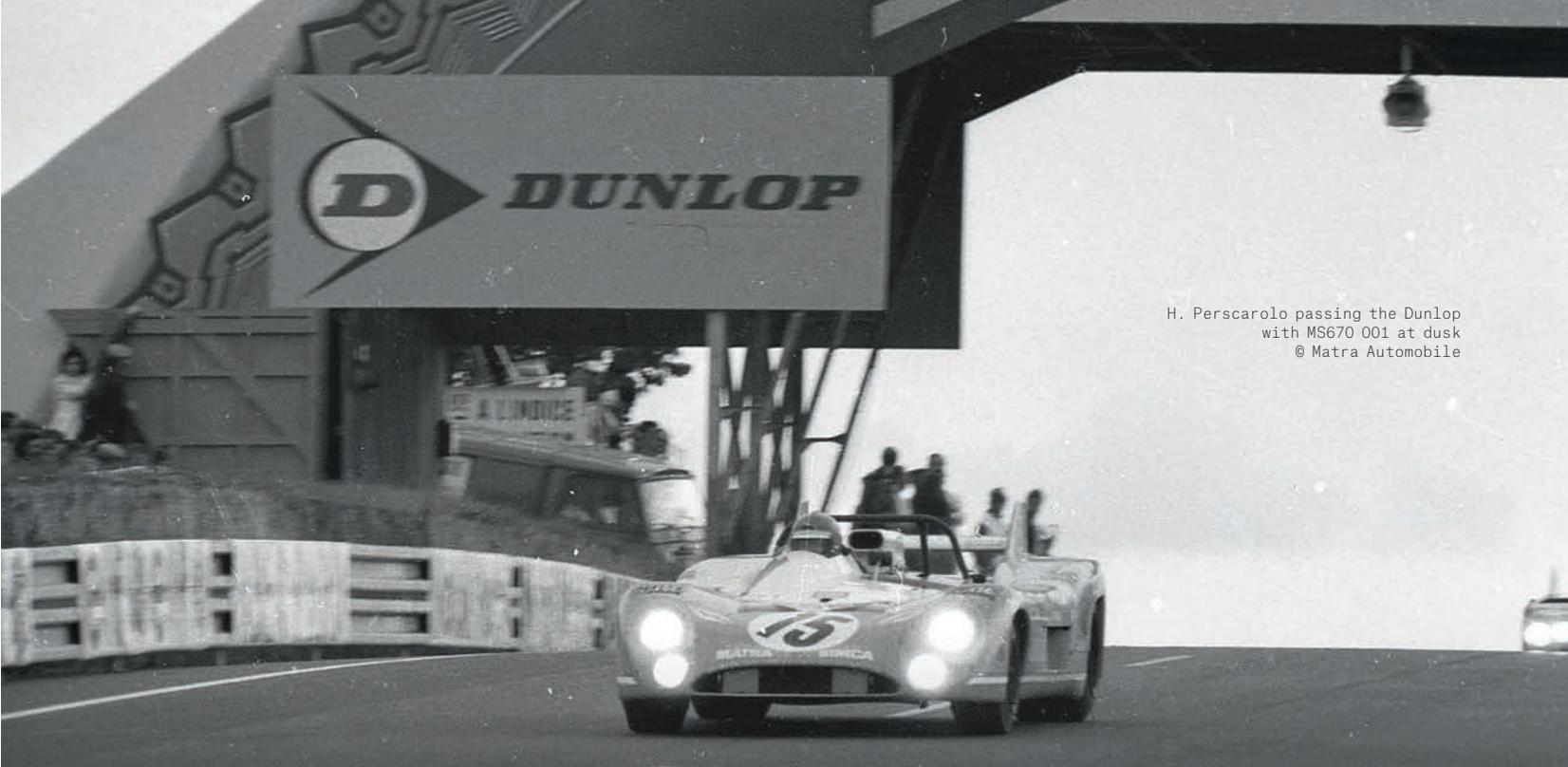
The French cars set the fastest times in practice and after a warm-up lap behind a Porsche 911, they set off in ruthless fashion. Pescarolo took the lead but at the end of the second lap, drama ensued: the engine of Beltoise's car exploded and he was forced to retire. The French team suffered a moment of doubt, the cars slowed and briefly let the Lola of Jo Bonnier take the

lead. The "blues" quickly regained their composure and the car of Cevert-Ganley took control, leading Pescarolo-Hill. Despite instructions to go carefully, the two teams kept their pace up and halfway through the race were out in front. They had moved ahead of the Alfas that had proved highly competitive before experiencing mechanical problems. Gijs van Lennep set the fastest lap of the race in the Lola T280 he shared with Gérard Larrousse and Jo Bonnier. Shortly after 9am, however, Bonnier's fatal accident was a cruel reminder of the risks involved for these modern-day cavaliers.

As rain started to fall, Hill, who had just come out with intermediate tyres on, regained the advantage over Ganley and took the lead. Then, around midday, the no.14 of Ganley was slow to appear and when it finally came into the pits, the rear bodywork was wrecked! Surprised by the Matra, Marie-Claude Beaumont had hit into the back of the car in her Corvette. It only took 7 minutes for the mechanics to repair it, but subsequent ignition problems forced another stop. The car remained in second place but without hope of regaining the lead. Meanwhile, the 660 of Jabouille and Hobbs, apart from running out of fuel at one point, had been circulating like clockwork until just after 2 pm, when gearbox problems forced it to stop. The crowds held their breath. Would the two remaining Matras last the distance? At 4 pm the no.15 car of Pescarolo and Hill crossed the finish line in first

G. Hill driving MS670 001 © Matra Automobile





H. Perscarolo passing the Dunlop with MS670 001 at dusk
© Matra Automobile

s'immobilise peu après 14 heures sur problème de boîte. Le public retient son souffle : les deux Matra encore en course vont-elles tenir ? A 16 heures, la n°15 de Pescarolo et Hill franchit en tête la ligne d'arrivée, devant celle de Cevert-Ganley : c'est un fantastique doublé ! Enivré par cette victoire française, le public exulte et envahit la piste pour porter ses héros en triomphe ! De son côté, Graham Hill se targue désormais d'être le seul pilote ayant remporté à la fois Les 24 Heures du Mans, les 500 Miles d'Indianapolis et le Championnat du Monde de Formule 1.

Cette réussite de Matra n'est pas le fruit du hasard. Elle résulte de plusieurs années de mise au point minutieuse et sera confirmée en 1973 et 1974 avec deux nouvelles victoires de la marque française aux 24 Heures du Mans.

Un incroyable défi !

Tout a commencé huit ans plus tôt, en 1964. Jean-Luc Lagardère, que Marcel Chassagny a désigné à la tête de Matra, souhaite une diversification de cette entreprise spécialisée dans l'aéronautique et l'armement. Fougueux, ambitieux et brillant meneur d'hommes, ce jeune patron souhaite se lancer dans l'automobile et, à partir du rachat de René Bonnet, va développer

les automobiles Matra. Mais la marque souffre d'un handicap : elle est complètement inconnue du grand public. Qu'à cela ne tienne : « Je nous donne dix ans pour remporter le Championnat du Monde de Formule 1 et les 24 Heures du Mans, » lance Lagardère comme un incroyable défi. C'est en effet un immense chantier car le constructeur part de zéro et doit tout créer. Certains le prennent pour un rêveur, un illuminé, d'autres rejoignent l'équipe qu'il se met en passe de constituer. Petit à petit, et après quelques tâtonnements, elle trouvera sa maturité avec notamment Bernard Boyer à la conception châssis, Georges Martin pour les moteurs, Bruno Morin à l'approche scientifique, Roland Roy aux carrosseries, Gérard Ducarouge infatigable directeur d'écurie... Et des pilotes de talent, bien sûr, avec une brochette française dont Jean-Pierre Beltoise, Jean-Pierre Jaussaud, François Cevert, Henri Pescarolo, Johnny Servoz-Gavin, Gérard Larrousse, Jean-Pierre Jabouille, Jean-Pierre Jarier, Patrick Depailler. Auxquels il faut ajouter plusieurs pilotes d'autres nationalités : Jackie Stewart, Graham Hill, Chris Amon, Howden Ganley et même, ponctuellement, Jack Brabham, Piers Courage ou Nino Vaccarella.>>>

place, ahead of Cevert and Ganley. It was a fantastic one-two result ! Overjoyed by this French victory, the crowds ran onto the track to lift up their heroes in triumph! Graham Hill could also pride himself on being the only driver to win the Le Mans 24 Hours, the Indianapolis 500 and the Formula 1 World Championship.

Luck had played no part in Matra's success. It was the result of several years of rigorous development which gained further validation in 1973 and 1974 with two more victories for the French marque in the Le Mans 24 Hours.

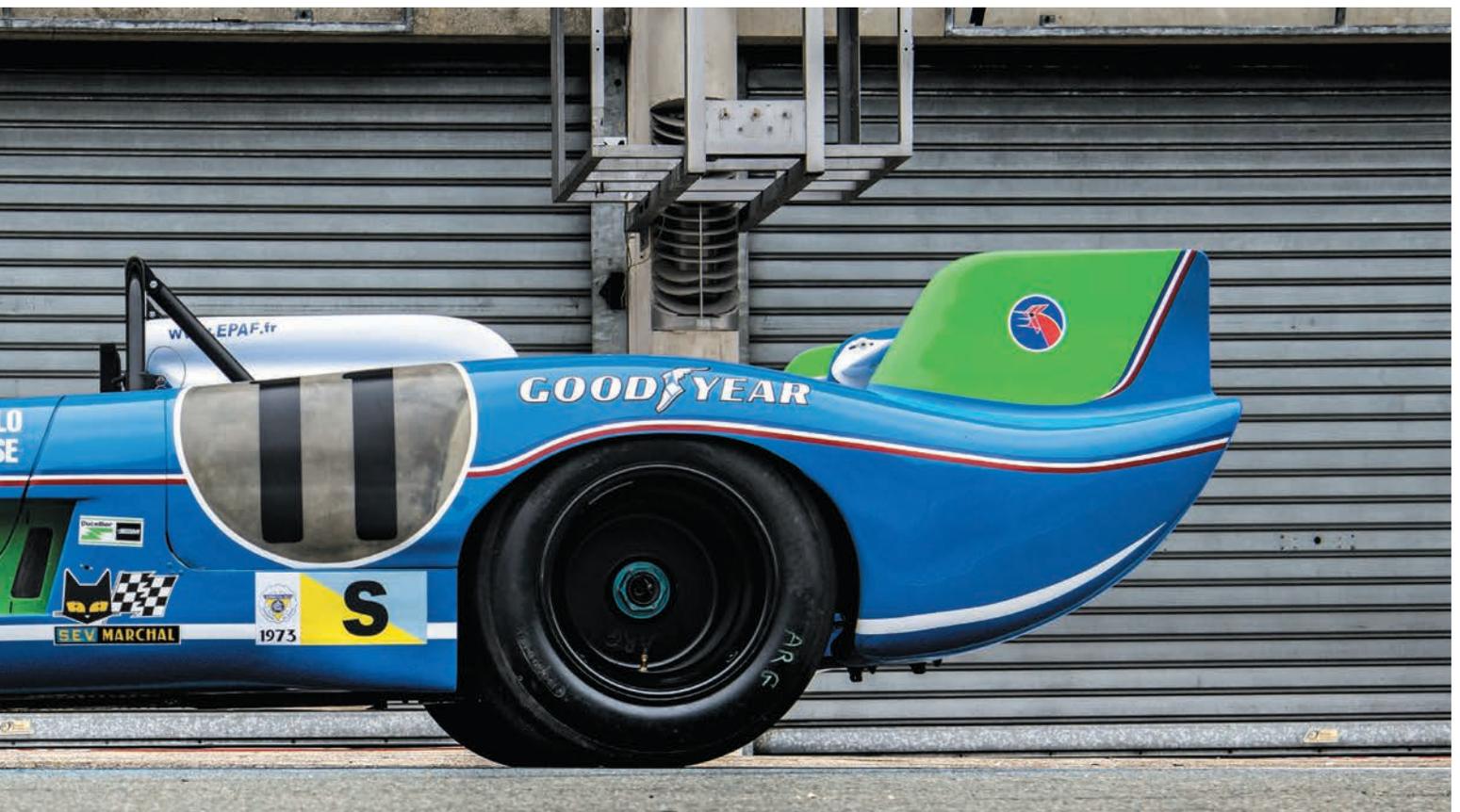
An incredible challenge!

The story had begun eight years earlier in 1964. Jean-Luc Lagardère, appointed to run Matra by Marcel Chassagny, set about diversifying a company that specialised in aeronautics and armaments. Energetic, ambitious and a brilliant leader of men, the young boss took the decision to get involved in the automobile industry and, after acquiring René Bonnet, began to develop Matra cars. The marque was hampered by one major handicap: no-one knew who they were. Not a problem: "I give us ten years to win the Formula 1 World Championship and Le Mans 24

Hours" claimed Lagardère, setting an incredible challenge. It was a huge task as the constructor had to start with nothing and build everything. He was seen by some as an idle dreamer, while others signed up to join the team he was building. Little by little, with a certain amount of trial and error, the project reached maturity. Bernard Boyer was employed to design the chassis, Georges Martin the engines, Bruno Morin on scientific research, Roland Roy in charge of the bodywork and Gérard Ducarouge became the indefatigable team manager. Added to which, of course, were the talented drivers, featuring a string of well-known French names including Jean-Pierre Beltoise, Jean-Pierre Jaussaud, François Cevert, Henri Pescarolo, Johnny Servoz-Gavin, Gérard Larrousse, Jean-Pierre Jabouille, Jean-Pierre Jarier and Patrick Depailler. And not to mention other nationalities in the line-up: Jackie Stewart, Graham Hill, Chris Amon, Howden Ganley and occasionally also Jack Brabham, Piers Courage and Nino Vaccarella.

Recognition in Grand Prix In his bid to win the Grand Prix World title, Lagardère >>>







G. Hill driving MS670 001 © Matra Automobile

>>> **Consécration en Grand Prix**

Pour atteindre le titre mondial en Grand Prix, Lagardère déclare encore : « Ce sera la F3 pour apprendre, la F2 pour s'aguerrir, la F1 pour s'imposer ». C'est exactement ce qui va se produire. Il faut commencer par créer une monoplace et, dès le départ, Matra opte pour une technique de pointe : au lieu de la traditionnelle structure multitubulaire de leurs concurrentes, les Matra sont des monocoques assemblés par rivetage, selon une technique aéronautique que la firme maîtrise. Il en résulte une rigidité inédite et des voitures immédiatement performantes.

Ainsi, le 14 juillet 1965, Jean-Pierre Beltoise signe en F3 à Reims la toute première victoire d'une Matra, avec la MS I, et remporte le Championnat de France.

Les performances des Matra attirent l'attention d'une pointure de la course automobile, Ken Tyrrell. Celui-ci commence par se fournir en monoplaces F2 avant de s'impliquer de façon étroite avec l'équipe Matra et de prendre la direction en 1968 de Matra International. C'est l'année où Matra s'attaque à la F1 : l'association avec le directeur d'écurie britannique et son pilote-fétiche, Jackie Stewart, s'avère fructueuse et, dès le 23 juin, au Grand Prix de Hollande, à Zandvoort, Stewart offre à Matra sa première victoire en F1. Beltoise occupe la deuxième place,

devant Rodriguez (BRM) et Ickx (Ferrari). Deux mois plus tard, au Nürburgring, le pilote écossais signe une des plus belles victoires de sa carrière : sous une pluie diluvienne, il s'impose avec 4 mn d'avance sur Hill et sa Lotus ! « Je ne me souviens pas avoir eu aussi peur au volant d'une voiture de course, » avouera-t-il plus tard. « Mais la voiture a marché comme une horloge. »

Ce n'est qu'un hors d'œuvre et, après les MS 10 et MS 11 de la saison 1968, Matra met au point un chef-d'œuvre : la MS 80, dont la structure caissonnée intégrant les réservoirs latéraux lui donne son allure « ventrue » caractéristique. Associée au V8 Cosworth, elle fait merveille entre les mains de Jackie Stewart. En remportant six victoires, il décroche le titre de Champion du Monde 1969, très loin devant Jacky Ickx (Brabham), Bruce McLaren (McLaren) et Jochen Rindt (Lotus). Beltoise est cinquième, ex-aequo avec Denny Hulme (McLaren). C'est une performance exceptionnelle : en cinq ans, le constructeur a réussi à s'imposer au plus haut niveau du sport automobile, contre les meilleures écuries du moment. La marque française a rempli la première partie du contrat, mais une petite ombre accompagne ce résultat : le V12 Matra n'a pas pu faire ses preuves en Formule 1...

L'exploit de Pescarolo

En endurance toutefois, ce moteur saura s'imposer. Même si la

>>>declared: "It will be F3 to learn, F2 to fight and F1 to win". Which is exactly how it played out. They started by building a single seater and Matra immediately opted for the use of innovative technology. Instead of the more traditional multi-tubular structure used by their competitors, the Matras were riveted together as a monocoque structure, employing an aeronautical technique the company was adept at. The cars had an unprecedented level of rigidity and performed well from the outset.

On 14 July 1965, Jean-Pierre Beltoise recorded the first ever victory in a Matra, winning an F3 race at Reims in the MSI. He went on to clinch the French Championship.

The performance of the Matras caught the eye of an established name in motor racing, Ken Tyrrell. He began supplying himself with the F2 single-seaters, before getting more involved with the Matra team and taking charge of Matra International in 1968. This was the year that Matra launched into F1. The association with the British team manager and his star driver, Jackie Stewart, proved fruitful and on 23 June, in the Dutch Grand Prix at Zandvoort, Stewart gave Matra its first victory in F1. Beltoise came second, followed by Rodriguez (BRM) and Ickx (Ferrari). Two

months later, at the Nürburgring, the Scottish driver enjoyed one of the finest victories of his career, finishing 4 minutes ahead of Hill's Lotus in torrential rain! "I don't think I had ever been more frightened sitting in a racing car," he admitted later. "But the car ran like clockwork."

This was just a taste of things to come. After the MS 10 and MS 11 of the 1968 season, Matra produced a masterpiece - the MS 80. With fuel tanks down its sides, the car had a characteristic 'pot-bellied' appearance. Matched with the V8 Cosworth engine, the MS 80 worked wonders in the hands of Jackie Stewart. Clocking up six victories, he became World Champion in 1969, a long way ahead of Jacky Ickx (Brabham), Bruce McLaren (McLaren) and Jochen Rindt (Lotus). Beltoise was fifth, tied with Denny Hulme (McLaren). It was an outstanding performance. In five years the constructor had managed to win at the highest level of motorsport, pitted against the finest teams of the day. The French marque had fulfilled the first part of the challenge, but a small niggle remained: The V12 Matra engine hadn't yet proved itself in Formula 1...

Pescarolo's feat

The Matra engine would, however, prove itself effectively in endurance racing. It took a



Henri Pescarolo in the pits for a fueling in the Le Mans night
© Matra Automobile



H. Pescarolo driving MS670 001 chased by Rolf Stommelen
in the Alfa Romeo 33TT3 number 19 © Matra Automobile

progression est plus lente qu'en F1, elle va mener elle aussi à la victoire tant attendue.

Le premier prototype Matra de circuit, la M 620, est mis en chantier à la fin de 1965 et, pour des raisons commerciales, Jean-Luc Lagardère souhaite que sa forme évoque celle de la future Matra commercialisée, la 530. La voiture est constituée d'une structure tubulaire et reçoit un moteur V8 BRM 2 litres. Lourde et mal profilée, la 620 ne peut toutefois concurrencer les Porsche 906 et la première participation de Matra au Mans, en 1966, se solde par trois abandons. Comme le reconnaîtra ensuite Bernard Boyer, « Il fallait la faire pour apprendre ce qu'il ne faut pas faire... » Il revoit sa copie et, en 1967, abandonnant tout lien esthétique avec le modèle

de tourisme, il réalise une voiture plus fine et légère, la MS 630. Elle souffre encore de défauts de jeunesse et les deux exemplaires engagés au Mans 1967 abandonnent suite à la casse du V8 BRM.

C'est en 1968 que la 630 reçoit enfin un moteur qui lui permet d'espérer la victoire, le V12 3 litres, conçu par le constructeur qui va grandement contribuer à sa célébrité. Mais pourquoi un V12 ? « Je voulais que notre moteur se distingue par un bruit bien particulier, » indiquera Jean-Luc Lagardère, « en quelque sorte la signature Matra (...). Le fameux bruit de notre V12 n'est pas le fruit du hasard, mais bien le produit de ma volonté ! J'ai aussi pensé que cette architecture (...) serait la mieux adaptée à notre double objectif >>>

bit longer than in F1, but also produced the long-awaited victory. Construction of the first sports prototype Matra, the M 620, began at the end of 1965 and, for commercial reasons, Jean-Luc Lagardère wanted its form to suggest the upcoming Matra 530 model. It was constructed with a tubular structure and equipped with a 2-litre V8 BRM engine. The aerodynamics were poor however; it was heavy and the M 620 proved to be no match for the Porsche 906. Matra's first attempt at Le Mans, in 1966, ended in three retirements. As Bernard Boyer later recognised, "It was necessary to do it, to know what not to do..."

He went back to the drawing board and in 1967 abandoned

any aesthetic connection to the touring model, creating instead a narrower and lighter car, the MS 630. There were still a few teething problems and the two cars entered for Le Mans in 1967 retired with V8 BRM engine failure.

The 630 was finally given a potential race-winning engine in 1968. This was the 3-litre V12 built by the constructor, and it played an important role in promoting the marque. Why a V12? "I wanted our engine to have a distinctive sound," said Jean-Luc Lagardère, "like some kind of Matra signature (...). The famous sound of our V12 was not down to chance, it was what I asked for! I also thought that this would be the best architecture for our double >>>



H. Pescarolo driving MS670 001 © Matra Automobile

>>> Formule 1 et Le Mans. »

La conception de ce chef d'œuvre est confiée à Georges Martin, qui vient de chez Simca. Il est probable que sa personnalité, calme et rigoureuse, ne soit pas étrangère à celle du V12 : capable de tourner à plus de 10 000 tr/mn, ce moteur est trop lourd pour la F1 mais va se révéler résistant en endurance. Dès sa première participation aux 24 Heures du Mans, en 1968, il frôle l'exploit. Il équipe l'unique 630 M engagée, confiée à Pescarolo et Servoz-Gavin. Cinquième aux essais, la Matra bleue pointe à la deuxième place dans la soirée, derrière la Ford GT40 des futurs vainqueurs. Mais une pluie violente se met à tomber et l'essuie-glace tombe en panne. Rouler à tombeau ouvert dans la nuit dans ces conditions, ce n'est pas du goût de Servoz, qui laisse le volant à Pescarolo. Celui-ci entame alors une folle ronde de trois heures où, entre les gerbes d'eau, sans cesse ébloui et devinant tout juste la piste dans le pinceau des phares troublé par la pluie, il maintient le rythme. Quand

il rend le volant à son coéquipier, la voiture occupe toujours la deuxième place, comme le découvrent au petit matin les passionnés, l'oreille collée au poste de radio. Las, peu après 11 heures, la Matra roule sur les débris laissés par l'Alpine accidentée de Mauro Bianchi, et c'est la crevaison... vite réparée, mais suivie d'une autre qui endommage le circuit électrique. L'abandon est irrémédiable, mais la Matra a montré ce dont elle était capable. La presse ne tarit pas d'éloge et titre « C'est Matra qui a réussi l'exploit ».

Il reste encore à transformer en réalité l'espoir que cette performance a fait naître...

La transition

Il faudra attendre trois ans pour y parvenir. La 650 qui succède à la 630 reprend un treillis tubulaire mais reçoit une coque « spyder » ouverte (qui présente plusieurs avantages dont l'absence d'essuie-glace !) et, en 1969, Matra engage quatre voitures au Mans. Les résultats sont encourageants et la 650 de Beltoise-Courage occupe la

>>> objective of Formula 1 and Le Mans."

The design of this masterpiece was consigned to Georges Martin, who had come from Simca. It is probable that his calm and meticulous personality was reflected in that of the V12. Capable of revving to over 10,000 rpm, this engine was too heavy for F1 but proved very resilient in endurance. It was competitive from its first outing in the 1968 Le Mans 24 Hours. The engine was fitted to the only 630 M entered, driven by Pescarolo and Servoz-Gavin. Having qualified fifth, by the evening the blue Matra was up into second place, behind the Ford GT40 of the eventual winners. Then heavy rain began to fall, and when the windscreen wipers failed, Servoz didn't fancy driving headlong into the night. He handed over to Pescarolo, who threw himself into a heroic three-hour stint, driving through the spray and non-stop glare. He maintained the pace, even though

he could scarcely make out the track in his headlights through the incessant rain. When he handed over to his team-mate, the car was still in second place, as the fans discovered in the early hours of the morning, their ears glued to the radio. Then, alas, just after 11 am, the Matra drove over debris from Mauro Bianchi's crashed Alpine, and had a puncture. This was quickly repaired, but was followed by another that caused an electrical problem. The Matra was forced to retire, but had demonstrated what it was capable of. The press was full of praise and claimed "It's Matra who has succeeded."

The performance generated a sense of expectation and all that remained was to transform this into reality...

The transition

It took three years to achieve this. The 650 that followed the 630 also had a tubular framework but this time with an open "spyder" body (with



deuxième place à la septième heure derrière la Porsche 917 d'Elford-Attwood avant d'être retardée par des problèmes de freins et surtout à mi-course par un accrochage de Courage qui nécessite un long arrêt au stand. Septième en repartant, la 650 remonte et termine quatrième dans le même tour que la GT40 de Hobbs et Hailwood, devant la 630 de Guichet-Vaccarella. L'année suivante marque un véritable désastre : les deux 650 et la 660 engagées abandonnent quasiment au même moment à cause d'un problème de segmentation.

Profitant d'un changement de règlement sur les réservoirs souples, Boyer choisit d'adopter une structure monocoque, comme sur les monoplaces : c'est la 660 qui ouvre cette nouvelle voie. A sa naissance, son dessin est encore maladroit et elle souffre d'une forme tourmentée, mal profilée. Roland Roy aide Boyer à rectifier le tir et en fait une voiture plus efficace. Et c'est une 660 un peu essulée qui défend les couleurs de Matra aux 24 Heures du Mans 1971, « une année de

transition, » dira Lagardère. La seule voiture engagée, entre les mains de Jean-Pierre Beltoise et Chris Amon, occupe la deuxième place au petit matin derrière la Porsche 917 K de Helmut Marko-Gijs van Lennep mais doit abandonner à cause d'un problème d'injection.

La MS 670, l'aboutissement

Entretemps, Matra a gagné en professionnalisme, et prépare ses voitures de façon beaucoup plus rigoureuse. Bruno Morin organise les essais systématiques et l'approche scientifique, en généralisant le calcul de résistance des pièces et les prises de mesures avec des appareils embarqués. Ces opérations sont complétées à partir de 1972 par des essais d'endurance et le passage en soufflerie de maquettes à plus grande échelle.

Le résultat, c'est un autre chef-d'œuvre : la 670. Comme la MS 80 en Formule 1, elle incarne le résultat de plusieurs années d'études, d'essais, d'échecs et de réussites et, selon José Rosinski, elle représente « l'aboutissement d'une »

several advantages including the lack of windscreen wipers !) In 1969 Matra entered four cars for Le Mans and the results were encouraging. By the seventh hour, the 650 of Beltoise-Courage was in second place behind the Porsche 917 of Elford-Attwood before losing ground with brake problems. Courage then had a crash leading to a long stop in the pits. Out again in seventh place, the 650 made up places and crossed the line in fourth place, on the same lap as the GT40 of Hobbs and Hailwood and in front of the 630 of Guichet-Vaccarella. The following year was a complete disaster. The two 650s and the 660 all retired with failed piston rings within a few laps of each other.

Taking advantage of a change in regulations on flexible fuel tanks, Boyer opted for a monocoque structure, like the single seaters, and it was the 660 that led the way. The initial design was clumsy with poor aerodynamics. Roland Roy helped

Boyer rectify the issue, and in doing so made a more efficient car. And so it was a rather solitary 660 that was sent out to defend the Matra colours in the 1971 Le Mans 24 Hours. "A year of transition" said Lagardère. The only car entered, and driven by Jean-Pierre Beltoise and Chris Amon, it was running in second place during the early hours of the morning, behind the Porsche 917 K of Helmut Marko-Gijs van Lennep, but was forced to retire when the fuel injection system failed.

The MS 670, the successful outcome

In the meantime, Matra became more professional in its approach, preparing the cars in a more rigorous fashion. Bruno Morin worked from a scientific perspective, establishing regular testing and calculating the resistance of various parts through the use of on-board measuring devices. From 1972, endurance testing was added and >>>





>>> technique de pointe superbement maîtrisée. » Sa structure caissonnée et rivetée comporte une sorte de double fond contenant le réservoir de carburant. Le V12 porteur est encore relié à une boîte ZF et la carrosserie spyder est non seulement très bien profilée, mais en plus elle présente une indiscutable élégance, avec une souple fluidité qui tranche sur les flancs droits et anguleux des autres prototypes.

Cette beauté arrive à point nommé car, en 1972, un changement de règlement écarte les Sport 5 litres (Porsche 917 et Ford GT40 notamment) et donne aux prototypes Matra 3 litres toutes les chances de gagner. Comme nous l'avons évoqué plus haut, les MS 670 vont le faire avec brio, arrachant les deux premières places.

Après sa victoire au Mans 1972, la MS 670 continue à évoluer en versions B et C, puis en 680, et poursuit l'aventure avec des résultats éclatants. Non seulement elle remporte à nouveau les 24 Heures du Mans deux années de suite, mais elle va encore plus loin car Jean-Luc Lagardère a décidé de participer à toutes les épreuves du Championnat du Monde des Marques ; ainsi, le constructeur remporte deux fois le titre mondial : en 1973 devant Ferrari, Porsche et Mirage et, en 1974, devant Mirage, Porsche et Alfa

Romeo.

Cette consécration confirme la polyvalence du modèle et dépasse l'ambition exprimée 10 ans plus tôt par Jean-Luc Lagardère, prouvant ainsi qu'il est un capitaine d'industrie et un dirigeant hors norme. Le contrat a été rempli au-delà de toute espérance et Matra tire sa révérence en décembre 1974. « Si depuis 10 ans le sport automobile français a eu l'essor que l'on connaît, c'est un peu grâce à nous, » dira-t-il dans son allocution à la presse, en décembre 1974.

Alors, le rideau est-il tombé définitivement ?... Pas tout à fait, car le V12 Matra va reprendre du service avec Ligier dans sa nouvelle version MS76 (qui donnera à ce moteur sa première victoire en F1, au GP de Suède 1977), puis MS 81, remplissant de bonheur les aficionados de son hurlement spectaculaire. La signature Matra que voulait Lagardère...

Par Serge Cordey

>>> larger-scale models monitored in the wind tunnel. The result was another masterpiece: the 670. Like the MS 80 in Formula 1, it was the result of several years of study, tests, successes and failures and, according to José Rosinski, represented "the successful outcome of superbly mastered advanced technology." Its riveted tub had a kind of false bottom containing the fuel tank. The V12 was still mated to a ZF gearbox and the spyder body, which was superbly streamlined and undeniably elegant, with a fluid flowing form that stood apart from the upright, angular bodies of other prototypes.

This work of art appeared at exactly the right time. In 1972 a change in regulations excluded the 5-Litre sportscars (Porsche 917 and Ford GT40 notably), giving the 3-litre Matra prototypes every chance of success. And the MS 670 rose to the challenge brilliantly at Le Mans, as described above, claiming first and second places.

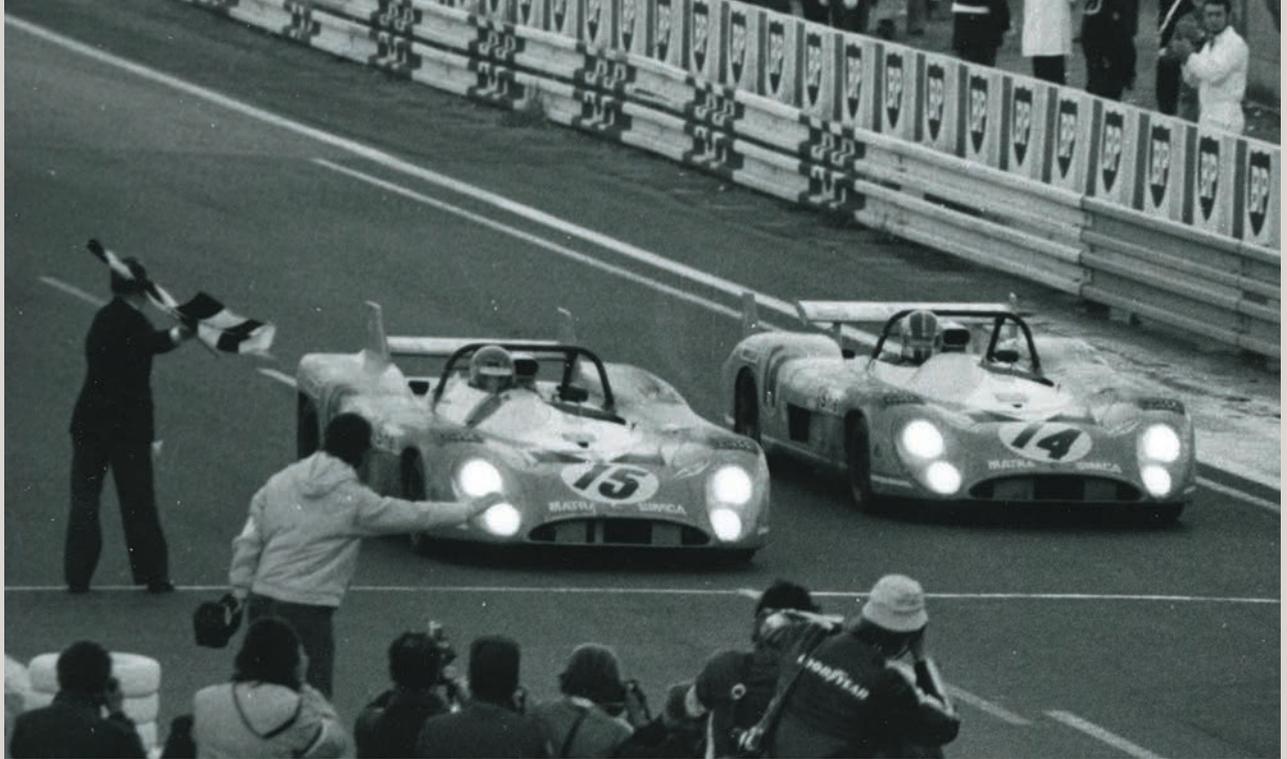
After its victory in 1972, development of the MS 670 continued with versions B and C, followed by the 680, and the adventure continued with impressive results. Not only did the car win Le Mans 24 Hours for

the next two years, but it achieved even more, as Jean-Luc Lagardère decided to take part in every round of the World Championship for Makes. And so, the constructor won the world title twice: in 1973, beating Ferrari, Porsche and Mirage, and in 1974, ahead of Mirage, Porsche and Alfa Romeo.

This was clear validation of the model's versatility. It had exceeded the ambitious challenge laid down by Jean-Luc Lagardère ten years earlier, and confirmed his status as a captain of industry and an exceptional leader. The contract had been fulfilled beyond all expectations and Matra bowed out in December 1974. "For the last ten years, French motorsport has been on the ascendancy and that's a little bit down to us," he said in his address to the press in December 1974.

So, had the curtain fallen for good?... Not completely, as the Matra V12 engine was called back into service by Ligier in its new version MS76 (which gave this engine its first victory in F1, in the Swedish GP in 1977), then the MS 81, with its spectacular howl delighting the fans. The Matra signature that Lagardère wished for...

By Serge Cordey



Le Mans, 11 June 1972, 4pm, the two Matra MS670 number 15 and 14 crossing the finish line together for an historic double
© Matra Automobile

La voiture de la vente

Châssis n° 670-01
Moteur type MS 76 n°20
Boîte Porsche Type 1973 n°005

1972-1973 Matra MS 670 spyder, victorieuse aux 24 Heures du Mans 1972

La voiture que nous présentons est la MS 670-01 qui a remporté les 24 Heures du Mans 1972. Assemblée en mars 1972, c'est aussi la première MS 670 produite. Après des essais au Castellet et à Montlhéry, elle est engagée aux 24 Heures du Mans avec un capot arrière « court » et le moteur MS12 n°52 qui, bénéficiant de diverses évolutions, développe 416 ch à 9 800 tr/mn. Il est accolé à une boîte ZF. Confiée à Henri Pescarolo et Graham Hill, les seuls ennemis qu'elle connaît concernent les freins dont les garnitures s'usent plus rapidement que celles des autres voitures, provoquant des arrêts plus fréquents.

Après la course, elle retourne à l'usine pour reprendre du service et être préparée pour la saison 1973. Après une participation aux essais du Mans, en avril, elle prend

part avec succès à quatre épreuves du Championnat du Monde des Marques. Après une troisième place à Monza le 25 avril, elle s'offre pour terminer sa carrière une victoire à Zeltweg, le 24 juin, entre les mains de Pescarolo et Larrousse, devant la Matra de Beltoise-Cevert et la Ferrari d'Ickx-Redman. Elle est alors dotée d'un capot arrière type 670 C 1973, d'un moteur MS 72 et d'une boîte Hewland TL200.

A la fin du mois de juillet 1973, à des fins de promotion souhaitées par le service publicité, Jean-Luc Lagardère étant particulièrement attentif à la communication du groupe, elle est modifiée en « voiture d'exposition » évoquant la MS 670 gagnante du Mans 1973 ; elle garde ainsi sa carrosserie de Zeltweg, à l'exception du capot arrière court, remplacé par le capot long qui était celui prévu comme pièce de rechange pour la voiture victorieuse du Mans 1973 (châssis 670B-02). Sur le plan mécanique, elle est équipée d'un V12 et d'une boîte Porsche (comme la voiture du Mans 1973), tous deux vides, ainsi que d'éléments de suspension arrière adaptés à cette même boîte. Les raisons du choix de cette 670-01 >>>

Car in the sale

Chassis n° 670-01
Engine type MS 76 n°20
Gearbox Porsche Type 1973
n°005

1972-1973 Matra MS 670 spyder, winner of the 1972 Le Mans 24 Hours

The car we are presenting is the MS 670-01 that won the 1972 Le Mans 24 Hours. Assembled in March 1972, it was also the first MS 670 built. Following testing at Le Castellet and Montlhéry, MS 670-01 was entered for the Le Mans 24 Hour race. It was fitted with a short tail and engine MS12 n°52 which, benefitting from various upgrades, produced 416 bhp at 9 800 rpm, mated to a ZF box. Consigned to Henri Pescarolo and Graham Hill for the race, the only issues experienced were with the brakes. It wore through brake linings quicker than other cars and thus required more frequent stops.

After the race, the car returned to the factory to be prepared for the 1973 season. After taking part in testing at Le Mans

in April 1973, it competed successfully in four rounds of the World Championship of Makes. Following a third place at Monza on 25 April, the car finished its career with a victory in the 1000 km race at Zeltweg on 24 June. Driven by Pescarolo and Larrousse, it won ahead of the Matra of Beltoise-Cevert and the Ferrari of Ickx-Redman. MS 670-01 was at that time fitted with type 670 C 1973 tail, an MS 72 engine and a Hewland TL200 gearbox.

At the end of July 1973, for promotional purposes, Jean-Luc Lagardère, who took publicity very seriously, agreed that the car should become a 'show car'. It was modified to look like the 1973 Le Mans-winning MS 670, keeping every aspect of its Zeltweg bodywork apart from the short tail. This was replaced with the long tail that had been a spare for the 1973 Le Mans winning car (chassis 670B-02). On the mechanical side, it was equipped with a V12 engine and Porsche gearbox (like the 1973 Le Mans car), both empty, as well as elements of rear suspension >>>

>>> pour cette mission, plutôt qu'une autre 670, viennent peut-être de ce qu'elle présente alors la livrée la plus proche de celle de la gagnante du Mans 1973 (n°11, Pescarolo-Larrousse), avec les parements verts de Pescarolo et le numéro 11 de Zeltweg. Il semble aussi que 670-01 étant la plus ancienne il était logique qu'elle prenne une retraite bien méritée !

Ayant rejoint le musée Matra de Romorantin dès sa création en 1976, elle y est exposée sans modification. Les locaux n'étant pas chauffés, elle est partiellement graissée et protégée par les équipes du musée en 1986. Elle accompagne le déménagement du musée en 2000. En 2002, une restauration commence par l'Atelier du Patrimoine Matra. Elle est toutefois stoppée dès 2003 par la cessation d'activité de Matra Automobiles et la voiture retourne alors au musée où elle est exposée en l'état.

En 2008, il est décidé de reprendre la restauration pour permettre à cette Matra historique d'effectuer des démonstrations lors d'événements consacrés aux automobiles de collection. La société EPAF poursuit les travaux et installe dans la voiture un V12 Matra type MS 76 et la boîte Porsche type 1983 n°005 qui équipait la Matra MS 670 #02 victorieuse aux 24 Heures du Mans 1973, tous deux issus des réserves du musée. La carrosserie reste telle quelle et, une fois les travaux achevés en 2010, la

voiture est prête à rouler. Sous cette forme, elle reprend la piste pour la première fois depuis 30 ans et participe en 2012 à l'anniversaire des 40 ans de Matra, au Mans, et en 2015 aux Classic Days, à Magny-Cours, où elle effectue plusieurs tours entre les mains de Henri Pescarolo.

Elle retourne ensuite au musée où elle est exposée dans cette configuration. Mais en janvier 2020, une décision de justice provoque une remise en cause de cette situation. Comme le précise Thierry Funck-Brentano, co-gérant du Groupe Lagardère : « Toute la richesse de nos souvenirs de la saga Matra dans le sport automobile ne peut compenser l'obligation pour le groupe Lagardère d'honorer les suites d'une décision de justice défavorable en janvier 2020 dans une affaire de droit social de Matra Automobile, 18 ans après sa fermeture. D'où la mise en vente aux enchères, en toute transparence, de la Matra gagnante des 24 heures du Mans 1972. »

Le célèbre bolide bleu est alors à nouveau confié à la société EPAF pour être expertisé et remis en route. Le 10 novembre, le V12 donne à nouveau de la voix après montage d'un allumage électronique par le spécialiste Oreca, venu spécialement de Magny-Cours. Deux semaines plus tard, le 23 novembre, la voiture retrouve le circuit du Mans. Devant quelques passionnés, entre

>>> *adapted to the same box. The reasons for choosing 670-01 for this mission, rather than a different 670, may be explained by its livery which was the closest to that of the 1973 Le Mans-winning car (n°11, Pescarolo-Larrousse), with Pescarolo's green trim and the number 11 of Zeltweg. Also, as 670-01 was the oldest, it made sense for this car to take a well-earned retirement!*

The car was put on display in the Matra museum in Romorantin in 1976 without further modification. As the premises was unheated, it was partially greased and protected by the museum staff in 1986, and transported during the museum's move in 2000. In 2002, the workshop at Matra Automobiles started restoration work, but this was stopped in 2003 when Matra Automobiles ceased trading and the car was returned to the museum where it remained on display as it was.

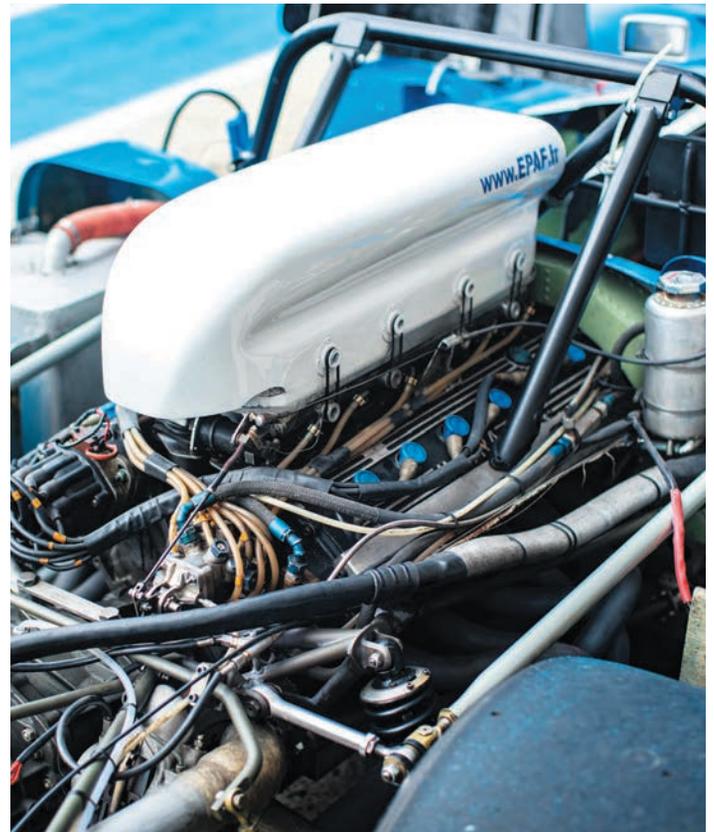
In 2008, the decision was taken to resume restoration work so that this historic Matra could take part in demonstration drives at collectors' car events. The company EPAF carried out the work and fitted a V12 Matra type MS 76 engine and the Porsche type 1973 n°005 box that had been in the 1983 Le Mans-winning Matra MS 670 #02, both parts coming from the museum's reserves. The bodywork remained as it was,

and once the work was finished in 2010, the car was ready to be driven. In this form, it took to the track in 2012 for the first time in 30 years, to participate in Matra's 40-year anniversary, at Le Mans. In 2015, the car also took part in Classic Days at Magny-Cours, where it completed several laps in the hands of Henri Pescarolo.

The car then returned to the museum to be displayed in this configuration. However, in January 2020, a court decision caused this situation to be reconsidered. As Thierry Funck-Brentano, co-managing partner of the Lagardère Group explained: "Our wonderful memories of MATRA's part in motor racing history are no compensation for the Lagardère Group's obligation to honour the consequences of an unfavourable court ruling in January 2020 in a social law case involving MATRA AUTOMOBILE, 18 years after it closed. Hence the decision to offer at auction, in total transparency, the 1972 Le Mans 24 Hour-winning MATRA."

The famous blue machine was therefore handed over to EPAF again, to be inspected and recommissioned. On 10 November, the V12 found its voice once more, thanks to the installation of electronic ignition by the specialist Oreca, who came from Magny-Cours for complete this task. Two weeks later, on 23 November, the car returned to the circuit





les mains d'Anthony Beltoise, fils de Jean-Pierre, elle y fait retentir la fabuleuse symphonie du V12, lointain écho de la clameur qui l'accompagnait sur les 5,5 km de la ligne droite des Hunaudières. Une journée suspendue dans le temps, qui a rappelé les épisodes les plus palpitants de Matra au Mans : quand en 1973 la Ferrari de Ickx-Redman donnait tout ce qu'elle pouvait pour essayer de rattraper (sans succès) la 670 de Pescarolo-Larousse ou que, l'année suivante, la voiture des mêmes Pescarolo-Larousse est restée immobilisée au stand, tenant le public en haleine, avant de repartir 3 mn devant la Porsche qui la poursuivait... et de remporter la victoire.

Pour conclure, il faut souligner que cette voiture présente plusieurs propriétés remarquables, qu'il est très rare de voir réunies sur une machine de course de ce niveau :

- Elle n'a jamais quitté l'usine Matra, n'a jamais changé de mains et appartient encore au constructeur qui l'a conçue et fabriquée de toutes pièces, moteur compris.

- Elle a ouvert le score de Matra dans la course la plus célèbre du

monde et a remporté une épreuve de 1000 Km du Championnat du monde. Première MS 670 fabriquée, le palmarès ultérieur du modèle a confirmé l'excellence de sa conception et sa formidable polyvalence.

- Elle bénéficie d'une technique de pointe issue de l'aviation, qui a fait ses preuves en F1 avec le titre de Jackie Stewart et la MS 80.

- Elle a accompagné la fabuleuse saga d'un constructeur qui a fait rêver toute une génération, emmené par un patron charismatique focalisé sur un objectif : la victoire.

- Elle comporte sa coque, son train avant et sa carrosserie d'origine (son capot avant de sa saison 1973 et le capot arrière de rechange de la gagnante de 1973), ainsi qu'une bonne partie de ses accessoires, le tout jamais accidenté. Sa boîte Porsche est celle de la victoire de 1973 et son moteur est un V12 Matra produit par le constructeur. Toutes les modifications par rapport à sa configuration initiale ont été effectuées à l'initiative et avec l'accord de l'usine.

Une expertise extrêmement détaillée, réalisée par la société >>>

at Le Mans. Driven by Anthony Beltoise, son of Jean-Pierre, the car rediscovered the fabulous symphony of the V12 engine, a distant echo of the roar it made on the Mulsanne Straight on the way to victory in the 24 Hour Race in 1972. A day suspended in time, bringing to mind many thrilling moments for Matra at Le Mans including: in 1973 when the Ferrari of Ickx-Redman tried its utmost - and failed - to catch the 670 of Pescarolo-Larousse, or the following year, when the car, again in the hands of Pescarolo-Larousse, got stuck in the pits, while the crowds held their breath, before setting off three minutes ahead of the Porsche that was behind it... and claiming victory.

In conclusion, it is worth emphasising that this car boasts a combination of remarkable features rarely found together in a race car of this calibre:

- It has never left the Matra factory, never changed hands and still belongs to the constructor who designed and built it from scratch, including the engine.

- It achieved Matra's first win

at Le Mans, the most famous race in the world, and also won a 1,000 km round of the World Championship. The first MS 670 constructed, the subsequent results for the model confirmed its excellent design and formidable versatility.

- It benefits from advanced aviation technology that had been proven with a title for Jackie Stewart in F1 and the MS 80.

- It has played a major role in the fabulous story of a constructor who allowed a whole generation to dream, led by a charismatic boss with a single goal: victory.

- It has its original shell, front axle and body (with front bonnet from the 1973 season and the spare tail from the winning 1973 car), as well as many of its accessories, none of which have been damaged. Its Porsche gearbox is the one from the 1973 victory and its engine is a V12 Matra built by the constructor. All modifications to its initial configuration were carried out at the initiative and with the agreement of the factory.

An extremely detailed >>>



>>> EPAF, décrit par le menu les pièces constituant la voiture, avec leur origine et leur état. Les pièces de trains roulants et de direction ont fait l'objet de contrôles par ressuage et radiographie. Nous invitons les acheteurs intéressés à consulter ce rapport très complet.

D'une authenticité irréprochable, cette machine fait aujourd'hui partie des légendes de la course automobile. Au-delà des pièces et des matériaux qui la constituent, elle symbolise l'épopée humaine et mécanique de la compétition, l'aventure romanesque et le chemin bordé de passion, de sueur, de rires et de larmes qui mène aux plus belles victoires.

Les citations de cet article proviennent en majeure partie de *Matra, la Saga 1965-1982*, de José Rosinski, un des journalistes automobiles les mieux informés de l'époque et qui a suivi de près cette aventure et ses protagonistes.

Bibliographie

Matra, la Saga 1965-1982, José Rosinski, ETAI
24 Heures du Mans, Christian Moity, Jean-Marc Teissèdre, Alain Bienvenu, Le Mans Racing
Endurance, 50 ans d'histoire, 1964-1981, Alain Bienvenu, ETAI
Historique de la course automobile, Edmond Cohin, Larivière
Matra, toutes l'histoire, toutes les courses, Dominique Vincent, L'Autodrome
Un siècle de grands pilotes français, Maurice Louche
Expertise Matra 670-01, Bruno Perrin, EPAF

>>> *inspection, carried out by EPAF, lists all the parts making up the car, with details of their origin and condition. Elements of the running gear and steering have been subjected to crack testing and radiographic inspections. We invite interested parties to consult this thorough report.*

With impeccable authenticity, today this machine has become a motor-racing legend. Above and beyond the sum of its parts, it is a symbol of man and the machine in competition and a romantic adventure taken along a path which has witnessed passion, sweat, tears and joy, a path that leads to the finest victories.

The quotes in this article come mainly from Matra, la Saga 1965-1982, by José Rosinski, one of the best-informed motoring journalists of the period, who followed this adventure and its protagonists closely.

Bibliography
Matra, la Saga 1965-1982, José Rosinski, ETAI
24 Heures du Mans, Christian Moity, Jean-Marc Teissèdre, Alain Bienvenu, Le Mans Racing
Endurance, 50 ans d'histoire, 1964-1981, Alain Bienvenu, ETAI
Historique de la course automobile, Edmond Cohin, Larivière
Matra, toutes l'histoire, toutes les courses, Dominique Vincent, L'Autodrome
Un siècle de grands pilotes français, Maurice Louche
Expertise Matra 670-01, Bruno Perrin, EPAF

◆ L'adjudication du lot est HT. La TVA, aux taux en vigueur de 20%, s'ajoute à l'adjudication pour obtenir un prix TTC sur lequel est calculée la commission de vente TTC. 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 VAT excluded. The VAT can be refund to any European registered company in 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 country member of the EU.





Henri Pescarolo

Aussi discret et flegmatique dans les stands que courageux voire téméraire au volant, Henri Pescarolo occupe une place particulière dans le cœur des amateurs car il est le seul pilote français à avoir remporté quatre fois les 24 Heures du Mans. L'homme au casque vert y compte d'ailleurs un nombre de participations records, avec 33 départs, dont le dernier en 1999 avec une Courage aux couleurs de sa propre écurie. On peut y ajouter 12 participations comme directeur d'écurie et constructeur.

Son nom est étroitement associé à celui de Matra, avec qui il signe trois victoires au Mans et où il fait ses premières armes, abandonnant des études de médecine qui ne le passionnent pas. Pourtant, « Pesca » rêve de monoplaces, mais il en sera écarté par Matra malgré d'excellents résultats chez ce constructeur en F3 et F2 en 1967 et 1968 (champion de France dans les deux cas) et une troisième place à Monaco pour son troisième Grand Prix de F1, en 1970. L'année précédente, il a subi avec le projet de Matra 640 un grave accident qui l'a écarté trois mois des circuits et, avant de briller à nouveau à bord des prototypes Matra 670 de 1972 à 1974 (en équipe avec Larrousse), il fait une incursion chez Alfa Romeo en 1971 où, avec Andrea De Adamich, il monte plusieurs fois sur le podium. Il retrouve Alfa en 1975 avec les 33 TT 12 qui lui apportent, avec Derek Bell, plusieurs victoires (1000 km de Spa et de Zeltweg, 6 Heures de Watkins Glenn) et le titre de Champion de France des circuits. Par la suite, c'est à bord des Porsche 935 et 956 qu'il connaîtra ses plus belles réussites, dont sa dernière victoire aux 24 Heures du Mans, en 1984 avec Klaus Ludwig.

Passionné d'aviation et pilote d'hélicoptère, il établit dans les années 1980 plusieurs records en ULM et monomoteur. En 2000, il crée sa propre écurie automobile, Pescarolo Sport, et met au point sa propre voiture, d'abord sur la base d'une Courage, puis conçue de toutes pièces. Malgré un palmarès enviable (deuxième place aux 24 Heures du Mans 2006 derrière Audi, titre Le Mans Series), l'aventure s'achève en 2010 avec la dissolution de l'entreprise.

Toujours passionné de sport automobile, Henri Pescarolo n'hésite pas à participer aux événements historiques : il a repris le volant de la Matra du Mans 1972 à Magny-Cours en 2015 et, en février 2020, on le voyait à Rétromobile signer des autographes sur le stand de la FFSA.

Henri Pescarolo

As calm and composed in the pits as he was courageous, if not fearless behind the wheel, Henri Pescarolo holds a special place in fans' hearts, being the only French driver to have won the Le Mans 24 Hours four times. The man with the green helmet clocked up a record number of participations there, with 33 starts, the final time in 1999 competing in a Courage liveried in his own team colours. There were 12 further participations as team manager and constructor.

His name is forever linked to Matra, with whom he won Le Mans three times. It is also where "Pesca" made his debut, having lost interest and given up on his medical studies, dreaming instead of single seaters. He was excluded by Matra however, despite excellent results with the constructor in F3 and F2 in 1967 and 1968 (French Champion in both) and a third place at Monaco for his third F1 Grand Prix in 1970. The previous year, he had suffered a serious accident while testing the 640 project which kept him away from racing for three months. Before returning to Matra to drive the 670 prototypes between 1972 and 1974 (in a team with Larrousse), he had a short spell at Alfa Romeo in 1971, where he and Andrea De Adamich claimed podium places on several occasions. He went back to Alfa in 1975 driving the 33 TT 12, and won several races with Derek Bell (Spa and Zeltweg 1,000 km, Watkins Glen 6 Hours) as well as the title of French Circuit Champion. After that, he enjoyed most success at the wheel of a Porsche 935 and 956, including his last victory in the Le Mans 24 Hours in 1984, with Klaus Ludwig.

Passionate about flying and a helicopter pilot, he set several records during the 1980s in microlight and single-engine aircraft. In 2000, he founded his own motor racing team, Pescarolo Sport and developed his own car, initially based on a Courage and subsequently built from scratch. Despite an enviable record (second place in the 2006 Le Mans 24 Hours behind Audi, title holder of the Le Mans Series), the adventure came to an end in 2010 with the dissolution of the company.

Forever passionate about motorsport, Henri Pescarolo has always been an enthusiastic participant in historic events. In 2015, he got back behind the wheel of the 1972 Le Mans Matra at Magny-Cours and, in February 2020, he was spotted signing autographs at Retromobile on the FFSA stand.



G.Hill, J.L.Lagardere, H.Pescarolo on the highest step of the podium of the 1972 24 Hours of Le Mans 1972 © Paris Match

Graham Hill

Avant l'automobile, Graham Hill est passionné d'aviron et les huit bandes blanches verticales de son casque de pilote symbolisent huit rames, sur le bleu nuit du London Rowing Club. Après des débuts sur deux roues (ce qui lui vaut un accident grave et une jambe gauche plus courte), il ne passe son permis de conduire qu'à 24 ans, en 1953, et c'est un peu par hasard qu'il vient à la course automobile, en endossant d'abord la cote de mécanicien. Après avoir travaillé pour Dan Margulies, une rencontre avec Colin Chapman lui permet de courir en Formule 1 dès 1958. Mais les Lotus ne sont pas encore les brillantes machines que l'on connaît et Graham Hill part en 1960 chez BRM où, après deux saisons vacillantes, il remporte le titre mondial en 1962 à bord d'une BRM P57. Déterminé, doté d'un irrésistible sens de l'humour, connu pour ses facéties et sa célèbre moustache, il se forge une solide popularité auprès d'un public conquis.

Les années suivantes sont marquées par le déclin de BRM, ce qui ne l'empêche pas de signer une victoire aux 500 Miles d'Indianapolis en 1966, au volant d'une Lola. L'année suivante, il retourne chez Lotus au côté de Jim Clark qui domine la saison 1967 à bord de la célèbre 49. Mais après le décès du pilote écossais à Hockenheim l'année suivante, Graham Hill défend courageusement les couleurs de l'écurie et remporte son deuxième titre mondial. Un accident en 1969 à Watkins Glenn lui brise les deux jambes et, s'il continue à courir encore quelques années en F1, ce ne sera plus avec le même succès.

Son dernier coup d'éclat sera la victoire au Mans 1972 avec Matra. L'année suivante, il lance sa propre écurie de F1, Embassy Hill Racing, et raccroche le casque en 1975. L'entreprise connaît un arrêt brutal en novembre 1975, quand son avion privé s'écrase en Angleterre, décimant son équipe : Graham Hill, son pilote Tony Brise, deux mécaniciens, le directeur d'écurie et le concepteur des voitures.

Sur 176 départs en Grand Prix, Graham Hill a remporté cinq fois le Grand Prix de Monaco et il est encore aujourd'hui le seul détenteur de la mythique « triple couronne », titre officiel correspondant aux trois victoires considérées comme les plus prestigieuses du monde : Le Championnat du Monde de F1, Le Mans et Indianapolis.

Graham Hill

Before cars, Graham Hill was passionate about rowing and the eight white vertical stripes on his helmet stood for the eight oars on the dark blue background of the London Rowing Club. He started out on two wheels (during which time he had a serious accident which left him with a shorter left leg) and he didn't get his driving licence until he was 24 in 1953. He came to motor racing rather by accident, initially becoming a mechanic. Having worked for Dan Margulies, a meeting with Colin Chapman opened up an opportunity to race in Formula 1 from 1958. However, the Lotuses were not yet the brilliant machines they would become and in 1960 he left for BRM. After two shaky seasons, he won the World Title in 1962 in a BRM P57. Determined, with an irrepressible sense of humour and known for his famous pranks and his dashing moustache, he won over the public and became a hugely popular figure.

The next few years saw the steady decline of BRM, which didn't prevent him from achieving a victory in the Indianapolis 500 in 1966, at the wheel of a Lola. The following year, he returned to Lotus to drive with Jim Clark, who dominated the 1967 season in his famous 49. After the death of the Scottish driver at Hockenheim the following year, Graham Hill fearlessly defended the team colours and won his second World Title. An accident at Watkins Glen in 1969 left him with two broken legs and although he continued in Formula 1 for a few more years, it was without the same level of success.

His final flourish would be the victory at Le Mans in 1972, in the Matra. The following year he launched his own F1 team, Embassy Hill Racing, and hung up his helmet in 1975. This business came to an abrupt halt in November 1975, when his private plane crashed in England, killing the team: Graham Hill, his driver Tony Brise, two mechanics, the team manager and the designer of the cars.

With 176 Grand Prix starts, Graham Hill won the Monaco Grand Prix five times and he remains the only person to hold the mythical "triple crown", for what is considered to be the three most prestigious victories in the world: The Formula 1 World Championship, Le Mans and Indianapolis.

Les icônes du Groupe B

Collection Michel Hommell et Olivier Quesnel

Le Manoir de l'Automobile – Lohéac, France

Lots 6 à 12

Au début des années 1970, j'ai eu le privilège de rencontrer Michel Hommell et Olivier Quesnel, avant qu'eux-mêmes cultivent une amitié idéale.

Olivier, meilleur ami de jeunesse de Patrick Tambay, débutait une carrière d'attaché de presse au sein du Simca Racing Team, avant de rejoindre Jean Todt chez Peugeot Talbot Sport, et Michel Hommell, ancien de la coupe R8 Gordini, diversifiait son groupe de presse né de la course et du titre phare « Echappement », quand à l'issue d'un premier dîner ils partagèrent ce sentiment singulier de se connaître depuis toujours. Créant les occasions de se revoir et notamment au squash dont le perdant offrait une caisse de vin, l'éditeur provoquait : « Je te demanderai de me rejoindre quand j'aurai les moyens de rémunérer tes talents ».

La boutade prit effet en 1984 et six mois plus tard, Olivier hérita de la gestion du Groupe. Durant 25 ans les deux amis vécurent sans ombre dans le même bureau, l'un serein, optimiste et tenace, l'autre rigoureux, à l'esprit vif et de synthèse, les deux visionnaires.

A la fin des années 1980, Jacky Setton avait réuni dans son château de Wideville des Formules 1 « gagnantes » dont je décris dans « Une Collection d'Avance », le sens, l'originalité et l'ambition de la démarche. Le même souci de l'excellence anima les deux complices dans la discipline des rallyes, avec ces Groupe B au palmarès de feu, bluffés par leurs performances et le courage et la virtuosité des pilotes à les dompter. Michel et Olivier étaient nourris par leur implication active, pour la saison 1988 dans le championnat de France de Rallycross, aux côtés du talentueux Bruno Saby au volant de la monstrueuse Lancia Delta

S4 aux couleurs de Metal 5. Cette S4 allait former la pierre angulaire d'une collection qu'ils allaient chiner dans toute l'Europe, alors que ces éphémères et emblématiques Groupe B venaient juste de quitter la scène, assurant à la collection une authenticité et un charme inégalable. La salle des Groupe B, demeurait dans le musée de Lohéac, l'un des passages les plus exaltants, mêlant à la brutalité anguleuse de ces beautés victorieuses le recueillement et l'admiration qui étaient dû aux talents de leurs pilotes, funambules fragiles sur le fil de la vie.

En 2008 Olivier se vit offrir la direction de Citroën Racing puis de Peugeot Sport l'année suivante. Bilan : 4 titres de champion du monde pilote et constructeur au bénéfice des chevrons et deux premières places au Mans 2009 ainsi qu'un titre mondial d'endurance en 2011 au bénéfice du Lion.

Hommell s'était lui construit une sorte de féodalité dont il était le seigneur bienveillant, à la fois festive en réanimant un village endormi, Lohéac, muséale, avec une réunion de plus de 400 voitures et une exposition Arts et Traditions populaires, et sportive, en construisant un circuit capable d'accueillir une manche du Championnat du monde de Rallycross...

Cette amitié perdure, intacte et entretenue sans qu'il y ait davantage à dire de ce bel attachement que Montaigne à l'adresse de la Boétie : « parce que c'était lui, parce que c'était moi ».

La collection est le reflet du caractère des inséparables, des compéteurs !

Hervé Poulain

At the start of the 1970s, I had the privilege of meeting Michel Hommell and Olivier Quesnel, before they had forged the perfect collaboration.

Olivier, Patrick Tambay's closest childhood friend, started his career working in PR for the Simca Racing Team, before joining Jean Todt at Peugeot Talbot Sport, and Michel Hommell, a former R8 Gordini Cub competitor, was diversifying his motorsport-themed publishing group, which included the flagship publication "Echappement". Following a first dinner they shared the uncanny feeling of having known each other forever. They found reasons to meet, particularly for games of squash where the loser offered the winner a case of wine, and the publisher vowed: "I will ask you to join me when I have the means to pay for your talents".

This came to pass in 1984 and six months later, Olivier took over the running of the group. For the next 25 years, the two friends lived in each other's shadow, working in the same office. Two visionaries, one calm, optimistic and tenacious, the other rigorous, quick-witted with an eye for the big picture.

At the end of the 1980s, in his château in Wideville, Jacky Setton assembled a collection of Formula 1 "winners", with a vision, originality and ambition that I have described in "Une Collection d'Avance". It was with the same aim that our two accomplices approached the rally discipline, amazed by the performance of these cars and the courage and skill required by the drivers to tame them. Michel and Olivier were boosted by their own involvement, during the 1988

season in the French Rallycross Championship, with the talented Bruno Saby at the wheel of the monstrous Lancia Delta S4 in Metal 5 colours. This S4 would form the cornerstone of a collection they went on to assemble from across Europe, just as these ephemeral and iconic Group B cars were leaving the scene, providing an obvious appeal and a guaranteed authenticity. The Group B room is one of the most thrilling sections of the museum in Lohéac, combining the uncompromising brutality of these victorious beauties with an admiration for the talents of their drivers, tightrope walkers on the fragile thread of life.

In 2008 Olivier was offered the management of Citroën Racing, and Peugeot Sport the following year. The result: 4 driver's and constructor's world championship titles for Citroën and two first places at Le Mans in 2009, as well as a World Endurance title in 2011 for Peugeot. Meanwhile, Hommell built himself a kind of feudalism of which he has become the benevolent lord. It offers a celebration, reanimating the sleepy village of Lohéac, a museum, bringing together more than 400 cars, an exhibition of popular Arts and Traditions, and sport, with the creation of a circuit capable of hosting a round of the Rallycross World Championship...

The friendship continues, as strong as ever, summed up by the words of Montaigne talking about La Boétie: "because it was him, because it was me".

The collection reflects the personality of these two inseparable competitors!

Hervé Poulain



Group B, les voitures de légende

The legendary Group B cars

Succédant à celle des Groupe 4, la période des Groupe B, de 1982 à 1986, a été l'une des plus fascinantes de l'histoire des rallyes. En plus d'une quantité minimum de 200 exemplaires produits, le règlement peu contraignant n'imposait grosso-modo qu'un rapport entre cylindrée et poids, sans cylindrée maximum, avec possibilité d'installer un turbo (avec un coefficient multiplicateur de cylindrée de 1,4) et d'adopter une transmission intégrale. Les versions « usine » étaient très éloignées des exemplaires produits pour l'homologation et vendus au public. Ce règlement très souple a permis aux constructeurs de donner naissance à des monstres de puissance et d'efficacité, qui se sont affûtés au fil des ans. Ces voitures développaient jusqu'à 600 ch, pour un poids d'environ 900 kg, soit un rapport poids/puissance exceptionnel. Les Lancia 037 et S4, Peugeot 205 T16, Audi Quattro, Ford RS 200, Austin Metro 6R4 et Renault Maxi Turbo (une des rares deux roues motrices) en ont été les grandes animatrices et ont donné lieu à de spectaculaires affrontements entre les mains de pilotes de la trempe de Hannu Mikkola, Walter Röhrl, Markku Alen, Timo Salonen, Henri Toivonen, Ari Vatanen, Bruno Saby ou Michèle Mouton. Les deux dernières saisons ont été remportées par Peugeot et sa 205 T16 : en 1985 grâce aux sept victoires de Vatanen et Salonen et, en 1986, aux six victoires de Salonen, Kankkunen et Saby.

« Ces voitures étaient incomparables, de véritables dragsters sur route », nous a confirmé Bruno Saby. Markku Alen, célèbre pour sa phrase « Maximum attack » quand on l'interrogeait sur sa stratégie de course, fait aussi partie des pilotes qui appréciaient cette formule extrême : « J'aimais le Groupe B, sa puissance. Le pilote faisait la différence. En Groupe A, vous n'aviez que 300 ch et c'était ennuyeux », a-t-il précisé dans une interview à Classic & Sports Car.

Malheureusement, après un grave accident au Rallye du Portugal incluant des spectateurs, et celui qui a coûté la vie à Henri Toivonen et Sergio Cresto au Tour de Corse 1986 a sonné le glas de cette incroyable formule, considérée comme trop dangereuse par les responsables de la FIA.

Aujourd'hui, les voitures qui ont participé à cette période complètement folle sont devenues de véritables icônes, sans équivalent ni avant, ni après leur passage éclair dans l'histoire du sport automobile.

Created to replace Group 4, the era of Group B cars, from 1982 to 1986, was one of the most fascinating in the history of rallying. In addition to building a minimum 200 cars, the regulations imposed few constraints, other than to respect a ratio between the weight of the car and the size of its engine. There was no maximum capacity, turbos could be fitted (with a 1.4 equivalence factor) and four-wheel drive used. These 'works' versions were far removed from the models produced for homologation purposes and sold to the public. The liberal regulations allowed the manufacturers to create monsters which became even more powerful and capable as the years went by. They developed up to 600 bhp and weighed around 900 kg, an exceptional power-to-weight ratio. The Lancia 037 and S4, Peugeot 205 T16, Audi Quattro, Ford RS 200, Austin Metro 6R4 and Renault Maxi Turbo (one of the few two-wheel drive cars) were the stars of the category and made for some spectacular battles between drivers like Hannu Mikkola, Walter Röhrl, Markku Alen, Timo Salonen, Henri Toivonen, Ari Vatanen, Bruno Saby and Michèle Mouton. Peugeot won the last two seasons with its 205 T16, thanks to Vatanen and Salonen's seven wins in 1985, and to the six victories of Salonen, Kankkunen and Saby in 1986.

"The cars were unmatched, they were real dragsters for the road", Saby confirmed. Alen, famed for his phrase "Maximum attack" when asked about his strategy in rallying, was another driver who relished this extreme category: "I loved the Group B cars, the power. The driver made the difference. In Group A, you had only 300 bhp and it was boring", he noted in an interview for Classic & Sports Car.

Sadly, after a serious accident on the Rallye de Portugal involving some of the spectators, and the crash which cost Henri Toivonen and Sergio Cresto their lives on the 1986 Tour de Corse spelled the end for this incredible category, which the FIA's leaders considered too dangerous.

Today, the cars which competed during this crazy period have become true icons, with no equivalent before or after their fleeting appearance in the annals of motorsport.

Nous informons les acheteurs que l'ensemble des véhicules de la collection ont été peu utilisés ces dernières années s'agissant d'une collection muséale. Ils sont donc vendus en l'état, sans contrôle technique et devront bénéficier d'une révision générale avant de reprendre la route.

We inform buyers that all the vehicles in the collection have been little used during the last years as they are part of a museum collection. They are sold as presented and therefore require recommissioning before being driven on the road.

1986 FORD RS200 GROUPE B USINE

Véhicule de compétition
Sans titre de circulation
Competition car
Unregistered

Châssis n° 015

250.000 - 400.000 €

- Meilleur résultat d'une RS200 au Championnat du Monde des Rallyes
- Passée presque directement du rallye au musée
- Préservation exceptionnelle
- Modèle conçu par les meilleurs ingénieurs anglais

- *The best result for an RS200 in the World Rally Championship*
- *Went almost straight from a rally stage to the museum*
- *Exceptionally well preserved*
- *Designed by top English engineers*

La Ford RS200 est la seule voiture du Groupe B à avoir été conçue de toutes pièces pour cette catégorie, avec une carrosserie spécifique ne ressemblant à aucun modèle de série. Son seul défaut est d'être arrivée trop tard pour pouvoir jouer un rôle de premier plan.

Un retard qui s'explique par la mise en œuvre de ce programme après le projet Escort RS 1700 Turbo initialement prévu pour

défendre les couleurs de la marque. L'Escort se révélant une impasse, Walter Hayes, patron de Ford, fait revenir en 1983 Stuart Turner à la tête du département compétition pour mettre au point l'arme de la victoire. Pour Turner (créateur notamment de la GT70), la voiture doit être à transmission intégrale et moteur turbo en position centrale. Après avoir échoué à débaucher Gordon Murray qui travaille alors

The Ford RS200 is the only car to have been designed from the ground up to compete in Group B, with unique bodywork unlike any production model. Its only fault was that it was introduced too late to play a leading part.

A delay due to the fact that the programme was implemented after the Escort RSi700 Turbo, which was initially intended to fly the flag for the company. After

the Escort proved a dead end, Walter Hayes, the head of Ford, brought Stuart Turner back to run the motorsport department in 1983 and develop the car it needed to win. For Turner (who had dreamt up the GT70), it had to have four-wheel drive and a mid-mounted turbocharged engine. After failing to poach Gordon Murray from Brabham (faced with opposition from





chez Brabham (Bernie Ecclestone s'y oppose), Turner se tourne vers d'autres ingénieurs de tout premier plan. Il retient les projets de John Wheeler et Tony Southgate (connus pour leurs réalisations en F1) et sollicite Ghia pour dessiner la carrosserie, en insistant pour que le pare-brise ne soit pas trop incliné, de façon à éviter les problèmes de reflets. La structure monocoque de la voiture fait appel à des solutions et des matériaux d'avant-garde, à base de fibre de verre, carbone, aluminium et caissons nid-d'abeilles. En toute logique, le moteur est le Cosworth BDT (« belt-drive » version T) prévu pour le projet Escort RS 1700, mais dont la cylindrée est augmentée à 1 803 cm³ et dont la puissance atteint 250 ch en version « route » et jusqu'à 450 en configuration « rallye ». Si l'architecture globale de la voiture se rapproche de celle de la Peugeot 205 T16, elle en diffère par la position longitudinale du moteur et par la transmission, qui comporte une boîte de vitesses à l'avant et deux arbres de transmission.

En mars 1984, la voiture est présentée à la direction de Ford,

qui donne son accord pour la fabrication de cinq prototypes, puis elle est dévoilée au public au Salon de Turin, en novembre 1984. Alors que le programme initial prévoit une participation au Championnat du Monde dès la mi-1985, des problèmes de mise au point décalent les opérations et la mise en chantier des exemplaires permettant d'atteindre le total de 200 requis pour l'homologation, qui seront terminés à la fin de l'année 1985.

Finalement, la première apparition de la RS200 au Championnat du Monde a lieu en février 1986 au Rallye de Suède, où le local de l'étape Kalle Grundel remporte plusieurs spéciales et termine troisième derrière la 205 T16 de Kankkunen et la Delta S4 d'Alen. C'est un résultat prometteur, mais la liesse est de courte durée : l'épreuve suivante est le Rallye du Portugal au cours duquel Joaquim Santos, à qui une RS200 a été confiée, sort de route pour éviter des spectateurs imprudents et provoque le décès de trois personnes.

On ne reverra la RS200 que sur deux épreuves du Championnat : au Rallye de l'Acropole où >>>

Bernie Ecclestone), Turner turned to other top-flight engineers. He selected the proposals made by John Wheeler and Tony Southgate (who were known for their work in F1) and turned to Ghia to design the body, insisting that the windscreen should not be set at too steep an angle, to avoid reflections. The car's monocoque structure used cutting-edge solutions and materials, employing fibreglass, carbon, aluminium and honeycomb sections. Logically, the engine was the Cosworth BDT (Belt Drive, T-type) intended for the Escort RS 1700 but enlarged to 1803 cc; this developed 250 bhp in roadgoing trim and up to 450 bhp in rally spec. Although the car's overall layout resembled the Peugeot 205 T16, it differed in terms of the longitudinal installation of the engine and its transmission, with the gearbox at the front and two driveshafts.

In March 1984, the car was presented to Ford's directors, who gave their approval for five prototypes to be built, and then unveiled to the public at the Turin

Show in November that year. Although it was initially envisaged that the car would take part in the World Rally Championship from mid-1985, problems in its development delayed work on the project and the start of production of the 200 cars required for homologation, which would only be completed at the end of 1985.

The RS200 eventually made its first appearance in the World Rally Championship in February 1986 on the Swedish Rally, where the local driver Kalle Grundel won several stages and finished third, behind Kankkunen's 205 T16 and Alen's Delta S4. It was a promising start, but the team's joy was short-lived. During the next event, the Rallye de Portugal, Joaquim Santos ran off the road in his RS200 to avoid some reckless spectators and three people lost their lives.

The RS200 was only seen again on two rounds of the Championship: the Acropolis Rally, where Blomqvist and Grundel were in the lead before retiring with transmission problems, and the RAC Rally,>>>



>>>Blomqvist et Grundel sont en tête avant d'abandonner (transmission) et au Rallye du RAC où le meilleur résultat est celui de Grundel, cinquième.

L'arrêt du Groupe B à la fin de la saison 1986 met un terme à la carrière de la RS200 en rallye avant même qu'elle ait pu exprimer tout son potentiel. Avant cette interruption Ford travaillait sur une « Evolution » dotée d'un moteur 2 137 cm³, le BDT-E conçu par Brian Hart et capable d'atteindre 800 ch. Vingt exemplaires de cette version verront le jour, mais sans aucune participation au championnat.

Après l'arrêt du Groupe B, la RS200, connaîtra une autre vie, notamment en rallycross où sa maniabilité a fait merveille.

La voiture de la vente

Après la troisième place de Kalle Grundel au Rallye de Suède (le meilleur résultat d'une RS200 au Championnat du Monde des Rallyes), la voiture que nous présentons (châssis n°015,

immatriculation d'origine B200 YOO) participe encore en 1986 au « Rothmans Circuit of Ireland » (abandon) et à l'Audi Sport Rally où, entre les mains de Stig Blomqvist, elle remporte la victoire.

Elle est ensuite achetée par un amateur norvégien auprès de qui Olivier Quesnel en fait l'acquisition, comme il nous l'a précisé : « J'avais rencontré ce pilote norvégien en Rallycross, auquel il participait avec des RS200 Evo du team Glomma Papp. Il avait racheté la voiture de Kalle Grundel au Rallye de Suède, mais ne courait pas avec car elle était plus ancienne.

Je lui ai proposé de l'acheter, mais il a d'abord refusé et j'ai dû user de toute ma persuasion pour qu'il finisse par accepter ! Je me suis rendu chez lui en Norvège et je me souviens qu'il neigeait à l'atterrissage : j'ai pensé que l'avion allait partir en dérapage... »

Un document daté du 15 septembre 1989, à en-tête de Glomma Papp, confirme la transaction et son prix. Après quoi la voiture est rapatriée en France et

>>> where Grundel achieved the best result, finishing fifth.

The end of Group B after the 1986 season brought the RS200's career in rallying to a close before it had the chance to realise its full potential. Before this interruption, Ford had been working on an 'Evolution' model with a 2137 cc engine, the BDT-E, designed by Brian Hart and capable of producing 800 bhp. 20 such cars were built, but none took part in the Championship.

After the ban on Group B, the RS200 enjoyed a new lease of life, notably in Rallycross, where its agile handling worked wonders.

The car for sale

After Grundel's third place on the Swedish Rally (the best result achieved by an RS200 in the WRC), the car we are offering for sale (chassis no. 015, originally registered B200 YOO) took part in 1986 in the Rothmans Circuit of Ireland (where it retired) and the Audi Sport Rally, which it won, driven by Stig Blomqvist.

It was then bought by a Norwegian enthusiast, from whom Olivier Quesnel acquired it, as he explained to us: "I had met the Norwegian driver in Rallycross, where competed with the RS200 Evos in the Glomma Papp team. He had bought Grundel's Swedish Rally car but didn't drive it in competition as it was an older model.

I offered to buy it from him, but at first he refused, and I had to use all my powers of persuasion to convince him! I went to see him in Norway and remember it was snowing when we landed: I thought the plane was going to skid..."

A document dated 15 September 1989, on Glomma Papp letterhead, confirms the transaction and the price paid. After this, the car was shipped back to France and put on display in the museum.

We have a document drawn up by Graham Robson, the motoring writer and specialist in the model (he was a close friend of Stuart



February 1986, International Swedish Rally, K.Grundel and B.Melander on the way to the 3rd place on chassis 015 © Mcklein.de

exposée au musée.

Nous disposons d'un document établi par Graham Robson, journaliste automobile grand connaisseur du modèle (il était proche de Stuart Graham qui l'a fait participer à la genèse du modèle dès 1983), qui précise que le nombre de survivantes de RS200, en série 200, est de 148 exemplaires, et qui répertorie le châssis 015 comme étant une voiture d'usine, destinée à la compétition, en conduite à gauche.

La courte carrière en compétition

de cette voiture explique son exceptionnel état d'origine, avec son numéro 8 du Rallye de Suède 1986, comme si elle venait de quitter la scène des rallyes. Forte du meilleur résultat d'une RS200 en compétition internationale, elle fait partie des meilleurs exemplaires de ce modèle performant, mal connu, conçu par les plus brillants ingénieurs de l'époque et qui n'a pu exprimer tout son potentiel. Une occasion dont les amateurs ne manqueront pas de saisir tout l'intérêt.

Graham, who involved him in its development from 1983), stating that 148 RS200s survive and listing chassis no. 015 as a left-hand drive works car for the competition.

Its brief career in competition explains this car's exceptional original condition, and it still bears the number 8 from the Swedish Rally, as if it had just left the world of rallying. With the distinction of being the best-placed RS200 in international motorsport, this is one of the finest

examples of this impressive yet little known model, developed by the most brilliant engineers of its time, which never had the chance to fulfil its potential. The significance of this opportunity will surely not be lost on enthusiasts.



1985 PEUGEOT 205 TURBO 16 EVOLUTION 2

Carte grise française
French title

Châssis n° VF3741R76E5200009

600.000 - 800.000 €

- Conduite en Championnat du monde par Saby et Salonen
- C201, la « Grand-mère », la matriarche des Evolution 2
- Encore immatriculée au nom de Peugeot Sport
- La Groupe B deux fois championne du monde

- *Driven in the World Rally Championship by Saby and Salonen*
- *C201: "Granny", the grand old lady of the Evo 2 family*
- *Still registered in the name of Peugeot Sport*
- *The Group B car which was twice World Champion*



La 205 Turbo 16 fut une des plus belles réussites industrielle et technique française, à l'instar du Concorde et du TGV. Très rapidement, elle allait dominer le championnat du monde et raffer deux titres, en 1985 et 1986, malgré la concurrence très sévère d'Audi et Lancia. Le projet Groupe B avait

été annoncé par Jean Todt fin 1981, pour un premier engagement au Tour de Corse 1984 ! Le cahier des charges était simple : la voiture devait ressembler au modèle phare de la marque de Sochaux, la 205, et pour le reste : ne pas dépasser 950 kg, avoir un moteur central turbocompressé et 4 roues >>>

The 205 Turbo 16 was one of France's greatest industrial and technological successes, like Concorde and the TGV. It soon dominated the world championship and won two titles, in 1985 and 1986, despite strong competition from Audi and Lancia. The Group B programme

was announced by Jean Todt at the end of 1981, with its first entry on the Tour de Corse in 1984! The design brief was simple: the car had to look like Peugeot's best-selling 205, weigh no more than 950kg and have a mid-mounted turbocharged engine and four-wheel drive, like the Audi. >>>





>>>motrices, comme l'Audi. Ce dernier point démontrait dès 1981 de l'esprit visionnaire de Jean Todt, alors que certaines autres marques ne prendront cette voie que tardivement.

Pour cela, Jean Todt va s'entourer de collaborateurs de qualité, inventifs, passionnés et à l'esprit pragmatique comme la France Eternelle sait en produire quand on croit en elle, entre autres : Jean-Pierre Nicolas comme essayeur, Jean-Claude Vaucard du bureau étude et développement puis deux « prises » importantes venant de Renault : Jean-Pierre Boudy le motoriste, et surtout André de Cortanze l'ingénieur châssis qui travaillait alors sur la Moto ELF. A noter que de nombreux personnages importants dans l'histoire de la T16 sont passés chez Alpine, champion du Monde en 1973 : Nicolas, Saby, Jabouille, Fréquelin et, bien sûr, Jean Todt et André de Cortanze !

Le 29 mars 1984, les 200

Peugeot 205 Turbo 16 « client », indispensables à l'homologation des 20 voitures de compétition « évolutions » étaient présentées à la FIA à Mortefontaine. Elles avaient été produites en moins de 12 mois ce qui était la règle pour une homologation dans ce fameux groupe B. Le lendemain, les 20 voitures de courses étaient regroupées pour le comptage et la validation par les mêmes autorités. Ainsi, la T16 a reçu son homologation le 1er avril... Un mois après arrive le Tour de Corse 1984, la T16 démontre déjà tout son potentiel : Nicolas termine 4ème, exactement 20 ans après son engagement au Tour de Corse 1964 sur une Renault Dauphine !! Jumbo avait de beaux restes, Todt ne s'était pas trompé... Vatanen, un moment en tête, sortira de la route et la T16 partira en fumée, ce qui marquera fortement de Cortanze comme nous le verrons ensuite.

20 voitures seront fabriquées par le PTS en « évolution 1 C »,

>>>The last point demonstrated Todt's vision as early as 1981, whereas other manufacturers only went down this route much later.

To achieve this, Todt assembled a high-quality team of creative, passionate and pragmatic contributors like those that France, in its eternal glory, can produce when it believes in itself. They included Jean-Pierre Nicolas as test driver, Jean-Claude Vaucard from the R&D department, and two notable hires poached from Renault: the engine specialist Jean-Pierre Boudy and, above all, the chassis engineer André de Cortanze who was working at the time on the Moto ELF. Many key figures in the T16's history had spent time at Alpine, winner of the WRC in 1973: Nicolas, Saby, Jabouille, Fréquelin and, of course, Todt and de Cortanze!

On 29 March 1984, the 200 customer versions of the 205 Turbo 16 – essential for the 20

“Evolution” competition cars to be homologated – were presented to the FIA. They had been produced in less than 12 months, the rule for homologation in Group B. The next day, the 20 competition cars were brought in to be counted and approved by the FIA. The T16 was duly homologated on 1 April. A month later, on the 1984 Tour de Corse, the T16 demonstrated its potential: Nicolas finished 4th, exactly 20 years after driving a Renault Dauphine in the 1964 Tour de Corse! “Jumbo” still had what it took, Todt had not been wrong ... Vatanen, who was in the lead for a time, came off the road and his T16 went up in smoke, leaving a deep mark on de Cortanze.

20 Evo 1 cars were built by PTS, with the production numbers C1 to C20. The Evo 2 cars were numbered C201 to C220. These production numbers should not be confused with the chassis numbers, which were



May 1985, Tour de Corse, B.Saby and JF.Fauchille on the way to the 2nd place on the Evo 2 C201 © Mcklein.de

numéros de fabrication de C1 à C20. Les évolutions 2 seront numérotées de C201 à C220. Il ne faut pas confondre ces numéros de fabrication et les numéros de série, attachés à un titre de circulation...et parfois volage ! Les T16 compétition Evo 1 ainsi que les premières Evo 2, recevront des numéros de série spécifiques VF3741R76E5200001 à 20 afin de les immatriculer en 1984. Ces numéros de série sont tous légèrement différents de ceux des T16 « série 200 ». A partir d'octobre 1985, les Evo 2 recevront des numéros de série commençant au VF3741R76F5591501. Comme dans tous les services compétition, les caisses n'avaient pas de numéro frappé à froid. Le numéro de fabrication était peint sur l'entrée de porte conducteur, et une plaque constructeur était rivetée mais les titres de circulation pouvaient circuler d'une voiture à l'autre...

Evolution 1 et Evolution 2

JP Nicolas nous l'a récemment confirmé : la première T16, que l'on appellera Evo 1, était un vrai camion, très difficile à conduire et épuisante en rallye, avec 150 cv passant par le train avant. Bruno Saby a pensé de même de l'Evo 2 sans direction assistée... Quant à André de Cortanze, il considérait sa T16 de route personnelle blanc nacré, comme inutilisable en ville du fait de la lourdeur de la direction !

Dès son arrivée chez PTS, de Cortanze a travaillé sur

l'amélioration de la T16, puis son évolution. Avec une passion communicative, il nous a précisé ses interventions sur le châssis pour obtenir ce qui deviendra l'Evo 2 :

- Suppression de la poutre arrière maintenue par deux bras, fixant les trains et la mécanique. Très pénalisante pour l'assistance en rallye, l'ensemble fut remplacé par un châssis tubulaire permettant, en outre, d'installer un gros pot d'échappement entre le moteur et l'arrière de la voiture.

- Avant de la voiture : entièrement repensé pour le rationaliser, avec modifications du support roue de secours, des passages de roues etc...

- Arceau intégré et travail d'allègement poussé.

Résultats : l'Evo 2 était plus légère (35 kg de moins rien que sur la caisse) et beaucoup plus rigide que l'Evo 1. Elle permettait une accessibilité mécanique beaucoup plus importante.

En outre, l'ingénieur qui avait été très marqué par l'incendie de l'auto de Vatanen, va améliorer l'architecture de la tuyauterie d'essence, avec des piquages à l'arrière des réservoirs et plus par dessous. En outre, un gros ski de 1 cm d'épaisseur et pesant 70 kg venait protéger les réservoirs situés sous les sièges de l'équipage. La fin tragique de Toivonen et Cresto au TDC 86 lui donnera raison et justifiera son obsession liée au risque d'incendie.

L'autre grand point majeur de >>>

linked to a registration document ... and could be inconsistent! The competition T16 Evo 1s and the first Evo 2s were given the chassis numbers VF3741R76E5200001 to 20 so they could be registered in 1984. These chassis numbers were all slightly different from those of the "200-series" T16s. From October 1985, the Evo 2s were given chassis numbers starting VF3741R76F5591501. As in all motorsport departments, the number was not stamped on the bodysHELLS. The production number was painted on the doorjamb and a manufacturer's plate riveted in place, but the registration document could be passed from one car to another ...

Evolution 1 and Evolution 2
Nicolas recently confirmed that the first T16, later known as the Evo 1, was a real truck: it was difficult to drive and exhausting in rallying, with 150bhp going through the front wheels. Bruno Saby thought the same of the Evo 2 without power steering ... As for de Cortanze, he considered his own roadgoing T16 impossible to use in town as its steering was so heavy!

As soon as he arrived at PTS, de Cortanze set to work improving and developing the T16. With his infectious enthusiasm, he told us of the work he did on the chassis to develop the Evo 2:

- Removing the rear girder

section, held in place by two arms locating the engine and suspension. A major handicap for the service crews, this assembly was replaced by a tubular chassis, which also made it possible to fit a large silencer between the engine and the rear of the car.

- Rethinking and rationalising the front of the car, with changes to the spare wheel support, wheelarches etc.

- Fitting an integrated roll cage and carrying out extensive work to save weight.

As a result, the Evo 2 was much lighter (saving 35kg on the bodysHELL alone) and much stiffer than the Evo 1. It was much easier to work on the engine. In addition, having been deeply affected by the fire on Vatanen's car, de Cortanze improved the layout of the fuel pipes, with connections at the back of the fuel tanks rather than underneath. A large skidplate – 1cm thick and weighing 70kg – was fitted to protect the fuel tanks under the seats. The tragic deaths of Toivonen and Cresto on the 1986 Tour de Corse proved him right and justified his obsession with the risk of fire.

The other major change on the Evo 2 was to fit power steering ... but only from the 1985 San Remo! It was not fitted to C201 for the 1985 Tour de Corse which, according to Saby, made the T16 Evo 2 very hard to drive, with its greatly increased power (430 >>>



>>> l'Evo 2 fut la pose d'une direction assistée... mais seulement à partir du San Remo 1985 ! Elle n'était pas installée sur C201 au Tour de Corse 1985, ce qui d'après le pilote grenoblois, rendait la T16 Evo 2 très difficile à conduire avec une puissance plus importante (430 cv au lieu de 350) et une légèreté plus grande...

Une pompe de direction assistée, de provenance aéronautique, fonctionnant à 300 bars, fut ensuite installée, grâce à l'aide de Dassault Aviation. Cette très haute pression permettait la pose d'un vérin plus petit. Pour l'injection mécanique, un ancien de chez Matra (Guy Micard) dirigeait les techniciens de Magneti Marelli afin de la reprogrammer. De Cortanze a aussi mis en œuvre avec l'Evo 2 des

>>> instead of 350bhp) and lighter weight. A power steering pump used in aeronautics and operating at 300 bars was then fitted, with the help of Dassault Aviation. The extremely high pressure made it possible to fit a smaller cylinder. Meanwhile, Guy Micard, a former Matra engineer, directed the work of the Magneti Marelli technicians to re-program the mechanical injection system. De Cortanze also introduced some novel solutions on the Evo 2, such as using the engine coolant to heat the shock absorbers in Sweden, as on the night-time special stages at -40°, the suspension was otherwise completely inoperative, even long after the start! Virtually everything was revised or changed on the Evo 2: the brakes, clutch,



solutions originales et innovantes, comme le réchauffement en Suède des amortisseurs par l'eau du moteur, car lors des spéciales de nuit par -40°, la suspension était complètement inopérante, même longtemps après le départ, sans ce dispositif ! Pratiquement tout fut revu ou changé sur l'Evolution 2 : freins, embrayage, transmission, culasse, injection d'eau, échangeur, aérodynamique, refroidissement... Avec son large aileron arrière, c'est probablement la plus belle groupe B produite, car il faut avoir l'honnêteté de reconnaître qu'esthétiquement, par rapport à une Audi Sport ou une S4, c'est comparer Pauline Carton à Brigitte Bardot !

Le résultat de cette refonte quasi complète de la T16 fut à la hauteur des attentes : plus puissante (80 cv

de plus au minimum), plus légère de 50 kg, l'Evo 2 était, dicit JP Nicolas, « plus agile et plus facile à piloter », et, d'après Bruno Saby, un pur bonheur de conduite, certes monstrueuse et violente avec 500 cv sur les dernières versions, mais géniale avec un moteur plus facile à exploiter. Un vrai exploit à ce niveau de compétition !!

La Turbo 16 Evo 2 Serie VJ3741r76e5200009

Cette voiture immatriculée 24 FGV 75 apparaît en compétition au Tour de Corse 1985, dans les mains de Bruno Saby, il s'agit de la première apparition d'une Evo 2 en compétition, et c'est un galop d'essai car l'Evo 1 va continuer sa carrière plusieurs mois avant que sa cadette soit vraiment opérationnelle. >>>

transmission, cylinder head, water injection, intercooler, aerodynamics and cooling system. With its large rear spoiler, it was probably the best-looking Group B car built, as it must be admitted that next to the Audi Sport or S4, it was like comparing plain Jane with Brigitte Bardot!

The result of this almost complete makeover lived up to expectations: more powerful (by at least 80bhp) and lighter by 50kg, the Evo 2 was, in the words of Nicolas, "more agile and easier to drive", and, according to Saby, a delight to drive, admittedly a monster in its 500bhp final versions, but a great car with an engine that was easy to make the most of. Quite a feat at this level of motorsport!

The Turbo 16 Evo 2 Chassis No. VJ3741r76e5200009

Registered as 24 FGV 75, the car made its competition debut on the 1985 Tour de Corse, with Saby at the wheel. It was the Evo 2's first appearance in competition and a trial run, as the Evo 1's career would continue for several months until the new model was fully operational. The PTS archives record the production number of this car as C201, making it the first Evo 2, and it was also nicknamed "Granny".

The favourites for the Tour de Corse were Vatanen and Salonen, both driving Evo 1s. Saby's job was to get some miles under the wheels of the new model. However Salonen retired almost >>>



>>> Les archives PTS donnent pour celle-ci le numéro de fabrication C201, soit effectivement la première Evo 2 qui sera aussi surnommée « La grand-mère ».

Les favoris pour ce Tour de Corse, sont Vatanen et Salonen, tous deux sur une Evo 1... Saby étant chargé de faire du roulage avec le nouveau modèle. Cependant Salonen abandonne immédiatement et Vatanen, à la lutte avec J. Ragnotti et sa Maxi 5 Turbo, va sortir violemment et détruit sa T16, heureusement sans mal pour l'équipage. Bruno Saby et JF Fauchille portent les espoirs de Peugeot, et Jean Todt donne la consigne de marquer absolument des points et d'amener la voiture sur le podium. Bruno Saby nous a raconté que l'auto était épuisante sans direction assistée, très dure à conduire et délicate à maîtriser. Malgré cela, le grenoblois fait deux scratch en fin de rallye, assurant une inespérée seconde place, un véritable exploit au vu du travail restant à effectuer sur l'Evo 2 pour finir sa mise au point.

C'est dans ce but que C201 est ensuite intensivement essayée par Jean-Pierre Jabouille, sur le circuit Michelin de Ladoux, pour améliorer sa mise au point qui en avait bien besoin ! Elle part ensuite en Grèce, avant le rallye de l'Acropole, pour que Saby la teste sur de la mauvaise terre. Enfin elle part en Finlande, cette fois-ci pour des essais sur bonne terre rapide. En décembre 1985, C201 est envoyée en Italie, pour le Mémorial Bettega organisé à Bologne en l'honneur du pilote Lancia. Opposée à la nouvelle S4, la T16 Evo 2 devait remporter la finale aux mains de Salonen, au grand dam des 50 000 tifosi présents pour l'occasion ! On retrouve C201, toujours immatriculée 24 FGV 75 avec Bruno Saby sur la neige des reconnaissances du Monte-Carlo 1986. On peut imaginer qu'à l'époque les reconnaissances étaient menées tambour battant...

L'immatriculation 24 FGV 75 réapparaît au Monte-Carlo 1986 sur la T16 de Salonen, qui terminera 2ème. Les archives PTS indiquent que c'est l'Evo 2 C206 qui lui était attribuée ... C 201 a été jugée un peu usée et le pilote vedette allait fort logiquement se faire attribuer une



voiture neuve ! L'usage de cartes grises sur différentes voitures était courant chez tous les teams de l'époque, autant Peugeot, Renault, Lancia etc...

C201 entame alors une préretraite dans les locaux du PTS à Boulogne... l'immatriculation 24 FGV 75 n'apparaissant plus sur les voitures engagées par Peugeot dans le Championnat du Monde, on peut raisonnablement estimer que le titre de circulation est revenu à C201 après l'intermède sur C206 au Monte-Carlo.

En 1986, Peugeot est à nouveau Champion du Monde des rallyes... Mais le groupe B est supprimé à la fin de l'année suite aux accidents du Portugal et surtout le décès de l'équipage Toivonen/Cresto de la Lancia S4 au Tour de Corse. Il reste donc pour les anciennes gloires du groupe B, les rallyes Raid comme le Dakar ou, le rallycross.

Une évolution 2 est vendue en 1987 à Peugeot Finlande pour qu'elle soit mise à disposition du pilote Matti Alamäki, pour le championnat d'Europe de rallycross. Il y a de très fortes probabilités, selon des témoins de l'époque, que cela soit alors la « grand-mère » C201.

Ce pilote déjà titré dans la discipline, vient d'effectuer la saison 1987 sur une S4 et a perdu le titre derrière la T16 d'un autre finlandais, Seppo Niitymäki. Il décide donc de piloter une voiture de Sochoux, et avec la T16 de Peugeot Finlande repeinte en rouge, il va remporter 3 années de suite le titre de champion d'Europe : 1988, 1989 et 1990, malgré la concurrence de nombreuses anciennes groupe B,>>>

>>>immediately and Vatanen, fighting Ragnotti in his Maxi 5 Turbo, came off the road abruptly and destroyed his T16, fortunately without any injuries. Peugeot's hopes now rested on Saby and Fauchille, and Todt directed them to finish in the points and bring the car home on the podium. Saby told us that the car was exhausting without power steering, proving very hard to drive and tricky to control. Despite this, he won two stages outright at the end of the rally and achieved an unhoped-for second place, quite a feat given the work remaining to complete the Evo 2's development.

C201 was then extensively tested by Jean-Pierre Jabouille on the Michelin track at Ladoux, to bring about some much needed improvements! Next, it left for Greece, before the Acropolis Rally, for Saby to test it on poor gravel. Finally, it went to Finland, to be tested on good-quality fast surfaces. In December 1985, C201 was sent to Italy, for the Bettega Memorial held in Bologna in honour of the Lancia driver. Up against the new S4, the T16 Evo 2 driven by Salonen won the final, much to the dismay of the 50,000 tifosi present! Still registered 24 FGV 75, C201 showed up on the snow during the reces for the 1986 Monte-Carlo Rally. It is easy to imagine that at the time the reces were driven at quite a lick ...

The number 24 FGV 75 turned up again on the 1986 Monte on Salonen's T16, which finished second. The PTS archives indicate

that the Evo 2 C206 was assigned to him ... C201 was considered somewhat worn-out and it was only natural for the team's star driver to be allocated a new car! The use of the same registration document for different cars was common practice by all the teams at the time, including Peugeot, Renault and Lancia.

C201 then went into early retirement in the PTS facility at Boulogne. The registration 24 FGV 75 was no longer seen on the cars Peugeot entered in the WRC, so it is fair to assume that the registration document reverted to C201 after its time with C206 on the Monte.

In 1986, Peugeot was once again World Rally Champion. But Group B was banned at the end of the year, following the accidents in Portugal and the deaths of Toivonen and Cresto in a Lancia S4 on the Tour de Corse. For the former stars of Group B, the only options were long-distance rallies like the Dakar or rallycross.

One Evolution 2 was sold in 1987 to Peugeot Finland, for the use of Matti Alamäki in the European rallycross championship. There is a very high likelihood, according to witnesses at the time, that this car was C201, aka "Granny". A previous winner of the championship, Alamäki competed in the 1987 season with an S4 but lost the title to another Finnish driver, Seppo Niitymäki, in a T16. He therefore turned to Sochoux, and with Peugeot Finland's T16 repainted in red, he won the European title three years in a row, in 1988, 1989 and 1990, despite competition from several other former Group B cars, such as the Audi Quattro Sport, Lancia S4 and Maxi Turbo. In the meantime, he had bought the T16 from Peugeot Finland, its French registration document as 24 FGV 75 still in Peugeot's name, probably to avoid customs duties.

The Loheac Years

At the end of the 1980s, Michel Hommell and Olivier Quesnel sourced some Group B cars for the museum at Lohéac in Brittany. Formerly responsible for>>>



May 1985, Tour de Corse, B.Saby and JF.Fauchille on the way to the 2nd place on the Evo 2 C201 (2) © Mcklein.de





>>>Audi Quattro Sport, Lancia S4, Maxi Turbo... Entre temps il a racheté à Peugeot Finlande la T16, muni de sa carte grise 24 FGV 75 toujours au nom de Peugeot, non mutée probablement du fait des frais douaniers...

« Période « Musée de Lohéac » »

A la fin des années 1980, Olivier Quesnel a proposé à Michel Hommell de retrouver des groupe B pour le musée de Lohéac en Bretagne. Ancien responsable de la promotion sportive du PTS, Olivier connaît parfaitement l'ensemble des intervenants et le monde des rallyes. La T16 Evo 2 du Groupement des concessionnaires Peugeot avec laquelle Fréquelin et Wambergue ont été champions de France de Rallycross en 1988 et 1989 est justement disponible... elle est donc

destinée à la vente pour le musée. Mais le PTS a besoin de celle-ci pour des salons et comme voiture de remplacement de la course des champions de Michèle Mouton, comme l'indique le courrier de JP Nicolas de novembre 1989. Celui-ci envoie donc deux mécanos la chercher chez Orea à Signes près du circuit Paul Ricard, ceux-ci s'arrêtent ensuite près de Vitrolles dans les Bouches-du-Rhône dans un restaurant...et à leur sortie le Peugeot break d'assistance, la remorque et la T16 ont disparus ! Ils ne seront jamais retrouvés.

Olivier Quesnel se met en recherche d'une autre vraie T16 Evo 2 et négocie avec Matti Alamäki l'achat par Michel Hommell de la championne de Rallycross. La négociation durera un an. La voiture part ensuite en

>>>promoting PTS, Quesnel was very familiar with the world of rallying and everyone in it. The T16 Evo 2 belonging to the Peugeot dealer group with which Fréquelin and Wambergue had won the French rallycross championship in 1988 and 1989 was available, and was destined for the museum. But PTS needed the car for shows and as a spare car for the Race of Champions organised by Michèle Mouton, as the letter from Nicolas in November 1989 states. PTS therefore sent two mechanics to pick up the car from Orea, near the Paul Ricard track. They stopped at a restaurant in the Bouches-du-Rhône, and when they came out, their Peugeot estate, trailer and T16 had disappeared! They were never recovered.

Quesnel therefore set about looking for another genuine T16 Evo 2 and negotiated with Alamäki to buy, for Michel Hommell, the rallycross-winning car. The negotiation lasted a year. It was then sent to PTS to be fully restored and returned to its 1986 WRC spec. Quesnel confirmed to us that it is C201 and that it was therefore fitted out in the colours and with the bucket seats used by Saby and Fauchille on the 1985 Tour de Corse. During the restoration, the production number was painted over, as the interior of the museum's T16 was completely respayed.

This T16 Evo 2 is now in remarkable condition, complete and fitted only with parts supplied directly by PTS. It looks magnificent in its works livery.



restauration complète chez PTS afin d'être remise en configuration Championnat du Monde 1986. O. Quesnel nous a bien confirmé qu'il s'agissait de C201, « la grand-mère », elle avait donc reçu la décoration et les sièges de l'équipage Saby/Fauchille du Tour de Corse 1985. Lors de cette restauration, le numéro de fabrication a été recouvert car l'habitacle de la T16 du musée a été entièrement repeint.

Cette T16 Evo 2 se présente désormais dans un état de conservation remarquable, complète et équipée uniquement de pièces venant directement de PTS. Elle est magnifique avec sa décoration usine. Depuis sa réfection, au début des années 1990, la voiture a comme été figée dans le temps, elle sera à réviser intégralement, puisqu'elle a jalousement été conservée dans le

musée et n'a plus tournée depuis des décennies.

C'est à notre sens la plus belle groupe B. Elle est équipée d'une direction assistée et présente les dernières évolutions du modèle. Il n'a été construit que 20 Evo 2, et plusieurs ont été détruites. C'est une occasion exceptionnelle d'acquérir le Graal des groupe B, la meilleure des T16 selon Bruno Saby et JP Nicolas, profondément différente de l'Evo 1 grâce aux travaux d'André de Cortanze.

Pour couronner le tout, la T16 du musée de Lohéac est dotée d'un superbe palmarès : deuxième au Tour de Corse avec Bruno Saby, première au Mémorial Bettega avec Salonen, et trois fois championne d'Europe en rallycross avec Alamäki.

Gilles Vallerian

Since the car's rebuild at the start of the 1990s, it is as if it has been frozen in time. It will therefore need to be fully overhauled, as it has been jealously preserved in the museum and has not been driven for several decades.

In our view, it is the best-looking Group B car. It is fitted with power steering and features the final changes made to the model. Only 20 Evo 2s were built, many of which have been destroyed. This is an exceptional opportunity to acquire the Holy Grail of Group B cars, the best T16 according to Saby and Nicolas and a car that is fundamentally different from the Evo 1, thanks to de Cortanze's work.

To crown it all, the T16 from Lohéac can boast a remarkable tally of results: second on the

Tour de Corse with Saby, the winner of the Bettega Memorial with Salonen and three times European rallycross champion with Alamäki.

Gilles Vallerian

Ex Miki Biasion, Ex Bruno Saby, Voiture d'usine / *Ex-Miki Biasion, ex-Bruno Saby, works car*

1986 LANCIA DELTA S4

Véhicule de compétition
Sans titre de circulation
Competition car
Unregistered

Châssis n° 227

600.000 - 800.000 €

- Rare Groupe B d'usine authentique
- A couru dans la livrée Lancia Martini avec M. Biasion en 1986
- Historique suivi, depuis 1988 entre les mains du propriétaire actuel
- Ex Bruno Saby, un des meilleurs pilotes de rallye des années 1980
- *Rare authentic works Group B car*
- *Competed in Lancia Martini racing colours with Biasion in 1986*
- *Well-documented history, in current ownership since 1988*
- *Ex-Bruno Saby, one of the top rally drivers in the 1980s*



Au début du Groupe B, Lancia s'engage au Championnat du Monde des Rallyes avec la 037, voiture légère et efficace. Mais sa transmission traditionnelle aux seules roues arrière avoue ses limites face à la concurrence et notamment aux Audi Quattro et Peugeot 205 T16 qui, avec leur transmission intégrale, font des merveilles.

Pour que Lancia retrouve sa place au sommet des classements, Cesare Fiorio et Claudio Lombardi décident de partir d'une feuille blanche et vont donner naissance à la Delta S4. Souhaitant rester au-dessous de 900 kg, ils limitent la cylindrée à 1759 cm³ pour respecter le rapport imposé par le règlement. Ils mettent au point>>>

At the start of Group B, Lancia entered the World Rally Championship with its light and capable 037. But its traditional rear-wheel drive layout had its limitations when compared with competitors such as the Audi Quattro and Peugeot 205 T16, whose four-wheel drive worked wonders.

In order for Lancia to regain its place at the top of the rankings, Cesare Fiorio and Claudio Lombardi decided to start from a blank sheet of paper and created the Delta S4. They wanted to keep its weight under 900 kg and therefore limited the engine capacity to 1759 cc, to comply with the restrictions imposed in >>>



>>> un nouveau moteur 16 soupapes entièrement en aluminium, dont ils souhaitent extraire au moins l'équivalent des 450 ch de celui de la Peugeot. Pour compenser les défauts du turbocompresseur (faible puissance à bas régime, temps de réponse), Lombardi a l'idée d'associer pour la première fois un turbo et un compresseur à commande mécanique, le Volumex : le résultat est un moteur à la fois souple et puissant. L'indispensable transmission intégrale comporte un coupleur Ferguson qui permet une répartition qui peut varier de 40/60 avant/arrière à 100% en faveur de l'arrière. Placée longitudinalement et en évitant tout porte-à-faux, cette mécanique trouve place dans un châssis tubulaire renforcé de panneaux de Kevlar et de carbone, le tout étant habillé d'une carrosserie en fibre de verre évoquant la forme de la Delta de série.

Prévue pour entrer dans la ronde des rallyes au milieu de la saison 1985, la Lancia Delta S4 fait finalement sa première apparition officielle en novembre, au rallye du RAC. Prouvant d'emblée ses qualités, elle remporte les deux premières places entre les mains de Henri Toivonen et Markku Alen. L'année suivante, le titre se joue au coude-à-coude avec Peugeot et, à la fin de la saison, Lancia est en tête mais l'annulation par la

FIA du résultat du Rallye de San Remo proclame la victoire de Peugeot. Entretemps est survenu le dramatique accident de Henri Toivonen au Tour de Corse et l'annonce de l'arrêt du Groupe B. Il est légitime de penser que l'expérience acquise avec la S4 a profondément aidé l'équipe Lancia à bâtir l'aventure de la Delta HF Integrale qui, de 1987 à 1992, va dominer la scène des rallyes.

La voiture de la vente

La Lancia Delta S4 d'usine que nous présentons est sortie du département Compétition Abarth en 1986 en configuration Groupe B. En livrée Lancia Martini, immatriculée TO 52127 F, elle a magnifiquement démarré sa carrière en décembre 1986 avec une deuxième place au « Memorial Bettega » où elle était engagée comme voiture officielle entre les mains de Miki Biasion. Elle portait le numéro de course 2. La voiture gagnante était celle de Markku Alen qui était le châssis 228 immatriculé TO 52126 F.

Avec la disparition du Groupe B, les voitures ont connu un arrêt soudain et les constructeurs et pilotes se sont tournés vers d'autres disciplines pouvant accueillir ces machines. C'est ainsi qu'on a revu cette voiture en 1987 aux 24 Heures de Chamonix où se sont relayés au volant Miki Biasion et Bruno Saby.

Il existait une autre spécialité>>>

>>>the regulations. They developed a new all-aluminium 16-valve engine, which they wanted to match or beat the 450 bhp developed by the Peugeot. To offset the drawbacks of the turbo (lack of power at low revs and delayed response), Lombardi had the original idea of combining a turbo and a mechanical supercharger, the Volumex, resulting in an engine that was both powerful and flexible. Four-wheel drive was essential, and the Ferguson viscous coupling allowed the torque split to be varied from 40/60 front/rear to 100% to the rear. The engine was mounted lengthwise ahead of the rear axle in a tubular chassis strengthened with Kevlar and carbon panels, covered with a fibreglass body styled on the lines of the production Delta.

Planned to enter the rally championship in the middle of the 1985 season, the Lancia Delta S4 finally made its first official appearance in November, on the RAC Rally. It immediately proved its qualities, finishing first and second in the hands of Henri Toivonen and Markku Alen. The following year, the title was a close fight with Peugeot and at the end of the season Lancia was ahead, but the FIA annulled the results of the San Remo Rally, handing victory to Peugeot. Meanwhile,

Henri Toivonen was involved in a tragic accident on the Tour de Corse, heralding the end of Group B. It would be reasonable to assume that the experience Lancia gained with the S4 helped it greatly in developing the Delta HF Integrale, which would dominate the world of rallying from 1987 to 1992.

The car for sale

The works Lancia Delta S4 presented here left Abarth's competition department in 1986 in Group B configuration. In the Lancia Martini colours and registered TO 52127 F, its career got off to a flying start in December 1986, when it finished second in the 'Memorial Bettega', as an official entry driven by Miki Biasion with the racing number 2. Markku Alen was at the wheel of the winning car: chassis number 228, registered TO 52126 F.

With the cancellation of Group B, the cars came to an abrupt standstill, and the manufacturers and drivers turned to other branches of motorsport for which the cars were eligible. This car could thus be seen again in 1987 during the 24 Heures de Chamonix ice race, when Biasion and Saby took turns behind the wheel. The Group B cars were also accepted in another discipline, that of rallycross. These events took place on closed tracks, >>>





December 1986, Memorial Bettega, M.Biasion on the way to the 2nd place on S4 chassis 227 © Mcklein.de



Bruno Saby behind the wheel of the S4 chassis n° 227, during the 1988 French Rallycross Championship, in the Metal 5 livery © Archives Michel Hommell





» où les Groupe B étaient acceptées : le Rallycross. Se déroulant sur circuit fermé, il pouvait assurer une sécurité que ne permettait pas le rallye. C'est cette direction qu'a pris cette Delta S4, grâce à Bruno Saby.

Revenons un peu en arrière : en 1985 et 1986, le célèbre pilote grenoblois court pour Peugeot et, quand le Groupe B s'arrête, le constructeur de Sochaux lui propose de participer au Paris-Dakar avec les 205 Turbo 16. « J'ai refusé la proposition car je ne me sentais pas prêt pour le rallye-raid, » nous a indiqué Bruno Saby. « Et surtout, je rêvais de remporter le Rallye de Monte-Carlo. » Il s'y engage en 1987 avec Lancia Martini qui fait courir les Delta HF 4x4 Groupe A, mais doit abandonner sur panne de transmission alors qu'il est aux avant-postes. La chance lui sourit en 1988 où il réalise enfin son rêve et remporte en janvier le célèbre rallye.

« Après le Groupe B, le programme des constructeurs était réduit et en 1988 j'ai donc eu l'idée de participer au Championnat de France de Rallycross et de créer ma propre équipe, Grenoble Sport Auto. Lancia m'a aidé, de même que le Groupe Hommell qui était

à l'origine du Rallycross en France. Et avec l'accord de Cesare Fiorio, nous avons pu récupérer une Lancia Groupe B officielle. » C'est la n°227. Selon Olivier Quesnel, qui dirige alors le Groupe Hommell, « elle était destinée à un patron de Fiat, mais il a accepté qu'elle nous soit vendue car il considérait que les voitures devaient être utilisées. »

Préparée chez Grenoble Sport Auto pour cette nouvelle discipline avec le soutien officiel de Lancia, elle se présente aux couleurs de Métal 5 et va connaître une saison extrêmement disputée, comme le rappelle Olivier Quesnel : « Nous avons eu une saison d'enfer contre Peugeot. Lors de la dernière épreuve, nos deux équipes étaient à cinq victoires chacune. » Bruno Saby poursuit : « Tout au long de la saison je me suis battu contre Guy Fréguelin, ami et rival de longue date, qui avait une 205 T16. La dernière course avait lieu à Trappes et nous étions à égalité de victoires, cinq partout, donc cette dernière épreuve était déterminante. Vous savez qu'en Rallycross, partir en tête est primordial car il est impossible ensuite de doubler. Et là, la 205 avait un moteur Pikes Peak extrêmement puissant et Guy est

» ensuring a greater degree of safety than rallying. This was the direction taken by this Delta S4, thanks to Saby.

But let's go back a bit: in 1985 and 1986, Saby was driving for Peugeot and when Group B came to an end, Peugeot invited him to take part in the Paris-Dakar with the 205 Turbo 16. "I turned down their offer as I didn't feel ready for that kind of long-distance rally", Saby told us. "And, above all, my dream was to win the Monte-Carlo Rally." He entered the 'Monte' in 1987 with Lancia Martini, which was fielding the Group A Delta HF 4x4s, but had to retire due to transmission failure when he was among the leaders. He was in luck in January 1988, when he finally fulfilled his dream and won the famous rally.

"After Group B, the manufacturers scaled back their programmes, and in 1988 I therefore had the idea of taking part in the French Rallycross Championship and setting up my own team, Grenoble Sport Auto. Lancia helped me, as did the Hommell Group, which was the instigator of rallycross in

France. And with Cesare Fiorio's agreement, we were able to pick up an official Group B Lancia." It was number 227. According to Olivier Quesnel, who was running the Hommell Group at the time, "it was intended to go to one of Fiat's directors, but he agreed to sell it to us, as he believed cars were meant to be used."

Prepared by Grenoble Sport Auto for this new discipline with official support from Lancia, it sported the colours of 'Métal 5' and embarked on a fiercely contested season, as Quesnel recalls: "We had one hell of a fight with Peugeot that year. Going into the final round, our teams had five wins each." Saby continues the story: "Throughout the season, I had been battling against Guy Fréguelin, an old friend and rival, who had a 205 T16. The last round was held at Trappes and we had five wins each, so this last race would be decisive. In rallycross, starting in the lead is essential, as afterwards it's impossible to overtake. Well, the 205 had an extremely powerful Pikes Peak engine and Guy went into the first corner ahead of me. We were bumper to bumper throughout



arrivé devant moi au premier virage. Nous avons fait toute la course capot contre coffre et il a passé la ligne d'arrivée un demi-capot devant moi. C'est une saison dont on se souviendra ! »

Après cette année mémorable, la voiture, acquise par Michel Hommell, a pris la direction du musée. « Nous étions en train de constituer la collection de Groupe B, » confirme Olivier Quesnel. « La voiture a été remise dans sa livrée Lancia Martini d'origine et elle a immédiatement intégré le musée. »

Elle est donc aujourd'hui dans un état d'origine exceptionnel, avec un historique qui l'est tout autant. Née voiture d'usine, habillée de la mythique livrée Martini, elle a ensuite évolué entre les mains d'un des meilleurs pilotes de rallye de son époque, avec l'assistance de Turin. De là, elle est passée directement en exposition où elle a gardé toute son intégrité. C'est sans doute une des Delta S4-s'usine les plus authentiques parmi les survivantes de ces machines exceptionnelles.

the race and he crossed the finish line half a bonnet's length in front of me. That was a season we'll always remember!"

After this memorable year, the car was bought by Michel Hommell and then headed for the museum. "We were in the process of establishing the Group B collection", Quesnel confirms. "The car was restored to its original Lancia Martini livery and immediately took its place in the museum."

Today, it is in exceptional original condition, with an equally remarkable history. A works car from the start, in the legendary Martini colours, it was driven by one of the top rally drivers of its time, with support from Turin. Immediately after this, it became part of an exhibition, where its integrity has been preserved. Of all these exceptional cars, it is undoubtedly one of the most authentic works Delta S4s to survive.



« Un de ses atouts était son moteur »

La Lancia Delta S4 a fait partie des plus brillantes des voitures du Groupe B. Pour Bruno Saby, « C'était une voiture très équilibrée pour toute la saison. Un de ses atouts était son moteur. Grâce à l'association du turbo et du compresseur Volumex, on avait de la puissance sur toute la plage de régime. Les voitures du Groupe B étaient exceptionnelles et j'ai eu énormément de chance de bien les connaître. C'est toujours une grande émotion de les retrouver à Lohéac et de reprendre le volant de ma S4 pour quelques tours de circuits. »

Markku Alen, fidèle pilote Lancia, connaît bien la S4 : « Avec la O37, la propulsion était toujours un handicap. Il n'était pas vraiment possible de gagner sur la neige ou sur la terre. Nous sommes arrivés très tard avec la S4, mais je m'y suis habitué très rapidement. »

Quant à Roberto Vittone, ancien ingénieur Lancia, « la S4 était fantastique, mais nous n'en avons profité qu'une année. Elle a commencé à 430 ch et en approchait 500 à San Remo, mais nous n'avons pas eu le temps de la faire évoluer. Nous aurions pu aller encore plus loin, peut-être gagner encore 30%. »

(Propos tirés d'interviews à Classic & Sports Car).

“One of its strengths was its engine”

The Lancia Delta S4 was one of the most outstanding cars in Group B. For Bruno Saby, “It was a very well-balanced car for the whole season. One of its strengths was its engine. Thanks to the combination of the turbo and the Volumex supercharger, we had power across the rev range. The Group B cars were exceptional, and I was enormously lucky to have known them. It's always an emotional moment when I see them at Lohéac and get behind the wheel of my S4 for a few laps of the track.”

Markku Alen, a loyal Lancia driver, knows the S4 well: “The O37's rear-wheel drive was always a handicap. You couldn't really win on snow or gravel. We arrived very late with the S4, but I quickly got used to it.”

Roberto Vittone, a former Lancia engineer, adds: “The S4 was fantastic, but we only had it for a year. It started out with 430 bhp and was close to 500 bhp at San Remo, but we didn't have enough time to develop it. We could have gone further and maybe got another 30% from it.”

(Comments taken from interviews in Classic & Sports Car).

1988 AUDI SPORT QUATTRO SI

Véhicule de compétition
Sans titre de circulation
Competition car
Unregistered

Châssis n° 85 ZGA 905 016

1.000.000 - 1.300.000 €

- Exposée au Manoir de l'Automobile depuis 1989
- Vendue directement par Audi AG à Olivier Quesnel
- État de préservation exceptionnel pour une voiture de rallye
- Ultime évolution de l'Audi Quattro, une des voitures les plus mythiques du Groupe B

- *Displayed at the Manoir de l'Automobile since 1989*
- *Sold directly to Olivier Quesnel by Audi AG*
- *Exceptional condition for a rally car*
- *Final version of the Audi Quattro, one of the most legendary Group B cars*



« C'était la plus monstrueuse ! » nous a confié Bruno Saby à propos de l'Audi Quattro. Monstrueuse par son bruit démoniaque, ses performances ahurissantes et son allure brutale, surtout dans sa dernière version dont la carrosserie disparaissait sous les ailerons acérés et les extensions d'ailes agressives.

Même si l'Audi Quattro n'a pas atteint son objectif en Groupe B, sa légende a commencé à s'écrire auparavant avec son titre de 1982 au Championnat du Monde des Rallyes. On est encore en Groupe 4 et, pour comprendre le succès de cette voiture, il faut revenir un peu en arrière.>>>

"The greatest monster of them all!" was how Bruno Saby described the Audi Quattro. A monster for the infernal noise it made, its amazing performance and its brutal appearance, especially in its final version, its body hidden under sharp-edged spoilers and aggressive

wheelarches.

Even though the Quattro missed its goal in Group B, it had already become the stuff of legend with its WRC title in 1982. That was still in the era of Group 4, and to understand the car's success we need to go back a little.

When Ferdinand Piëch, the>>>





>>>Lorsque Ferdinand Piëch, qui est à l'origine chez Porsche des 908, 917 et Can-Am, passe chez Audi, il décide d'apporter à Ingolstadt la qualité Porsche. Et il souhaite le faire savoir. Pour promouvoir une voiture de tourisme, quelle est la discipline la mieux adaptée ? Le rallye, bien sûr, qui permet aux acheteurs de s'identifier aux voitures qui participent, proches de celles qui sont commercialisées. C'est donc décidé, Audi doit s'engager en rallye.

Avant toute chose, il faut une voiture susceptible de gagner. Du côté moteur, elle utilisera le 5-cylindres imaginé par Piëch, une architecture originale plus légère que les traditionnels 6-cylindres, mais tout aussi souple. Pour transmettre au mieux la puissance de cette mécanique au sol, Piëch a une autre idée peu ordinaire, celle des quatre roues motrices. Ce type de transmission n'est réservé jusqu'à présent qu'aux véhicules tout terrain ou à de rares sportives isolées, et c'est la première fois qu'il va être ainsi appliqué à un modèle de grande diffusion.

C'est ainsi que voit le jour l'Audi

Quattro : dévoilée au Salon de Genève 1980, c'est l'évènement de l'année. Elle allie le confort d'une berline de luxe et les performances d'une voiture de sport, avec son moteur 200 ch et sa carrosserie coupé un peu massive. Selon Piëch, « Avec la Quattro, il s'agit d'abord de démontrer que les quatre roues motrices sont un progrès non seulement sur le neige, le verglas et les sols glissants, mais aussi sur sol normal, en dur, des pays à réseau routier moderne » Et, comme le précisera Jean Bernardet, journaliste automobile de premier plan, « Il ne fait aucun doute que la Quattro marque une date très importante dans l'évolution des voitures, dont elle repousse les limites de performance et de sécurité. »

Reste à engager cette machine en course et elle est donc homologuée en Groupe 4 en janvier 1981. Avec une équipe de pilotes composée de Walter Röhrl, Hannu Mikkola, Michèle Mouton et Stig Blomqvist, elle se révèle d'une redoutable efficacité et montre dès le Rallye de Monte-Carlo sa supériorité par rapport aux Renault 5 Turbo, même si elle doit abandonner. Elle signe sa

>>> instigator of the 908, 917 and Can-Am at Porsche, moved to Audi, he resolved to bring Porsche's standards of quality to Ingolstadt. And he wanted it to be known. To promote a road car, which branch of motorsport would be most suitable? Rallying, of course, as this allowed customers to identify with the cars taking part, which were close to the models on sale. It was settled, Audi would go into rallying.

First, it needed a car that could win. It would use the five-cylinder engine conceived by Piëch, an original configuration that was lighter than traditional sixes but just as flexible. In order to put this power down, Piëch had another novel idea: four-wheel drive. This type of transmission had previously been reserved for off-road vehicles and a few small-scale sports cars; this was the first time it would be used on a mass-produced model.

And so the Audi Quattro emerged: unveiled at the Geneva Motor Show in 1980, it was the event of the year. It combined the comfort of a luxury saloon

with the performance of a sports car, with its 200bhp engine and rather heavy coupé bodywork. According to Piëch, "With the Quattro, we needed first to demonstrate that four-wheel drive was an advance, not just on snow, black ice or slippery surfaces, but also on normal, well-paved roads in countries with a modern road network." As Jean Bernardet, a leading motoring journalist, pointed out, "There can be no doubt that the Quattro was a major milestone in the development of road cars, pushing back the limits of their performance and safety."

It only remained to enter the car in competition, and it was duly homologated in Group 4 in January 1981. With Walter Röhrl, Hannu Mikkola, Michèle Mouton and Stig Blomqvist making up the team of drivers, it proved formidably effective and demonstrated its superiority over the Renault 5 Turbos as soon as the Monte-Carlo Rally, even though it was forced to retire. It scored its first victory on the 1981 San Remo Rally with Michèle



première victoire au Rallye de San Remo 1981 avec Michèle Mouton et s'impose magistralement pour la saison 1982 en remportant le titre mondial.

Lors de l'apparition du Groupe B, Audi agit dans deux directions : d'une part en modifiant la version Groupe 4 pour permettre, par une simple extension d'homologation, de l'inscrire en Groupe B. Ce sera la Quattro A2. Et d'autre part en mettant en œuvre une vraie Groupe B, la Quattro Sport, avec sa version d'homologation produite à 200 exemplaires. Plus courte, elle bénéficie de nombreuses modifications permettant de l'alléger et d'en augmenter la puissance, mais les constructeurs concurrents ont eu le temps de réagir aux quatre roues motrices de la Quattro et se présentent avec des machines capables de lui tenir tête. En fait, les dirigeants de la marque allemande souhaitent que la forme de leur voiture reste proche de la version de série, ce qui impose de conserver le moteur en porte-à-faux avant, disposition peu favorable à la maniabilité, qui ne peut égaler celle

des Lancia 037 ou Peugeot 205 T16. Côté mécanique, le moteur 2.2 litres double arbre 20 soupapes turbo est puissant et peut atteindre 400 ch, mais difficile à maîtriser car utilisable sur une plage de régime étroite.

En 1984, Michèle Mouton arrive deuxième à Pikes Peak avec une version 500 ch spéciale mais, en rallyes, la Quattro Sport peine à signer de bons résultats et, si Audi remporte à nouveau le titre cette année-là avec Stig Blomqvist, c'est en partie grâce aux Quattro A2.

En 1985, la Quattro Sport monte en puissance mais elle trouve sur son chemin la 205 Turbo 16 qui s'impose pour la première fois au championnat, entre les mains de Timo Salonen.

Il est indispensable de faire évoluer le modèle et Audi va le faire avec la Quattro Sport SI. Cette fois, les ingénieurs ont le feu vert pour s'éloigner de la version de série et ils ne s'en vivent pas. Pour cette ultime évolution, ils reculent le moteur, déplacent les radiateurs à l'arrière, modifient la transmission et obtiennent une répartition du poids de 52/48>>>

Mouton and dominated the 1982 season, winning the world title.

When Group B was introduced, Audi did two things. First, it modified the Group 4 version to allow it – simply by extending its homologation – to be entered in Group B as the Quattro A2. Secondly, it developed a true Group B car, the Quattro Sport, of which 200 homologation versions were built. It was shorter and several changes were made to save weight and increase its power; but Audi's rivals had time to react to the Quattro's four-wheel drive and now had their own cars which could compete with it. In reality, the German company's directors wanted the shape of their car to remain close to the production model. This forced them to keep the engine ahead of the front axle, a layout detrimental to the car's handling, which was unable to match the Lancia 037 or Peugeot 205 T16. Under the bonnet, the turbocharged 2.2-litre 20-valve DOHC engine was powerful, producing up to 400bhp, but was difficult to control as it had a

narrow power band.

In 1984, Mouton came second at Pikes Peak with a special 500bhp version, but in rallying, the Quattro Sport struggled to achieve good results, and although Audi won the title again that year with Blomqvist, its victory was in part down to the Quattro A2.

In 1985, the Quattro Sport gained momentum but came up against the 205 Turbo 16, which won the championship for the first time, driven by Timo Salonen.

It was essential for Audi to develop the model further, and this it did with the Quattro Sport SI. This time, the engineers were given the green light to diverge from the production model, and they took full advantage of this. For this final version, they moved the engine back, relocated the radiators to the rear, modified the transmission and obtained a much better weight distribution of 52:48 front-to rear. Significant improvements were also made to the engine, which gained the flexibility it had lacked. The body was now fitted with an impressive aerodynamic kit to increase>>>



>>> avant/arrière, beaucoup plus satisfaisante. Le moteur connaît lui aussi d'importants progrès et gagne la souplesse qui lui faisait défaut. La carrosserie s'enrichit d'impressionnants appendices aérodynamiques pour augmenter l'appui et Audi tient une machine capable de gagner à nouveau. Elle passe de 0 à 100 km/h en 2,6 s et, selon Hannu Mikkola, « quand tu démarres, tu es projeté en avant si brutalement que tu pourrais croire qu'un camion de cinq tonnes t'a embouti à l'arrière en pleine vitesse. C'est d'une puissance inouïe. » Ainsi, la première victoire du modèle, fin 1985 à San Remo entre les mains de Walter Röhrl, redonne confiance à l'équipe.

Mais la saison 1986 s'annonce difficile pour le constructeur allemand. Michèle Mouton et Stig Blomqvist, appelés ailleurs, quittent l'équipe et Hannu Mikkola et Walter Röhrl restent seuls pour défendre ses couleurs. Ils terminent troisième et quatrième au Rallye de Monte-Carlo, derrière Lancia et Peugeot et, après une absence en Suède, sont de retour au Rallye de Portugal.

Mais le dramatique accident de la Ford RS200 de Joaquim Santos, qui provoque le décès de trois spectateurs, entraîne le retrait d'Audi de la scène des rallyes.

Le constructeur reste toutefois fidèle à Pikes Peak, dont les résultats sont importants pour le marché américain. Après les victoires de Michèle Mouton en 1985 et Bobby Unser en 1986, une Quattro Sport est engagée en 1987 avec Walter Röhrl. Pour les 20 km de montée de la « Race to the Clouds », dont le départ s'effectue à 2 865 m d'altitude et se termine à 4 305 m, la voiture qu'il utilise est sans doute la plus extrême des Quattro Sport SI jamais produites. Avec 600 ch pour un poids de 1 000 kg, un système de turbo assurant que la pression ne retombe jamais, des ailerons aérodynamiques dans tous les sens, la voiture bat le record en 10 mn 47,85 s. L'honneur est sauf, la Quattro peut prendre sa retraite de la compétition en laissant derrière elle le souvenir d'une des voitures de rallye les plus spectaculaires de tous les temps.

>>> downforce and Audi once again had a car that could win. It went from 0-100kph in just 2.6sec and, according to Mikkola, "When you started off, you were thrust forward so brutally that you would have thought that a five-ton truck had crashed into the back of you at full tilt. The power was unheard-of." The car's first victory, achieved by Röhrl on the San Remo at the end of 1985, restored the team's confidence.

But the 1986 season promised to be difficult for Audi. Mouton and Blomqvist moved to other teams, leaving Mikkola and Röhrl on their own to defend its colours. They finished third and fourth in the Monte-Carlo Rally, behind Lancia and Peugeot, and after missing the Swedish event, returned for the Rallye de Portugal. But Joaquim Santos' tragic accident in his Ford RS200, which resulted in the death of three spectators, led to Audi's withdrawal from rallying.

The manufacturer nonetheless remained faithful to Pikes Peak, where the results were important

in the North American market. After Mouton and Bobby Unser had won the event in turn in 1985 and 1986, Audi entered a Quattro Sport for Röhrl in 1987. For the 12.4 mile-long hill climb, known as "The Race to the Clouds" – which started at an altitude of 9400ft and finished at 14,124ft – Röhrl's car was undoubtedly the most extreme Quattro Sport SI ever built. With 600bhp and a weight of 2200lb, a turbo system which ensured that the boost pressure never dropped off and spoilers everywhere, the car beat the record with a time of 10:47.85. Audi's honour was saved and the Quattro could retire from competition, leaving the memory of one of the most spectacular rally cars of all time.

La voiture de la vente

En 1988, Michèle Mouton décide d'organiser à Montlhéry la « Course des Champions », en hommage à Henri Toivonen, disparu au Tour de Corse 1986. Cette première épreuve se déroule le 4 décembre et utilise un tracé qui emprunte des morceaux du circuit officiel et des sections situées à l'intérieur de l'anneau de vitesse, dont certaines en terre. Elle accueille les huit derniers champions du monde et se déroule sous forme d'une spéciale chronométrée, les pilotes se succédant à bord des mêmes voitures prêtées par les constructeurs. Le « champion des champions » est récompensé par le trophée Henri Toivonen qui, lors de cette première édition, revient à Juha Kankkunen, devant Timo Salonen.

Pour la suite, laissons la parole à Olivier Quesnel, alors directeur du Groupe Hommell. « Michèle Mouton était venue nous voir rue de Lille, où se situait les bureaux du groupe, et nous l'avons un peu aidée à boucler l'organisation

de l'évènement, au niveau de la communication en particulier. » D'ailleurs, le programme est édité sous la forme d'un "hors-série" d'Auto Hebdo, un des titres du groupe.

« Je me suis bien sûr rendu à Montlhéry le jour de la course, » poursuit Olivier Quesnel, « et je suis soudain tombé en arrêt devant une Audi Quattro Sport SI. Je me suis dit, "Celle-là, elle est pour moi !" Je suis allé au stand voir le responsable Audi, qui m'a répondu que les voitures n'étaient pas à vendre. Je suis reparti à l'assaut, en parlant de mon passé chez Peugeot-Sport avec Jean Todt, en demandant à Michèle Mouton de m'appuyer et en précisant que la voiture était pour un musée.

Enfin, après un long travail de harcèlement, ils sont tombés d'accord pour me vendre la voiture. Je me suis ensuite rendu à Ingolstadt et là, dans la cour, il y avait plusieurs voitures de course sous bache et, au milieu, la Quattro SI qu'ils me réservaient, sans bache, avec un panneau "Welcome»»

The car for sale

In 1988, Mouton decided to organise the "Race of Champions" at Montlhéry as a tribute to Henri Toivonen, who died during the Tour de Corse in 1986. The first event was held on 4 December and combined parts of the official circuit with sections – some of them on gravel – inside the ring. The last eight world champions took part in the race, run as a timed special stage, with the drivers following one another in the same cars loaned by the manufacturers. The "Champion of Champions" received the Henri Toivonen Trophy, and for the first edition, it was awarded to Juha Kankkunen, ahead of Timo Salonen.

Let us allow Olivier Quesnel, then a director of the Hommell Group, to pick up the story: "Michèle Mouton came to see us at our offices in the rue de Lille and we gave her some help finalising the organisation of the event, particularly on the communications side." The

programme, moreover, was published as a special edition of Auto Hebdo, one of the group's titles.

"I naturally went to Montlhéry on the day of the race", Quesnel continued, "and suddenly I was struck by the sight of an Audi Quattro Sport SI. I said to myself, "That car's for me!" I went to see the person in charge of the Audi, who told me that the cars were not for sale. I had another go, talking about my background at Peugeot Sport with Jean Todt, asking Michèle Mouton to support me and emphasising that the car was for a museum.

Finally, after pestering them for a long time, they agreed to sell me the car. I then went to Ingolstadt, and there in the courtyard were several competition cars under covers and, in the middle, the Quattro SI reserved for me, with no cover and the sign "Welcome Olivier"! It was quite moving.

We completed all the paperwork with Audi AG, including a lengthy sales»»





>>> Olivier"! C'était assez émouvant.

Nous avons fait tous les papiers avec Audi AG, incluant un long contrat de vente, et mon équipe est partie chercher la voiture pour la ramener chez Bruno Saby à Grenoble, pour une préparation, avant son installation au musée. Il se trouve que ce même week-end, Bruno organisait un événement caritatif sur le circuit de vitesse qui datait des Jeux Olympiques de 1968. Quand il a vu la Quattro arriver sur la remorque, il a réussi à me convaincre de le laisser rouler. Je lui ai juste demandé de faire attention... Puis est arrivé Ari Vatanen, qui m'a demandé la même chose. Et enfin Michèle Mouton. Je n'ai pas pu refuser! Mais le turbo a cassé. J'en ai demandé un autre à Audi et, après réparation, la voiture est partie au musée. »

Aujourd'hui, le dossier de la voiture comporte un courrier de Audi Sport du 22 février 1989 signé de H.P. Gassen et S. Krause évoquant le contrat de vente, ainsi que la facture de la vente, en date du 9 mars 1989. Celle-ci précise que la voiture est sortie d'usine le 14 septembre 1988 de couleur « Alpinweiss » et que le compteur

totalise 1 000 km. Comme le confirment sa date de sortie et son kilométrage, la Course des Champions est la seule épreuve à laquelle cette voiture a participé, entre les mains des meilleurs pilotes qui se sont succédés au volant. Elle fut parfois utilisée par les pilotes de passage à Lohéac et le moteur a été refait au début des années 2000. Elle présente une authenticité et un historique exceptionnels, que confirme son état d'origine remarquablement préservé, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur.

Lorsqu'il a repris récemment le volant de cette voiture à Lohéac, Bruno Saby nous a confié, « Je n'ai pas senti de lourdeur grâce à la puissance, qui est une grande partie du plaisir. Bien que la voiture ait été équipée de pneus terre, j'ai pu ressentir immédiatement qu'elle était bien équilibrée. Peut-être avait-elle encore plus de potentiel que nos Lancia. »

Aujourd'hui, les Quattro SI sont rarissimes. Certaines ont été détruites et Audi Tradition possède plusieurs survivantes. L'occasion d'en acheter une qui soit entre des mains privées est donc exceptionnelle, d'autant plus pour une voiture aussi bien préservée.

>>> *agreement, and my team went to collect the car and deliver it to Bruno Saby in Grenoble to be prepared before it was installed in the museum. It so happened that the same weekend, Bruno was organising an event for charity on the racetrack, which dated back to the 1968 Olympics. When he saw the Quattro arrive on its trailer, he succeeded in persuading me to let him drive it. I just asked him to take care ... Then Ari Vatanen turned up and asked me the same thing. And finally Michèle Mouton. I couldn't say no! But the turbo broke. I asked Audi for another one, and after the car had been repaired, it went to the museum."*

The file with the car includes a letter from Audi Sport dated 22 February 1989 signed by H.P. Gassen and S. Krause referring to the sales agreement, as well as the sales invoice dated 9 March 1989. The invoice specifies that the car left the factory on 14 September 1988 finished in 'Alpinweiss' and that it had 1000km on the clock. As its production date and mileage confirm, the Race of Champions was the only event in which the car competed, in the hands of the

top drivers who took turns behind its wheel. It was sometimes used by rally drivers visiting Lohéac, and the engine was rebuilt at the start of the 2000s. Its history and authenticity are exceptional, as its remarkably well preserved original condition, both inside and out, confirms.

When he drove the car again recently at Lohéac, Saby told us, "It didn't feel heavy, thanks to its power, which was a big part of the pleasure of driving it. Although it was fitted with gravel tyres, I could feel straightaway that the car was well balanced. It may have had even more potential than our Lancias."

Nowadays, Quattro SIs are extremely rare. Some have been destroyed, while Audi Tradition has kept several of the survivors. The opportunity to buy one from a private owner is therefore exceptional, especially for an example which has been so well preserved.



December 1988, The Race of Champion, Impressive Audi paddock with 3 Audi S1 @ Mcklein.de



December 1988, The Race of Champion, Juha Kankkunen, on the way to victory in one of the Audi S1 @ Mcklein.de

Walter Röhrl

Les pilotes ayant couru au volant des Quattro Sport constituent une brochette aussi impressionnante qu'exclusive, entre Hannu Mikkola, Michèle Mouton ou Stig Blomqvist, mais Walter Röhrl est peut-être le plus emblématique.

Ce pilote allemand dont le père était maçon a grandi à Regensburg et a connu une première participation au Championnat du Monde des Rallyes en 1973 au volant d'une Opel Commodore. Son palmarès compte un titre de Champion d'Europe des Rallyes en 1974 (Opel Ascona), un titre au Championnat d'Afrique en 1982 (Opel Ascona 400) et deux titres mondiaux en 1980 (Fiat 131 Abarth) et en 1982 (Opel Ascona 400). Quadruple vainqueur du Rallye de Monte-Carlo avec quatre voitures différentes, il passe en 1983 chez Lancia où il pilote une 037 avant de se tourner vers Audi à qui il reste quatre ans fidèle, de 1984 à 1987, offrant à la Quattro Sport quelques-uns de ses meilleurs résultats dont la dernière victoire du modèle en rallye, au San Remo 1985. Parmi ses plus beaux faits d'arme avec la S1 figure aussi sa victoire de 1987 à Pikes Peak, où il est le premier pilote à passer sous la barre des 11 mn.

Il est régulièrement présent aux événements historiques, parfois au volant de ses anciennes machines de rallye, pour le plus grand plaisir des amateurs.

Walter Röhrl

The drivers who competed in the Quattro Sport were members of an exclusive and impressive club. They included Hannu Mikkola, Michèle Mouton and Stig Blomqvist, but Walter Röhrl was perhaps the most iconic of them all.

The son of a stonemason, the German driver grew up in Regensburg and first took part in the WRC in 1973, driving an Opel Commodore. His tally of results includes one title as European Rally Champion in 1974 (Opel Ascona), one title in the African Rally Championship in 1982 (Opel Ascona 400) and two world titles, in 1980 (Fiat 131 Abarth) and 1982 (Opel Ascona 400). A four-time winner of the Monte-Carlo Rally, in four different cars, he moved to Lancia in 1983 to drive an 037, before turning to Audi, where he spent four seasons from 1984 to 1987, delivering some of the Quattro Sport's best results, including its final victory in rallying, on the San Remo in 1985. Among Röhrl's greatest feats with the S1 was his victory at Pikes Peak in 1987, where he was the first driver to break the 11-minute barrier.

He regularly attends historic events, sometimes taking the wheel of his former rally cars, much to the delight of his fans.

1985 MG METRO 6R4

Titre de circulation
britannique
British title

Châssis n° SAXXRWNP7A0570016

280.000 - 360.000 €

- Appartient au Manoir de Lohéac depuis 1989
- Voiture du titre, Championnat de France des Rallyes 1986
- Remarquable état de préservation
- Pilotée par un Champion du Monde français

- Owned by the Manoir de Lohéac since 1989
- Winning car from the 1986 French Rally Championship
- Remarkable condition
- Driven by a French World Champion



Au tout début des années 80, British Leyland est représenté en rallye par la Triumph TR7 V8 (dite TR8), avant de se désintéresser de cette discipline au profit du circuit. L'arrivée du Groupe B fait renaître l'intérêt de la firme et il en résulte une des machines les plus singulières de cette catégorie : la Metro 6R4. Elle fait partie des plus

courtes de cette catégorie et caser sa mécanique sophistiquée dans un volume si réduit sera un véritable tour de force.

Sous la direction de John Davenport, à la tête du service compétition d'Austin Rover, et avec la collaboration de Patrick Head chez Williams Grand Prix, le projet de « Very High Performance»>>

At the start of the 1980s, British Leyland was represented in rallying by the Triumph TR7 V8 (or 'TR8'), before giving up the sport in favour of track racing. The arrival of Group B rekindled its interest in rallying and gave rise to one of the most remarkable cars in its class, the Metro 6R4. It was one of the shortest cars in the

class and slotting its sophisticated engine into so small a space would be a real feat.

Under the direction of John Davenport, Austin Rover's head of motorsport, and with help from Patrick Head from Williams Grand Prix, the 'Very High Performance Derivative' (VHPD) project was initially conceived»>>





>>> Derivative «(VHPD) est d'abord envisagé avec un V8 Rover à l'avant d'une Métro transformée en propulsion. Mais la position centrale du moteur s'impose rapidement et, pour en limiter l'encombrement, le V8 est modifié en V6 par l'ablation de deux cylindres. Ce moteur 2,5 litres installé sur le prototype délivre 250 ch dans sa version initiale et il a l'originalité de rester en alimentation atmosphérique : pour le constructeur, non seulement cette formule évite le temps de réponse du turbo, mais elle pose moins de problèmes de refroidissement.

Une transmission intégrale est indispensable pour être au niveau de la concurrence et le jeune ingénieur Bernie Marcus place la boîte à côté du moteur, derrière le siège copilote (à gauche), un viscoupleur Ferguson assurant la répartition de la puissance entre les trains avant et arrière. Cette architecture donne son appellation à la voiture : « 6 cylinder Rally 4 wheel drive » (6R4), et le premier prototype roule en février 1983, année entièrement consacrée à la mise au point. En 1984, la voiture est présentée officiellement, puis engagée à diverses épreuves mais elle doit être encore homologuée en Groupe B. Pour cela il lui faut un moteur spécifique : ce sera le « V64V »,

un V6 quatre arbres 3 litres conçu par David Wood (ex-Cosworth), développant 250 ch sur la Clubman de base et 380/410 ch en version « usine ».

Ainsi, entre août et octobre 1985, 200 exemplaires sortent des ateliers et la voiture peut être engagée au Championnat du Monde des Rallyes, avec comme pilotes Tony Pond, Marc Duez et Malcolm Wilson. Lors de sa première course au RAC de fin 1985, la Metro signe une belle troisième place derrière deux Lancia Delta S4 (dont c'est aussi la première épreuve !). Malheureusement, ce résultat ne sera pas confirmé et de nombreux abandons émailleront la saison 1986. L'arrêt inattendu du Groupe B empêchera l'équipe anglaise de tirer tout le potentiel de sa petite machine survitaminée, bardée d'ailerons et transfigurés par ses élargisseurs d'ailes.

Pourtant, la Metro 6R4 va se distinguer lors d'autres épreuves et championnats, avec par exemple une victoire internationale au Rallye d'Irlande 1986 avec David Llewellyn et, en France, le titre au Championnat de France des Rallyes de la même année, entre les mains de Didier Auriol, avec la voiture qui est ici proposée à la vente.

>>> with a Rover V8 installed at the front of a Metro that had been converted to rear-wheel drive. But a mid-engined layout soon seemed the obvious solution, and to save space, the V8 was converted into a V6 by removing two cylinders. The 2.5-litre engine installed in the prototype produced 250 bhp in its initial form and was unusual in remaining naturally aspirated: for the manufacturer, this avoided turbo lag and caused fewer cooling problems.

Four-wheel drive was essential for the car to be competitive, and the young engineer Bernie Marcus placed the gearbox next to the engine, behind the co-driver's seat, with a Ferguson viscous coupling managing the distribution of power between the front and rear wheels. This layout gave the car its name: '6-cylinder Rally 4-wheel drive' (6R4), and the first running prototype was ready in February 1983, the whole of that year being devoted to its development. In 1984, the car was officially presented and entered in various events, but it had yet to be homologated in Group B. For this, it needed a bespoke engine: this would be the 'V64V', a quad-cam 3-litre unit designed by David Wood (ex-Cosworth), which

produced 250 bhp in the basic Clubman model and 380–410 bhp in the 'works' version.

Between August and October 1985, 200 cars duly left the workshop, and the Metro could be entered in the World Rally Championship, driven by Tony Pond, Marc Duez and Malcolm Wilson. On its first rally, the RAC at the end of 1985, the Metro finished third, a fine result behind two Lancia Delta S4s (also on their first outing!). Unfortunately, this result proved inconclusive and the 1986 season was marred by several retirements. The unexpected end of Group B prevented the English team from getting all they could out of this little slingshot, its looks transformed by an array of spoilers and wheel-arch extensions.

The Metro 6R4 nonetheless went on to distinguish itself elsewhere, with David Llewellyn winning the Circuit of Ireland Rally in 1986, and Didier Auriol claiming victory in the French Rally Championship that same year, driving the car offered for sale today.

La voiture de la vente

En 1984/1985, Austin Rover France approche John Davenport pour engager une voiture au Championnat de France des Rallyes, avec Didier Auriol. Un appel d'offres est effectué auprès d'écurie privées et Rally Engineering Development (RED) basé à Widnes, près de Liverpool, s'y intéresse. Née en 1979, cette équipe compte en 1984 22 personnes dirigées par Peter Cattanach et se distingue notamment par ses bons résultats avec Ford. L'offre qu'elle fait alors est acceptée, et il s'ensuit un contrat de trois ans avec Austin Rover pour prendre en charge en 1986 le Championnat de France des Rallyes avec Didier Auriol, le Championnat d'Angleterre avec Willie Rutherford et le British Open avec David Llewellyn et Henri Toivonen.

L'écurie anglaise et le pilote français ne se connaissent pas, mais ils vont entretenir d'excellentes relations, à tel point que Cattanach dira d'Auriol qu'il fait partie des cinq meilleurs pilotes de rallye du monde.

Ainsi, RED prépare une voiture pour le Championnat de France 1986, transformant une Clubman d'homologation aux spécifications usine avec des pièces fournies par le département course d'Austin Rover. Le 19 novembre 1985, elle est immatriculée C206 JMB, comme en témoigne le « Vehicle Registration Document » original, au nom de RED, qui figure dans le dossier.

La saison commence doucement avec deux abandons (pompe à huile, puis distributeur), mais elle connaît ensuite un affrontement haletant entre la Metro "33 Export" de Didier Auriol et son copilote Bernard Occelli, et la Renault 5 Maxi de François Chatriot. Les deux pilotes totalisent à la fin de la saison le même nombre de points, 119, mais Auriol a remporté cinq victoires, contre quatre pour le pilote Renault. C'est donc Auriol qui emporte le titre.

Au début de la saison, Didier Auriol se plaint de la conduite à droite de la voiture, avant la fin de l'année et comme le montre les photos lors du rallye du Var en novembre, la voiture est convertie en conduite à gauche. Ce qui explique que le tableau de bord soit en face du navigateur, seul un gros compte-tours faisant face au pilote alors que les commandes principales sont réunies sur la console centrale. Une particularité unique à cette voiture !

Malgré l'arrêt du Groupe B, il décide de rester chez RED et effectue les saisons 1987 et 1988 avec l'écurie anglaise et une Ford Sierra Cosworth, remportant à nouveau le Championnat de France des Rallyes.

Pour revenir à la Metro, obsolète après la saison 1986, elle est donc remise. Remarquée par le patron de California Automobiles, important négociant de Cannes, elle est importée en France >>>

The car for sale

In 1984/85, Austin Rover France approached John Davenport with a view to entering Auriol in a car in the French Rally Championship. Bids were invited from private rally teams and Rally Engineering Development (RED), based near Liverpool, expressed interest. Established in 1979, the company had 22 employees in 1984, led by Peter Cattanach, and had achieved particularly good results with Ford. Its offer was accepted, and the team awarded a three-year contract with Austin Rover, with responsibility in 1986 for the French Rally Championship with Auriol, the English Championship with Willie Rutherford and the British Open with Llewellyn and Henri Toivonen.

The English team and the French driver didn't know each other, but hit it off very well, Cattanach going so far as to say that Auriol was one of the five best rally drivers in the world.

RED duly prepared a car for the 1986 French Championship, converting a Clubman homologation model to full works specification, using parts supplied by Austin Rover's motorsport department. On 19 November 1985, it was registered C206 JMB, as can be seen from the original Vehicle Registration Document, in the name of RED, which is included in the history file.

The season got off to a slow start with two retirements (for oil pump then distributor failures), but these were followed by a breathtaking battle between the '33 Export' Metro of Auriol and his co-driver Bernard Occelli, and the Renault 5 Maxi driven by François Chatriot. At the end of the season, the two drivers each had 119 points, but Auriol had notched up five wins, against four for the Renault driver. And so Auriol won the title.

As Didier Auriol, during the beginning of the season, complained a lot about the fact that the car was right hand drive, subsequently, before the end of the season and as it is obvious on some period pictures of the Rallye du Var in November, the car was converted to left-hand drive. This explains why the dashboard is in front of the navigator, with only a large rev counter on the driver's side, while the main controls are on the centre console. A feature unique to this car!

Despite the ban on Group B, he decided to stay at RED and drove a Ford Sierra Cosworth for the English team in the 1987 and 1988 seasons, again winning the French Rally Championship.

Meanwhile, the Metro, which had become obsolete after the 1986 season, was put into storage. Noticed by the head of California Automobiles, a major dealer in Cannes, it was imported into France in 1988, as a French customs certificate dated >>>





>>>en 1988, un certificat des douanes françaises daté du 20 septembre 1988 en attestant. De là, elle est vendue en 1989 à Michel Hommell, et rejoint immédiatement le musée. Le dossier comporte la facture d'achat originale, datée du 10 mai 1989.

Didier Auriol était particulièrement attaché à cette voiture, comme nous l'a rappelé Olivier Quesnel : « Il a demandé plusieurs fois à la racheter, mais Michel Hommell n'a jamais accepté. »

Aujourd'hui, cette voiture se présente dans un état d'origine rare pour une voiture de rallye. Son histoire ne présente aucun « blanc » entre sa préparation et aujourd'hui : avec un passage presque direct du rallye au musée, elle appartient depuis 1989 aux mêmes propriétaires. Parmi les légendes du Groupe B, c'est un modèle attachant et atypique, avec son gros V6 atmosphérique dans une carrosserie courte et ramassée.

>>> *20 September 1988 confirms. It was then sold in 1989 to Michel Hommell and immediately entered the museum. The history file includes the original sales invoice, dated 10 May 1989.*

Auriol was particularly fond of this car, as Quesnel reminded us: "He asked to buy it several times, but Michel Hommell never agreed."

Today the Metro is in unusually original condition for a rally car. There are no gaps in its history between the time it was prepared for rallying and the present day; it went almost directly from the rally stages to the museum and has been in the same ownership since 1989. Among the legends of Group B, it is an appealing and unusual car, with its big naturally-aspirated V6 in a stubby bodysell.

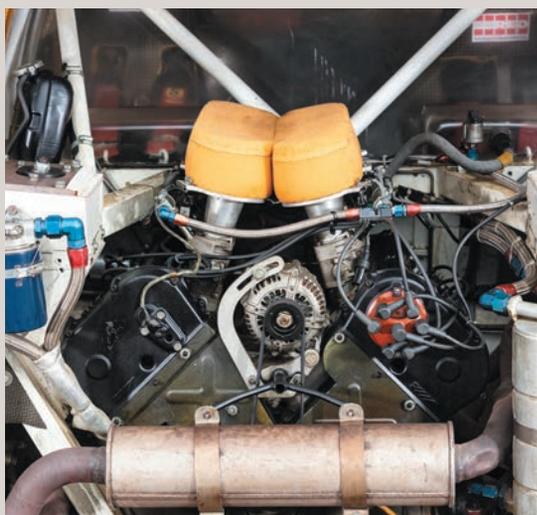




May 1986, Tour de Corse, D.Auriol and B.Ocelli, DNF, the car is still RHD © Archives Maurice Louche



November 1986, Rally du Var, D.Auriol and B.Ocelli, the car has just been modified to LHD © Archives Maurice Louche



Didier Auriol

Pilote à la personnalité discrète, natif de Montpellier, Didier Auriol a la particularité d'être le premier pilote français à avoir décroché le titre Conducteurs du Championnat du Monde des Rallyes. Cela se passe en 1994, à bord d'une Toyota Celica usine. Avant cela, il a ouvert son palmarès en 1986 avec son premier titre de Champion de France des Rallyes, au volant de la présente Metro 6R4. Avec RED et une Ford Sierra Cosworth, il décroche le même résultat en 1987 et 1988, ce qui lui ouvre à partir de 1989 la porte de l'équipe Lancia usine pour le Championnat du Monde des Rallyes, avec la Delta Integrale. Malgré de bons résultats (en 1992, il remporte six victoires), le titre lui échappe et il termine troisième en 1991 et 1992. Il passe alors chez Toyota et, après à nouveau une troisième place en 1993, le titre mondial est à lui l'année suivante, en 1994 ! C'est le couronnement d'une carrière de haut niveau. D'ailleurs, Didier Auriol s'est adjugé quatre fois le titre de « Champion des champions » à la course des champions, en 1993, 1994, 1996 et 1999. Un record !

Didier Auriol

Discreet by nature and originally from Montpellier, Didier Auriol has the distinction of being the first Frenchman to win the Drivers' title in the World Rally Championship. He did so in 1994, with a works Toyota Celica. His tally of victories started well before this, in 1986, with his first title as French Rally Champion, driving the Metro 6R4 presented here. With a Ford Sierra Cosworth for RED, he achieved the same result in 1987 and 1988, opening the way for him to join the Lancia works team in the World Rally Championship in 1989, driving a Delta Integrale. Despite good results (in 1992, he notched up six victories), the title eluded him, and he finished third in 1991 and 1992. He then moved to Toyota and after another third place in 1993, he finally claimed the world title in 1994! It was the crowning achievement of his career. To cap it all, he was named 'Champion of Champions' in the Race of Champions a record four times, in 1993, 1994, 1996 and 1999!

1985 RENAULT 5 MAXI TURBO

Véhicule de compétition
Sans titre de circulation
Competition car
Unregistered

Châssis n° PT 8220E 00001
400.000 - 600.000 €

- La plus puissante de Groupe B
2 roues motrices
- Ex Carlos Sainz
- Le zénith des R5 Turbo
- Voiture superbement conservée

- *The most powerful 2WD Group
B car*
- *Ex-Carlos Sainz*
- *The ultimate R5 Turbo*
- *Superbly preserved*



La Renault 5 Turbo est née de la volonté de Jean Terramorsi, sous-directeur de la direction du produit chez Renault chargé des petites séries, qui en 1977 a imaginé un

développement sportif de la star de la régie, la petite Renault R5 : pour cela, il ne suffisait pas d'améliorer la tenue de route ou la puissance du moteur comme sur la R5 Alpine. >>>

The Renault 5 Turbo came about thanks to Jean Terramorsi, the deputy head of product management for Renault responsible for limited-production

models. In 1977, he conceived a sporting version of the company's star, the little Renault 5, but simply improving its handling or power output – as with the>>>





>>> Terramorsi a jugé nécessaire d'en faire une vraie voiture de rallye, bénéficiant de la technologie phare chez le constructeur au losange : le turbocompresseur.

Moteur central turbocompressé, châssis renforcé, trains spéciaux, caisse alliant acier, polyester et aluminium, voie arrière extravagante par rapport à l'avant : la R5 Turbo, présentée en 1978 à la presse, allait déchaîner les passions. La première version (groupe 4) de 1980 allait remporter le Rallye de Monte-Carlo et le Tour de Corse. Son évolution allait logiquement s'appeler la « Tour de Corse », produite en 20 exemplaires seulement pour la saison 1983, en conformité avec les nouvelles règles du groupe B qui allait remplacer le groupe 4.

Cependant, il apparaissait rapidement que celle-ci était dépassée par la concurrence et demandait une évolution radicale. Patrick Landon (directeur du service rallye chez Renault Sport) allait obtenir le plein soutien du Directeur Général de Renault Sport, Gérard Larrousse. Une 4 roues motrices, à l'instar des Audi Quattro et des futures Peugeot T16, était

possible, mais les règles du groupe B imposaient une série de 200 autos disponibles dans le réseau, pour fabriquer ensuite les 20 autos de course ! Impensable dans le cadre du budget accordé par la régie Renault.

La difficulté de la « Tour de Corse » résidait dans la dimension trop faible des roues arrière. Pour pouvoir adopter des roues plus imposantes, il fallait augmenter la cylindrée de 1397 cc à l'aide d'un vilebrequin à la course plus longue de 5 mm et un alésage supérieur de 1 mm, le moteur allait atteindre 1527 cc permettant, avec le coefficient multiplicateur du turbo, de dépasser la classe 2 litres. Une série de 200 R5 Turbo 2 fut proposée à la clientèle avec une cylindrée augmentée, de type 8221 au lieu du 8220 des R5 Turbo. A noter que sur cette série limitée de Turbo 2, le toit était en aluminium comme sur les R5 Turbo « 1 »

Mais les transformations ne s'arrêteraient pas à la cylindrée, la future Maxi 5 sera une refonte complète de la « Tour de Corse » : les triangles avant et arrière, porte moyeux, barres antiroulis

>>> *R5 Alpine – was not enough. Terramorsi felt he needed to turn it into a true rally car, using Renault's key technology: the turbocharger.*

With its mid-mounted turbocharged engine, strengthened chassis and special suspension, its steel, polyester and aluminium body and its spectacular rear, far wider than the front, the R5 Turbo, presented to the press in 1978, was the subject of great passion. The first version (Group 4) in 1980 won the Monte-Carlo Rally and the Tour de Corse. Just 20 examples of the next version, logically named the "Tour de Corse" (TDC), were built for the 1983 season, in accordance with the new regulations for Group B, which replaced Group 4.

It soon became clear, however, that the car was outclassed by its rivals and a radical re-think was called for. Patrick Landon (head of Renault Sport's rally department) received the whole-hearted backing of Gérard Larrousse, the managing director of Renault Sport. A four-wheel drive model, like the Audi Quattro

or forthcoming Peugeot T16, was a possibility, but the Group B regulations required that a series of 200 cars be made available through the dealer network in order for 20 cars to be built for competition! It was inconceivable, given the budget allocated by Renault.

The difficulty of the TDC was that the rear wheels were too small. To fit larger wheels, Renault had to increase the engine capacity from 1397 to 1527cc, with the help of a crankshaft with a 5mm longer stroke, and a 1mm larger bore. With the multiplication factor for turbo engines, this let it exceed the limit for the 2-litre class. A series of 200 R5 Turbo 2s was offered to customers with a larger engine, the type 8221 instead of the 8220 of the R5 Turbo. It should be noted that this limited run of Turbo 2s had an aluminium roof, as on the R5 Turbo "1".

But the changes did not stop with the engine: the future Maxi 5 was a complete reworking of the TDC: the front and rear wishbones, hub carriers, anti-



et amortisseurs sont différents. La boîte possède un carter en magnésium, et la caisse est spécifique et renforcée. Quant aux disques de freins, ils étaient identiques à la TDC au départ, ils passeront ensuite en diamètre 299 mm. François Bernard était en charge de la partie châssis, et Philippe Coblençe du moteur. Celui-ci allait bénéficier des recherches de Renault en FI, tant au niveau de l'injection, l'allumage, la suralimentation et l'échangeur air/eau SECAN, filiale de Chausson.

Notamment, une injection d'eau dans le collecteur d'admission permettait de faire descendre de 10° la température de l'air d'admission. Le gros échangeur spécifique SECAN était alors placé au-dessus de la boîte et non plus dans l'aile arrière gauche. Quant au turbo, il passait à droite dans l'aile, avec un dispositif spécifique pour en contenir la chaleur élevée, et un échappement passant devant la roue arrière droite, pour réduire les émanations de chaleur dans le compartiment moteur. Le moteur atteignait ainsi 350 chevaux à 6500 tours, avec un couple très élevé de

43 mkg, soit 10 mkg de plus que la TDC !

Pour des raisons d'homologation, il y eu 20 Maxi montées, mais grâce aux informations précieuses de Patrick Landon, nous pouvons dire que lors de la présentation à la FFSA des 20 véhicules, 10 étaient montés à blanc sans aucun fluide, et ont été immédiatement démontés ensuite. Seuls 10 véhicules étaient en état de fonctionnement et ont été vendus avec un certificat permettant de les immatriculer, dont la liste est mentionnée dans notre catalogue en ligne. (Archives de P. Landon).

Les écuries semi-officielles, comme Renault Chartres, la DIAC et la FASA Renault Espagne, ont reçu en effet une voiture complète immatriculable et une seconde en kit... Renault Chartres allait ainsi en faire courir deux avec la même immatriculation, pour Didier Auriol : une (712) sponsorisée par 33 EXPORT, et l'autre (713) par PHILIPS. Pour la DIAC, filiale de Renault spécialisée dans le crédit automobile, la première voiture de François Chatriot (706) allait brûler au Rallye des Garrigues>>>

roll bars and shock absorbers were all different. The gearbox had a magnesium sump and the car's unique bodyshell was strengthened. The brakes were initially identical to the TDC but the diameter was later increased to 299mm. François Bernard was responsible for the chassis and Philippe Coblençe for the engine. Coblençe drew on Renault's research in FI into fuel-injection, the ignition system, turbocharging and the air-to-water intercooler made by SECAN, a subsidiary of Chausson.

In particular, the injection of water into the intake manifold reduced the temperature of the air by 10°. The large SECAN intercooler specific to the model was relocated from the left rear wing to above the gearbox. The turbo meanwhile was moved to the right in the wing, with a special mechanism to limit the intense heat produced, and the exhaust was routed ahead of the right rear wheel, to reduce the heat generated in the engine bay. The engine now produced 350bhp at 6500rpm, with very

high maximum torque of 311lb-ft, 72lb-ft more than the TDC!

For homologation reasons, 20 Maxis were assembled, but thanks to the valuable information provided by Patrick Landon, it can be stated that when the 20 cars were presented to the FFSA, ten were assembled "dry", with no fluids, and were stripped down immediately afterwards. Only ten cars were in running order and were sold with a certificate enabling them to be registered: these are listed in our online catalogue. (Archives of P. Landon).

The semi-official teams, such as Renault Chartres, DIAC or FASA Renault Spain in effect received a complete car which could be registered and a second as a kit... Renault Chartres thus competed with two cars with the same registration number for Didier Auriol: one (712) sponsored by 33 Export, the other (713) by Philips. For Renault's DIAC subsidiary, which specialised in car finance, François Chatriot's first car (706) caught fire on the Rallye des Garrigues in 1985. >>>



» 1985. Elle sera immédiatement remplacée en compétition par 705, puis ensuite reconstruite avec la caisse de réserve. Renault Histoire et Collection possède encore quatre Maxi, dont la véritable DIAC (705) qui n'a jamais quitté les réserves de Renault, et deux « PHILIPS » dont l'une est dotée de la carte grise de 702.

En effet, rappelons que la moitié des Maxi a été démontée pour pièces ! Ces nombreuses caisses et éléments mécaniques disponibles pendant la période des compétitions, ont permis de refaire des Maxi à partir de caisses de R5 Turbo de série, de carrosserie de Maxi accidentées, voire de caisses neuves de Maxi encore disponibles à la fin du groupe B. Il est donc important de pouvoir tracer l'histoire de ces voitures mythiques et symboliques de la période folle des groupe B. Nous allons maintenant nous attacher à l'histoire des voitures de Carlos Sainz, dont fait partie le très bel exemplaire du musée de Lohéac.

» *It was immediately replaced in competition by 705, then completely rebuilt using the spare bodyshell. Renault Classic still owns four Maxis, including the real DIAC car (705), which has never left its reserve collection, and two "Philips" cars, one of which has the registration papers of 702.*

It should not be forgotten that half the Maxis were stripped down for parts! The numerous bodyshells and mechanical components available during the Maxis' time in competition meant they could be rebuilt from standard R5 Turbo bodies, Maxi bodies damaged in accidents or even from new Maxi bodyshells still available when Group B came to an end. It is important therefore to be able to trace the history of these legendary cars, which symbolise the wild years of Group B. We will look now at the history of Carlos Sainz' cars, including the very fine example from Lohéac.





October 1986, Rally di Catalunya, C.Sainz and A.Boto on the way to the 2nd place on the Maxi © Mcklein.de

Les Maxi de Carlos Sainz

Carlos Sainz, le célèbre pilote ibérique, a commencé sa carrière sur Renault 5 TS. Grâce à Bernard Tramont, ancien pilote semi-officiel Alpine et de la FASA Renault, filiale de Renault à Valladolid en Espagne, il a pu rapidement accéder à la R5 Turbo groupe 4 (VA 6658 I), puis une R5 Tour de Corse (VA 5060 I).

Il se fait logiquement livrer au printemps 1985 la Maxi 5 numéro 704. Cette voiture ne sera pas immatriculée immédiatement, car elle n'était pas homologuée en Espagne. Elle a roulé jusqu'en avril 1986 avec une immatriculation temporaire semestrielle (plaque rouge). Carlos Sainz effectue la première partie de la saison 1985 avec sa « Tour de Corse ». En juin, il étrenne sa Maxi 5 au Rallye Villa de Llanes, où son principal opposant est Bruno Saby sur une T16 Peugeot. Le combat fait rage jusqu'au moment où l'ibérique sort de la route, l'avant de l'auto est sérieusement endommagé. La voiture est réparée et la seconde caisse, livrée en kit, est aussi montée entièrement afin de finir la saison 1985 et d'aborder la suivante avec deux voitures, comme l'ont fait Renault Chartres, la DIAC et aussi Renault Sport, ce qui nous est confirmé lorsqu'on recueille les souvenirs de P. Landon. Ce choix

sera le bon, la Maxi est à nouveau engagée en octobre 1985 au Rallye San Froilán qui se solde encore par un accident ! La prise en main de cette groupe B se fait dans la douleur pour l'ibérique...

Mais en novembre, au Rallye Valeo Madrid la FASA aligne une Maxi avec une autre immatriculation temporaire 2M 3536P (qui confirme qu'il y a deux voitures disponibles, puisque la voiture accidentée au San Froilán avait le numéro 2M 2527P et qu'il s'agit d'immatriculation valables toutes les deux au second trimestre c'est-à-dire à la même période.) Sainz y termine 3^{ème} et vice-Champion d'Espagne des rallyes 1985.

La saison reprend en février en 1986 avec le Rallye Costa Brava où les pilotes trouvent de la neige ! La FASA obtient enfin en mars son homologation routière avec l'immatriculation bien connue VA 4650 M, numéro de série PT 8220E 00001 (PT pour prototype), on retrouve d'ailleurs ce numéro sur la Maxi du musée de Lohéac. Le numéro de série Renault VF1822100F0000704 n'a donc pas été repris dans cette homologation exceptionnelle accordée par les autorités espagnoles.

En 1986, Sainz va effectuer 15 épreuves. Au Rallye de Llanes le>>>

The Maxis of Carlos Sainz

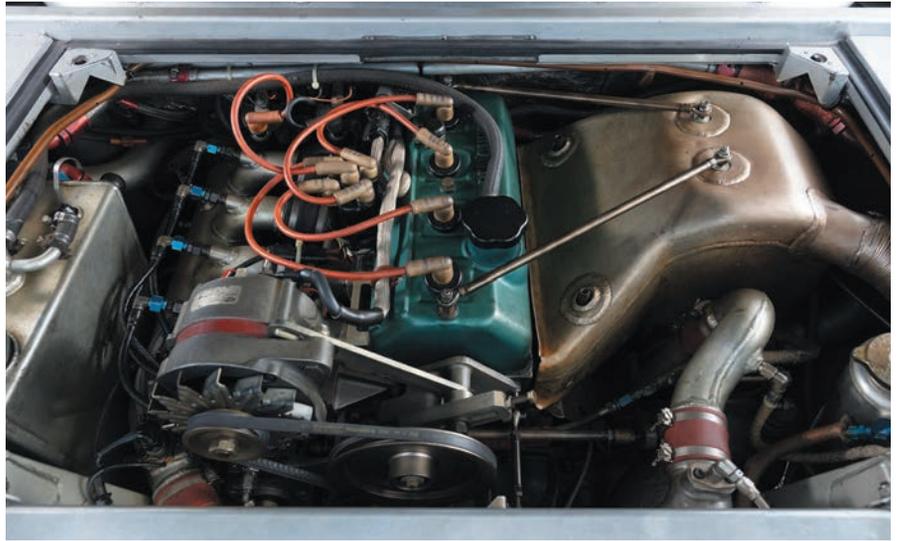
Carlos Sainz, the famous Spanish driver, began his career with a Renault 5 TS. Thanks to Bernard Tramont, a former semi-official driver for Alpine and FASA Renault, Renault's subsidiary at Valladolid in Spain, he was quickly able to move up to the Group 4 R5 Turbo (VA 6658 I) and then an R5 TDC (VA 5060 I).

In spring 1985, he naturally took delivery of the Maxi 5 no. 704. The car was not registered straightaway, as it was not yet homologated in Spain. Until April 1986 it was driven with a temporary registration valid for six months, on red plates. Sainz competed in the first part of the 1985 season with his TDC. In June, he made his first outing with the Maxi 5 on the Rally Villa de Llanes, where his main opponent was Bruno Saby, driving a Peugeot T16. They fought hard, right up to the moment when the Spanish driver came off the road, seriously damaging the front of his car. The car was repaired and the second bodyshell, supplied as a kit, was fully assembled so that FASA could finish the 1985 season and start the next with two cars, as Renault Chartres, DIAC and Renault Sport had done, as

Landon confirmed. It was a wise decision, as the Maxi was entered in October 1985 in the Rally San Froilán, which again ended in an accident! It was a painful start with the Group B car for the Spanish driver ...

In November, however, for the Rally Valeo Madrid, FASA entered a Maxi with a different temporary registration, 2M 3536P. This confirms that two cars were available, as the car damaged on the San Froilán was registered 2M 2527P and both numbers were valid during the second quarter, i.e. at the same time. Sainz finished third and was runner-up in the 1985 Spanish Rally Championship.

The new season began in February 1986 with the Rally Costa Brava, where the drivers were met with snow! FASA eventually obtained the car's homologation for road use in March and it was allocated the well-known registration number VA 4650 M and the chassis number PT 8220E 00001 (PT for prototype), which can be seen on the Maxi from Lohéac. Renault's chassis number VF1822100F0000704 was thus not used for this exceptional homologation granted by the Spanish authorities.>>>



>>> 1^{er} juin 1986, alors qu'il était en tête avec VA 4650 M, il va glisser dans la descente de Fito sur un bitume usé jusqu'à la corde et sortir de la route, comme l'année précédente ! Il tape violemment de face dans un tronc d'arbre. L'avant est complètement détruit. Christian Pouchelon qui était présent nous l'a confirmé, et d'après Landon c'était un miracle que Sainz s'en soit sorti indemne !

Pour l'épreuve suivante sur les Iles Canaries, la seconde voiture est utilisée, comme le démontre son immatriculation temporaire du premier trimestre 1986 : 2M 4747P. Elle comporte une trappe d'aération sur le toit, présente sur les épreuves jusqu'à l'interdiction des groupe B à la fin de l'année, et sera contrainte à l'abandon pour un problème moteur. Pour la suite de la saison, Sainz va utiliser la seconde voiture (qui a cette fois une nouvelle immatriculation temporaire valable pour le second semestre 1986 : 2M 5968P à partir de juillet) puis la Maxi accidentée au Rallye de Llanes qui a été remontée avec une caisse neuve, elle réapparaît en août avec l'immatriculation VA 4650 M.

La meilleure preuve de l'utilisation de deux Maxi se déroule en novembre, où Sainz effectue trois épreuves : il utilise alternativement celle immatriculée en temporaire, puis celle immatriculée en prototype, puis enfin pour la dernière course de la saison, à nouveau celle immatriculée en temporaire, qui a été révisée.

Il est évident que pour la saison

1986 deux Maxi furent utilisées. L'équipe FASA espagnole ne voulant pas de problème avec les autorités locales va utiliser les titres de circulation relatifs à chacune des deux voitures. Comme nous l'avons expliqué plus haut, ce n'est pas le cas de certaines équipes françaises qui utilisaient indistinctement le même titre de circulation pour les deux voitures qu'ils avaient préparées. Il paraît très probable que la Maxi conservée au Manoir de l'Automobile soit la voiture immatriculée VA 4650 M utilisée pour la dernière partie de la saison 1986. L'ensemble des participations de Carlos Sainz sur Renault 5 Maxi est consultable sur la version online du catalogue de la vente.

Carlos Sainz remportera en 1986 quatre rallyes, sera quatre fois second et abandonnera six fois, pour être à nouveau vice-champion d'Espagne.

L'après Sainz

L'une des deux Maxi de Sainz sera ensuite attribuée à Guillermo Barreras, pilote officiel FASA Renault en rallycross. La Maxi est équipée d'un pont avant pour la transformer en 4 roues motrices... Toujours avec l'immatriculation VA 4650 M, il sera vice-champion d'Espagne sur terre en 1988 et 4^{eme} en 1989, Guillermo Barreras vendra après restauration complète en deux roues motrices et en décoration SAINZ sa Maxi à Olivier Quesnel en juillet 1990, comme l'indique le courrier joint au dossier.

La seconde Maxi sera vendue à>>>

>>>*In 1986, Sainz competed in 15 rallies. On the Rally de Llanes on 1 June 1986, when he was in the lead with VA 4650 M, he skidded coming down the Fito on some worn-out tarmac and ran off the road, just as he had the previous year! He hit a tree trunk hard head-on. The front of the car was completely destroyed. Christian Pouchelon was present and confirmed the story. For Landon it was a miracle that Sainz escaped unhurt!*

For the next rally, in the Canary Islands, the second car was used, as can be seen from its temporary registration from the first quarter of 1986, 2M 4747P. It had an air vent on the roof (which was present throughout the season until Group B was banned at the end of the year) and was forced to retire due to engine problems. For the rest of the season, Sainz used the second car (with a new temporary registration valid for six months from July 1986, 2M 5968P) and then the Maxi which had been damaged on the Rally de Llanes and had been rebuilt with a new bodyshell, making its reappearance in August registered VA 4650 M.

The strongest evidence that two Maxis were used came in November, when Sainz competed in three rallies: he drove in turn the car registered on temporary plates, then the car registered as a prototype and finally – for the last event of the season – once again the car on temporary plates,

which had been serviced.

It is clear that for the 1986 season two Maxis were used. The Spanish FASA team did not want to incur any problems with the local authorities and therefore used the registration papers corresponding to each of the two cars. As we explained above, that was not always the case for some of the French teams, who used the same registration papers interchangeably for the two cars they had prepared. It seems very likely that the Maxi kept at the Manoir de l'Automobile was the car registered VA 4650 M used for the latter part of the 1986 season. The complete list of Sainz' entries with the Renault 5 Maxi can be consulted in the online version of the auction catalogue.

In 1986, Sainz won four rallies, came second on four occasions and retired six times, again finishing as runner-up in the Spanish Rally Championship.

After Sainz

One of Sainz' two Maxis was then assigned to Guillermo Barreras, an official FASA Renault rallycross driver. The Maxi was equipped with a front drive axle to convert it to four-wheel drive ... With the car still registered VA 4650 M, Barreras finished second in the Spanish Gravel Rally Championship in 1988 and fourth in 1989. After restoring the car completely in 2WD configuration and Sainz' colours, he sold it to Olivier>>>



>>> Alvarez Santiago des Canaries, qui va la transformer aussi en 4 roues motrices pour la terre. Elle a aussi été restaurée en 2 roues motrices avec les couleurs FASA Renault. Elle était en vente il y a quelques années et se trouve toujours en Espagne.

Le mécanicien envoyé par Patrick Landon pour assister la FASA était Christian Pouchelon qui faisait partie de l'équipe compétition Renault depuis les années 1970 ! Il a pu nous apporter ses souvenirs et confirmer certains points de l'histoire des Maxi de Sainz, en outre il a authentifié cette Maxi comme étant tout à fait conforme à la groupe B dont il apportait l'assistance de Renault Sport, et sa conviction est qu'il s'agit de la voiture utilisée en fin de saison 1986 par Sainz. Nous ne pouvons affirmer

de façon certaine que la voiture du musée de Lohéac est celle qui était immatriculée en prototype ou en temporaire, mais le fait que le numéro PR8220E00001 soit frappé sur le châssis et que la voiture a été vendue par Guillermo Barreras à Olivier Quesnel implique qu'il s'agit très probablement de la voiture immatriculée en prototype avec l'immatriculation VA 4650 M et non la voiture qui était immatriculée uniquement avec des titres temporaires.

Les photocopies du certificat d'immatriculation espagnol prototype sont fournies avec la voiture, dont le numéro de série prototype PR 8220E00001 est bien celui qui est frappé à froid sur la chapelle d'amortisseur arrière droite de la voiture du Manoir de l'Automobile.

>>> Quesnel in July 1990, as can be seen from the correspondence on file.

The second Maxi was sold to Alvarez Santiago in the Canaries, who also converted it to four-wheel drive for use on gravel. It too was restored in 2WD spec, in FASA Renault's colours. It was offered for sale a few years ago and is still in Spain.

The mechanic sent by Patrick Landon to help FASA was Christian Pouchelon, a member of Renault's motorsport team since the 1970s! He shared with us his memories and confirmed some aspects of the history of Sainz' Maxis. In particular, he authenticated this Maxi as the Group B car which he supported for Renault Sport and expressed his conviction that it was the

car Sainz used at the end of the 1986 season. We cannot state categorically whether the car from the museum in Lohéac is the one registered as a prototype or on temporary plates, but the fact that the number PR8220E00001 is stamped on its chassis and that the car was sold by Barreras to Quesnel implies that it is in all likelihood the car registered as a prototype as VA 4650 M and not the car only registered on temporary plates.

Photocopies of the Spanish prototype registration document are provided with the car: the prototype chassis number PR 8220E00001 shown on it is the one stamped on the right rear suspension turret of the car from the Manoir de l'Automobile.



**Description de la Maxi R5
Turbo Carlos Sainz du Musée de
Lohéac**

On peut ainsi remarquer certains montages spécifiques par rapport à une groupe 4 ou une « Tour de Corse » :

- Caisse renforcée spécifique Maxi avec toit et portes en aluminium, capots et ailes en Kevlar, capot arrière spécifique pour favoriser l'alimentation du gros filtre à air et améliorer l'appui aérodynamique, face avant à 8 phares
- Échangeur air/eau SECAN situé au-dessus de la boîte à vitesses
- Injection d'eau dans le collecteur d'admission, technologie FI
- Turbocompresseur spécifique placé à droite du compartiment moteur, et sans wastegate (la soupape de décharge du turbo quand la pression est trop élevée), celle-ci étant située directement sur le collecteur d'échappement qui est spécifique
- Sortie d'échappement devant la roue arrière droite
- Bouchon d'essence dans l'aile gauche
- Boîte de vitesse en magnésium avec rapports spécifiques renforcés et autobloquant
- Carter sec avec bache à huile sur le côté droit, et carter de distribution spécifique avec entraînement par chaîne de la pompe à huile
- Pédalier spécifique avec montage de maîtres-cylindres doubles comme sur les monoplaces
- 4 freins ventilés avec pinces à 4 pistons
- Amortisseurs Bilstein, triangulation avant/arrière et porte moyeux, spécifiques aux Maxi
- Jantes en 11,5 pouces à l'arrière (Tour de Corse : 10 pouces) et 8 pouces à l'avant (TDC : 7 pouces)
- Coupe-circuit spécifique aux R5 Turbo de Renault Sport, et exactement le même que les berlinettes Alpine usine de 1972 à 1976!
- Mécanisme d'essuie-glace avec une nouvelle cinématique Marchal à l'implantation différente des autres R5 Turbo de série ou de compétition. Notons que les Maxi n'ont pas eu toutes ce mécanisme, la voiture de Sainz en est équipée



- Présence d'une trappe de toit pour l'aération de l'équipage, cette trappe est apparue au Rallye Islas Canarias le 28 juin 1986 après homologation de la FIA par Renault Sport.

Voiture de course exceptionnelle, une Maxi 5 Turbo est rarement proposée à la vente. Il s'agit ici de la voiture officielle de Renault Espagne, pilotée par Carlos Sainz, qui rappelons-le, a été sacré deux fois champion du monde des rallyes sur Toyota en 1990 et 1992, et termina quatre fois à la seconde place du WRC... Cette groupe B au look impressionnant, a été restaurée par son deuxième pilote Guillermo Barreras à la fin de sa carrière en rallycross en 1989 à partir de la caisse nue et équipée de pièces d'origine à l'époque. Le mécanicien Renault Sport Christian Pouchelon nous a confirmé qu'elle était conforme à l'origine ; c'est une voiture historique et spectaculaire pour s'engager sur des épreuves historiques. En outre, la continuité historique de celle-ci est exceptionnelle et rare pour ce type de voiture (FASA Renault pour Sainz, Barreras pilote officiel Renault, Musée de Lohéac).

Gilles Vallerian

Description of The Carlos Sainz R5 Maxi Turbo from The Lohéac Museum

- Some specific features may be noted compared with a Group 4 or "Tour de Corse" car:*
- Reinforced bodyshell unique to the Maxi with aluminium roof and doors, Kevlar bonnet and wings, specific rear bodywork to improve flow to the large air filter and increase downforce, and eight lights at the front
- SECAN air-to-water intercooler positioned above the gearbox
- Injection of water into the intake manifold (FI technology)
- Specific type of turbocharger installed to the right of the engine bay, with no waste gate (the valve to release excess pressure), this being located directly on the exhaust manifold (specific to the Maxi)
- Exhaust tailpipe in front of the right rear wheel
- Fuel filler cap in the left wing
- Strengthened magnesium gearbox with specific ratios and limited-slip differential
- Dry-sump lubrication with sump to the right and specific valve timing cover with chain-driven oil pump
- Specific pedal set with dual master cylinders as fitted to single-seat racing cars
- Ventilated brakes all-round with four-piston callipers
- Bilstein shock absorbers, suspension wishbones front and rear and hub carriers, all specific to the Maxi

- 11.5in wheels at the back (TDC: 10in) and 8in at the front (TDC: 7in)

- Cut-out switch specific to the Renault Sport R5 Turbos, exactly as fitted to the works Alpine berlinettes from 1972 to 1976!

- Windscreen wipers with new mechanism by Marchal fitted differently to the other standard or competition R5 Turbos. It should be noted that not all Maxis had this mechanism, but Sainz' car does

- Vent on the roof to supply fresh air to the crew: this appeared on the Rally Islas Canarias after Renault Sport had it approved by the FIA.

Exceptional rally cars, Maxi 5 Turbos rarely come up for sale. This is the official car of Renault Spain and was driven by Carlos Sainz, who, it should not be forgotten, was twice World Rally Champion with Toyota in 1990 and 1992 and runner-up on four occasions ... This impressive looking Group B car was restored by its second driver, Guillermo Barreras, at the end of his career in rallycross in 1989, starting from a bare shell and using original parts from the period. The Renault Sport mechanic Christian Pouchelon has confirmed that the car is in its original specification; it is a spectacular car with which to take part in historic motorsport events. In addition, this car's continuous history is exceptional and rare for a vehicle of this kind (FASA Renault for Sainz, the official Renault driver Barreras, the museum at Lohéac).

Gilles Vallerian

1985 LANCIA 037

Véhicule de compétition
Sans titre de circulation
Competition car
Unregistered

Châssis n° ZLA151ARO*00000412
(voir texte)

500.000 - 800.000 €

- Pionnière du Groupe B, modèle du titre mondial 1983

- Spécifications Evo 2 usine

- Etat de conservation remarquable

- Machine de légende

- *Group B pioneer, 1983 World Title model*

- *Evo 2 factory specification*

- *Remarkably well-conserved condition*

- *Legendary machine*



Pionnière du Groupe B, la Lancia 037 est atypique car, simple propulsion, elle répond à une conception basée sur la légèreté et la maniabilité, telle que l'a voulue Cesare Fiorio. En fait, cette voiture

est une évolution de la Beta Monte-Carlo d'endurance, sur laquelle ont été testées en 1980-1981 les solutions de suralimentation par compresseur mécanique ou turbo.

Présentée en octobre 1981, elle>>>

A pioneer in Group B, the Lancia 037 was atypical being a simple rear-wheel drive with a design emphasising low weight and handling, as Cesare Fiorio had wanted. In fact, the 037

was an evolution of the Beta Monte-Carlo endurance car, used during 1980 – 1981 to test both mechanical and turbo supercharging solutions.

First presented in October >>>



>>> est constituée d'une structure monocoque dotée d'un berceau tubulaire à l'avant et à l'arrière et du 4-cylindres 16 soupapes provenant de la Fiat 131 Abarth, en position longitudinale et équipé d'un compresseur Abarth à commande mécanique. Légère, compacte, c'est la première « vraie » Groupe B et elle peut commencer à s'exprimer dès la saison 1982 puisque les 200 exemplaires imposés par l'homologation voient le jour avant avril 1982. Après une première participation en avril au Rallye Costa Esmeralda, en Sardaigne, une première évolution apparaît au Rallye de Madère où le carburateur Weber cède la place à une injection Bosch, complétée d'un système d'injection d'eau. Les meilleurs résultats commenceront à apparaître à la fin de la saison : Markku Alen se classe quatrième au Rallye du RAC, et premier des Groupe B.

Le titre 1982 revient à Audi mais, après cette saison de rodage, Lancia est bien armé pour 1983. L'année démarre en trombe avec un doublé des 037 au Rallye de Monte-Carlo, entre les mains de Walter Röhrl et Markku Alen. Si l'équipe italienne s'incline derrière Audi au Portugal, elle reprend la main ensuite avec un triplé au Tour de Corse, un doublé en Grèce et une victoire en Nouvelle-Zélande. Audi se rattrape en fin de saison mais Lancia assène le coup de grâce avec un triplé au San Remo : le titre mondial lui revient !

La situation se présente moins bien pour 1984 : Walter Röhrl quitte Lancia pour Audi dont les Quattro Sport sont plus au point, alors que les Peugeot montent en puissance. Malgré un moteur dont la cylindrée a été augmentée à 2 111 cm³, les deux roues motrices des 037 sont à la peine contre les machines à transmission intégrale, surtout sur les surfaces meubles. Ce qui n'empêche pas la 037 de défendre chèrement sa peau et de signer un très beau doublé au Tour de Corse et quelques podiums. Mais Cesare Fiorio doit réagir et il le fait avec la préparation de la Delta S4 qui, présentée à la fin de 1984, ne sera homologuée qu'à la fin de 1985. Malgré ses qualités de maniabilité, la 037 souffre par rapport à ses concurrentes et son meilleur résultat de 1985 sera la deuxième place de Mikki Biasion au Rallye du Portugal.

Quoi qu'il en soit, ce modèle a laissé à Markku Alen des souvenirs marquants, comme il le rappelait récemment dans Classic & Sports Car : « Je ne sais pas si c'est la meilleure voiture que j'ai pilotée, mais c'est celle que je préférais. C'est aussi la seule avec laquelle je ne suis pas parti en tonneau... J'adorais la 037, mais n'avoir que deux roues motrices nous défavorisait sur la terre. Sur le goudron, elle était imbattable. J'ai remporté le Tour de Corse en 1983 et 1984 avec une 037, et j'étais très fier de ces résultats. »

>>>1981, the car had a monocoque structure with tubular sub-frames at front and back, and was equipped with the Fiat 131 Abarth's 16-valve 4-cylinder engine positioned longitudinally and fitted with a mechanically-controlled Abarth compressor. Light and compact, the Lancia 037 was the first real Group B car and made its entrance during the 1982 season, as the 200 examples required for homologation were ready by April 1982. After an initial outing in April in the Costa Esmeralda Rally in Sardinia, the first evolution arrived in time for the Madeira Rally, with Bosch injection replacing the single Weber carburettor and a water injection system added. The best results came at the end of the season with Markku Alen finishing fourth in the RAC Rally, the first of the Group B cars.

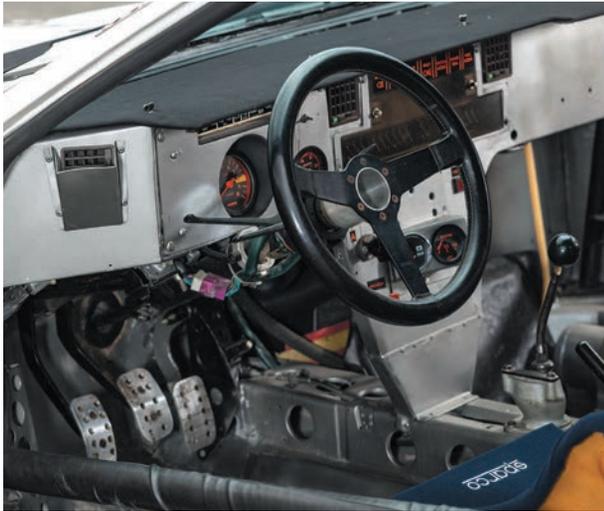
The 1982 title went to Audi but, with the 'running-in' season completed, Lancia was well-prepared for 1983. Which was demonstrated from the off, with the two 037s driven by Walter Röhrl and Markku Alen finishing 1st and 2nd in the Monte-Carlo Rally. The Italian team then came in behind Audi in Portugal, but were in control again for the Tour de Corse with a top three finish, followed by a one-two in Greece and a victory in New Zealand. Audi started to catch up towards the end of the season when Lancia

struck the final blow with a top-three finish at San Remo: the World Title was back in their hands!

The outlook wasn't so good for 1984: Walter Röhrl left for Audi to drive the highly developed Quattro Sport, and the Peugeots were gaining in power. Despite an increased engine size of 2 111cc, the two-wheel drive of the 037s struggled against machines with four-wheel drive, particularly on loose surfaces. This didn't stop the 037s valiantly defending themselves, and there was a particularly impressive 1-2 result in the Tour de Corse and several other podium finishes. Cesare Fiorio, needing to respond, began preparing the Delta S4, but although this new machine appeared at the end of 1984, it wasn't homologated until the end of 1985. Although the 037 handled brilliantly, it couldn't match its competitors and the best result during 1985 was Mikki Biasion's second place in the Portuguese Rally.

In any event, this model has left Markku Alen with some wonderful memories, which he recalled recently in Classic & Sports Car: "I don't know if it's the best car that I've driven, but it was my favourite. It was also the only one I didn't roll...I loved the 037, but only having two-wheel drive put us at a disadvantage off road.





Étant une des premières Groupe B produites, la Lancia 037 a eu le temps de briller en dehors du Championnat du Monde des Rallyes, en championnats nationaux ou européens entre les mains de pilotes de la trempe de Andruet, Darniche, Capone, Tabaton ou Clarr, en plus de ceux déjà cités. Elle laisse une empreinte particulièrement marquée sur cette époque des rallyes automobiles.

La voiture de la vente

La Lancia 037 de la collection est en configuration Evo 2, aux standards Abarth usine Groupe B des années 1983-1986. Comme le rappelle Olivier Quesnel, « Quand nous avons constitué la collection, j'ai souhaité qu'une 037 en fasse partie. J'en ai parlé à Bruno Saby, qui m'a répondu qu'il en existait une chez Volta, le préparateur italien. Nous avons pu la récupérer en 1990. Selon moi, c'est une voiture qui a couru aux couleurs "Lancia Martini", puis sous la livrée "Olio Fiat" avec Fabrizio Tabaton. »

Il faut rester prudent concernant l'historique et l'attribution des courses qu'a effectué la voiture à l'époque. En effet, comme nous avons pu le constater pour d'autres marques, il était courant au sein des teams importants, d'avoir un titre de circulation qui soit utilisé pour plusieurs voitures, selon la disponibilité des voitures et les contraintes temporelles et géographiques. Une immatriculation peut sous-entendre plusieurs histoires et voitures.

D'autre part comme nous l'avons constaté pour d'autres 037 Evo 2, il apparaît clairement que la zone du tablier sur laquelle est frappée le numéro de châssis a été découpée et ressoudée ce qui ne permet pas d'assurer avec certitude l'identité de la voiture.

Ces éléments montrent à quel point cette voiture vient d'une autre époque, achetée directement à Volta en 1990, et à quel point il est rare de trouver une 037 Evo 2 qui a été soigneusement conservée par le même propriétaire depuis cette date.

Ayant été jalousement conservée au musée depuis trois décennies, elle se présente dans un état de conservation incroyable, avec son 4-cylindres à injection d'eau et son compresseur Abarth à commande mécanique. Cette voiture a été refaite par Volta en livrée « Martini ». Nous avons eu le plaisir d'entendre les vocalises du moteur mais elle devra être révisée intégralement avant de prendre la route. Elle constitue une occasion rare de s'offrir une des pionnières du Groupe B, une des rares à y avoir brillé sur deux roues motrices grâce à une légèreté et une maniabilité hors du commun. C'est grâce à elle que Lancia a pu décrocher le titre au Championnat du Monde des Rallyes 1983, le seul en Groupe B pour la marque italienne. En cela, elle rejoint les plus belles légendes de cette catégorie mythique.

On the tarmac it was unbeatable. I won the Tour de Corse in 1983 and 1984 in an 037, and I was very proud of these results"

As one of the first Group B cars to appear, the Lancia 037 had time to distinguish itself beyond the World Rally Championship, in national and European championships driven by such talented drivers as Andruet, Darniche, Capone, Tabaton and Clarr, as well as those mentioned above. It left a lasting impression in this memorable era of rallying.

The car in the sale
The Lancia 037 in the collection is in Evo 2 configuration, built to Abarth factory Group B specification for 1983 – 1986. Olivier Quesnel recalls:

"When we set up the collection, I wanted to include an 037. I mentioned this to Bruno Saby, who told me that there was one at Volta, the Italian preparer. We were able to get hold of it in 1990. I am of the opinion that it ran first in "Lancia Martini" colours, then in the "Olio Fiat" livery with Fabrizio Tabaton."

One must remain cautious about the history and particular races the car took part in in period. For, as we have seen with other marques, it was common for large teams to have one registration document for several cars, to allow for the constraints of time, geography and availability. One registration document could

be associated with several cars and histories, and as we have seen on other 037 Evo 2s, it appears that the section of the bulkhead with the chassis number stamped on has been cut away and re-welded, so we are not able to verify the car's identity with certainty.

These elements are an illustration of the different era this car comes from. What is worth noting is how rare it is to come across an 037 Evo 2 that has been in the hands of one careful owner since 1990, when it was acquired directly from Volta.

Having been conserved vigilantly at the museum for the last three decades, this car is presented in incredibly well-conserved condition, with its 4-cylinder water injection engine and mechanically-controlled Abarth supercharger. It was re-done in "Martini" livery by Volta. We were able to listen to the engine started up but the car will require a full re-commission before it can be driven. Here is a rare opportunity to acquire a Group B pioneer, one of few cars to have performed brilliantly in this class with two-wheel drive, thanks to its low weight and superb handling. The 037 won the World Rally Championship for Lancia in 1983, and was the Italian marque's only Group B car to do so. A genuine icon from this legendary category.

1988 BMW M3 EVO 2

Carte grise française
French title

Châssis n° WBSAK010X02191811

60.000 - 80.000 €
Sans réserve / *No reserve*

• Propriété du responsable du Manoir de l'Automobile depuis 1991

• Vendue neuve par BMW Rennes

• Deuxième main, carnets

• La 381/500, plus rare qu'une Sport Evo

• *Owned by the manager of the Manoir de l'Automobile since 1991*

• *Sold new by BMW Rennes*

• *Two owners from new, manuals*

• *381st/500, rarer than a Sport Evo*



Comme l'atteste son carnet d'entretien d'origine, cette belle Evo 2 fut vendue neuve en Août 1988, par le Garage BMW Jean Huchet de Rennes, à un chef d'entreprise de la région comme voiture de fonction. Il l'immatricula ensuite à son nom et s'en servit jusqu'au début de l'année 1991 afin essentiellement, d'effectuer des allers-retours entre la Bretagne et Paris. Comme le montre son carnet d'entretien, la voiture était régulièrement révisée par BMW Rennes. En 1991, le responsable du musée de Lohéac, Loïc Monnier, en fit l'acquisition auprès de BMW Lorient, qui confirma que c'était la seule Evo 2 vendue neuve à Rennes. Elle avait alors 60 200 km, et pour que sa présentation esthétique soit parfaite, certains éléments furent repeints. Au début des années 1990, Loïc Monnier l'utilisait pour ses trajets quotidiens, puis comme seconde voiture. Il nous a confirmé qu'elle avait toujours été utilisée

avec soin, le temps de chauffe étant scrupuleusement respecté et qu'elle n'avait jamais été utilisée de façon intensive ou sur circuit. Après une décennie d'usage régulier, elle fut exposée au Manoir de l'Automobile et remise en route régulièrement ce qui explique son bel état d'origine. La voiture affiche aujourd'hui un peu moins de 186 000 km et se présente dans un état de conservation rare cohérent avec son usage et son stockage soigneux. Dans sa belle teinte Nogaro Silber d'origine, elle sera vendue avec ses carnets d'utilisation et de service.

Loïc Monnier, qui est arrivé au Musée en même que les Groupe B, va tourner une page avec leur dispersion, et prendre une retraite bien méritée. C'est l'unique raison pour laquelle il s'en sépare, souhaitant que son nouveau propriétaire en prenne soin, comme il l'a fait pendant trois décennies, et qu'il la conserve dans son bel état d'origine.

As can be seen from the original service logbook, this beautiful Evo 2 was sold new in August 1988, by Garage BMW Jean Huchet in Rennes, to a local businessman as a company car. He then registered it in his name and used it until the beginning of 1991, mainly to make round trips between Brittany and Paris. As its maintenance book shows, the car was regularly serviced at BMW Rennes. In 1991, the manager of the Lohéac museum, Loïc Monnier, purchased it from BMW Lorient, who confirmed that it was the only Evo 2 sold new in Rennes. It had 60,200 km on the clock then, and for its aesthetic presentation to be perfect, some elements were repainted. At the beginning of the 1990s, Loïc Monnier used it for his daily drives, and then as a second car. He confirmed that it had always been used with care, the

warm-up time being scrupulously respected and that it had never been used intensively or on the track. After a decade of regular use, it was exhibited at the Manoir de l'Automobile and restarted regularly, which explains its beautiful original condition. The car now displays just under 186,000 km and is in a rare state of preservation consistent with its careful use and storage. In its beautiful original Nogaro Silber color, it will be sold with its user and service manuals.

Loïc Monnier, who arrived at the museum at the same time as the group B, will turn a page, and take a well-deserved retirement. This is the only reason he is parting with it, wishing that its new owner would take care of it, as he has done for three decades, and keep it in this beautiful original condition.

1954 PEUGEOT 203 TORPÉDO TOUR DE FRANCE

Carte grise française
French title

Châssis n° 1700045

60.000 - 100.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Modèle emblématique et rare

• Exposée au Manoir de l'Automobile de Lohéac

• Carrosserie ludique

• *Iconic and rare model*

• *On exhibit at the Manoir de l'Automobile de Lohéac*

• *Delightful bodywork*



Le 8 juillet 1954, les foules qui se sont amassées à Amsterdam pour assister au départ du fabuleux Tour de France Cycliste découvrent avec amusement un véhicule suiveur inédit : la Peugeot 203 Torpédo Tour de France. Produite à 12 exemplaires identiques par Peugeot au sein des ateliers spéciaux de la Garenne-Colombes, elle a pour vocation un contact facile entre les cyclistes et leurs équipes de soutien, tout en permettant le transport de vélos. A ce titre, elle est dépourvue de porte et dispose d'une capote sommaire, tandis que les supports pour vélos viennent s'ancreur sur la partie arrière. Deux autres unités seront fabriquées en 1955 et au début des années 60.

L'exemplaire présenté repose sur une base de carrosserie type D3S correspondant à la version cabriolet et a été produit en 1954. Il a bénéficié d'une restauration ancienne bien réalisée, et c'est lors d'une vente

aux enchères organisée par Maître Poulain au début des années 2000 que son actuel propriétaire en a fait l'acquisition. Depuis, la voiture a pu être admirée au sein du Manoir de l'Automobile de Lohéac et lors de quelques manifestations locales. Elle est toujours équipée de sa sellerie spécifique et de son armature de capote, tandis que les trous de fixation du porte-vélo ont été obstrués par des boulons chromés. Un monogramme indiquant le nom du concessionnaire cannois historique de la marque, Ortelli, est fixé sur la malle arrière. N'ayant roulé que peu ces dernières années, elle devra bénéficier d'une révision générale de principe avant de se lancer à l'assaut des cols les plus emblématiques qui ont fait la renommée de la course mythique pour laquelle elle a été élaborée.

On July 8, 1954, the crowds who gathered in Amsterdam to watch the start of the fabulous Tour de France Cycliste were amused to discover a new vehicle following the cyclists: the Peugeot 203 Torpédo Tour de France. Produced in 12 identical copies by Peugeot in the special workshops of Garenne-Colombes, it was intended for easy contact between cyclists and their support teams, while allowing the transport of bicycles. As such, it has no door and has a basic hood, while the bicycle racks are anchored to the rear. Two more similar ones would be manufactured in 1955 and the beginning of the 1960s.

The one on offer is based on a D3S type bodywork base corresponding to the convertible version and was produced in 1954. It has benefited from a well-done older restoration, and it

was during an auction organized by Maître Poulain in the early 2000s that its current owner acquired it. Since then, the car has been much admired at the Manoir de l'Automobile de Lohéac and at several local events. It is still equipped with its specific upholstery and its soft top frame, while the mounting holes of the bike carrier have been blocked by chrome bolts. A monogram indicating the name of the brand's historic Cannes dealer, Ortelli, is affixed to the trunk. With very limited usage in recent years, it will need a general overhaul before setting out to conquer the most iconic of passes which made the cycling race legendary, and for which it was developed.

1984 PEUGEOT 205 TURBO 16

Carte grise française
French title

Châssis n° VF3741R76E5100012

180.000 - 240.000 €

- Une T16 de route à l'historique exceptionnel
- Vendue par le fils du premier propriétaire
- Travaux récents, conservée dans l'esprit de l'époque

- T16 road version with exceptional history
- For sale by the first owner's son
- Recent work, preserved in the spirit of its time

Cette Peugeot 205 T16 est dite série 200, car fabriquée en version route à 200 unités afin d'obtenir l'homologation en Groupe B. Il s'agit du 12^{ème} exemplaire de la série, ce qui en fait un des premiers modèles à être construit chez le carrossier Heuliez pour la structure et la carrosserie, puis assemblé par le constructeur.

C'est peu dire qu'au début des années 1980, la Corse est une terre de rallye. Le Tour de Corse, étape du championnat du monde est à son apogée avec ses groupes B diaboliques faisant raisonner leur hurlement sur les routes de l'île. Chez les Leandri le rallye est une véritable affaire de famille puisque François et Matthieu s'illustrent en rallye depuis le début des années 1980. Matthieu Leandri, un dynamique chef d'entreprise, qui roule en Opel Ascona groupe A voit passer en 1984, Vatanen et Salonen sur leurs formidables T16 evo I. Cela le convainc de vendre son Opel et d'acheter alors une T16, voiture qui le fait tant rêver. Il en est convaincu, une fois préparée, cette voiture sera largement plus performante que

les R5 Turbo Cévennes, grandes gagnantes des rallyes insulaires de cette période. C'est auprès de la concession d'Ajaccio de Gilbert Casanova qu'il achète et fait préparer la voiture. Il l'a fait équiper d'un kit compétition client avec arceaux en aluminium boulonné, collecteur 4 en 1 modifié, installation de sécurité, harnais et baquets.

Matthieu Leandri et son copilote Gilbert Luigi vont alors participer au Rallye du Maquis 1984. Alors qu'ils occupent la 4^{ème} place au général, ils seront contraints d'abandonner à la suite d'un problème électrique. En mai 1985 après des reconnaissances assidues dans les semaines qui précédent, débute le Tour de Corse. La voiture est engagée dans ce rallye du championnat du monde, et porte le numéro 32. Pour l'occasion Gilbert Casanova fournit à Matthieu Leandri des jantes compétition en magnésium laissées par l'équipe PTS après le TDC 1984. Elles auraient été destinées à l'origine aux T16 de Salonen et Vatanen. Après un bon départ, l'équipage sera contraint à l'abandon à la suite d'un problème électrique et d'un départ de feu vite

This Peugeot 205 T16 is known as a 200-series car, as 200 road versions were built to homologate it in Group B. It is the 12th car in the series, making it one of the first for which the structure and body were built by Heuliez before the car was assembled by Peugeot.

It is an understatement to say that at the start of the 1980s, Corsica was a land of rallying. The Tour de Corse, a round in the World Rally Championship, was at its height, and the island's roads resounded to the wail of the monstrous Group B cars. For the Leandris, rallying was a family business, as both François and Matthieu had excelled in the sport since the start of the 1980s. Matthieu, a dynamic entrepreneur who competed in a Group A Opel Ascona, saw Vatanen and Salonen sweep past in 1984 in their tremendous T16 Evo Is. This convinced him to sell his Opel and buy a T16, the car he had dreamt of. He was convinced that this car, once set up, would be much faster than the R5 Turbo Cévennes, which then dominated rallies on

the island. He bought his car from Gilbert Casanova's dealership in Ajaccio and had him prepare it. He had it fitted with a competition kit for private customers, with a bolted aluminium roll cage, modified 4-into-1 manifold, safety equipment, racing harnesses and bucket seats.

Leandri and his co-driver Gilbert Luigi then took part in the Rallye du Maquis in 1984. While they were in fourth place overall, they had to retire due to an electrical problem. May 1985 saw the start of the Tour de Corse, after many painstaking recces in the weeks beforehand. The car was entered in the WRC rally as number 32. For the occasion Casanova supplied Leandri with some magnesium competition wheels which had been left by the PTS team after the 1984 Tour de Corse and were originally intended for Salonen and Vatanen's T16s. After a good start, the crew had to retire following an electrical problem and a fire around the battery which was soon brought under control.





May 1985 Tour de Corse, Matthieu Leandri and Gilbert Luigi in T16 #012 © DR

contenu au niveau de la batterie.

Conscient que le budget pour être performant avec une telle voiture est trop important, Matthieu Leandri vend alors la voiture à un amateur de la Côte d'Azur. De 2004 à 2017 elle sera la propriété d'un amateur du Puy-de-Dôme qui procèdera à une réfection moteur et la fera repeindre au couleurs PTS. Ce dernier inscrira la voiture à la vente Rétromobile By Artcurial Motorcars en 2017. C'est lors des recherches historiques pour établir le catalogue en janvier 2017 que le fils de Matthieu Leandri sera prévenu de la vente de la voiture de son père. Il n'a alors plus qu'une seule idée en tête, ramener la voiture sur l'Île de Beauté et retrouver les souvenirs de son père, lorsqu'il s'illustrait en rallye avec la voiture. Ce sera chose faite en mars 2017. Les retrouvailles avec la voiture seront émouvantes car même si elle a été affublée d'un aileron d'Evo 2, et quelle est en décoration PTS, tous les détails d'époque, l'arceau boulonné, l'intérieur n'ont pas changé depuis 1984. Ils décident alors de procéder à une remise de la voiture

dans la configuration du Tour de Corse 1985. Plus de 15 000 euros de factures seront nécessaires pour refaire entièrement sa peinture dans sa teinte gris Winchester d'origine.

Le compteur affiche aujourd'hui un peu plus de 43 500 km.

Un essai nous a convaincu des performances de la voiture qui développe probablement plus de 250cv, tout en restant exactement dans l'esprit de l'époque, avec son histoire si particulière et sa patine générale. Quelle période bénie où l'on pouvait acheter une voiture destinée à l'homologation pour courir dans des événements mondiaux et dans la catégorie Reine !

Après avoir retrouvé le souvenir de son père, Franz Leandri pense que cette automobile est plus une voiture de collection que de course, et selon ses propres mots : « Dans une famille Rallyman, on n'est pas collectionneur ». C'est l'unique raison pour laquelle il espère que cette voiture rejoindra le garage d'un passionné du modèle sensible à son histoire hors du commun.

Aware that the budget needed to be competitive with a car like this was too high, Leandri sold it to an enthusiast on the Côte d'Azur. From 2004 to 2017 it was owned by an enthusiast from the Puy-de-Dôme who had the engine rebuilt and the car repainted in PTS colours. He consigned the car for sale at Artcurial Motorcars' auction at Rétromobile in 2017. It was during the historical research to prepare the catalogue in January 2017 that Matthieu Leandri's son learned of the sale of his father's car. He had only one idea in mind: to return the car to Corsica and bring back the memories of his father and his success in rallying with it. In March 2017, the job was done. The car's homecoming was an emotional moment: although it had been kitted out with an Evo 2 spoiler and was in PTS livery, all the period details, the bolted roll cage and interior remained unchanged since 1984. They decided to restore the car to its 1985 Tour de Corse specification.

An outlay of more than 15,000 euros was needed to repaint it completely in its original Winchester grey. The odometer shows today 43,500km.

Our road test convinced us of the car's performance: it probably develops more than 250bhp, while remaining completely faithful to the spirit of its time, with its very special history and overall patina. How blessed was the time when you could buy a car designed to be homologated to compete in world-class events at the highest level!

After rekindling the memories of his father, Franz Leandri now believes the car is better suited to a collection than to use in competition. In his own words, "In a rallying family, you aren't really collectors." This is the sole reason for which he hopes that the car will go to a T16 enthusiast who will appreciate its extraordinary history.

1995 RENAULT CLIO MAXI « KIT CAR » EX JEAN RAGNOTTI

Carte grise française
French title

Châssis n° VF1C57M0512425049
N° Matter 57K10

140.000 - 180.000 €

- Historique et palmarès connu
- Engagée au plus haut niveau des compétitions routières
- Conforme à sa fiche d'homologation Kit Car- FIA
- Performante et emblématique

- *Well-known history and track record*
- *Entered at the highest level of road racing*
- *In line with its Kit Car - FIA homologation document*
- *High-performance and iconic car*



La voiture que nous vous présentons a été construite spécialement pour le Championnat de France de rallyes où elle fut pilotée par le célèbre équilibriste Jean Ragnotti. Conforme aux spécificités de la nouvelle réglementation du « Kit Car », elle est la onzième de la série des 37 châssis de Clio Maxi assemblés par MATTER et Renault Sport, seuls autorisés selon la fiche d'extension d'homologation n°A-5433 de la FIA. Elaboré pour être monté exclusivement sur les Clio Williams, le kit comprenait de spectaculaires éléments de carrosserie, des trains roulants spécifiques avec des triangles avant réglables, un berceau tubulaire et un train arrière réglable à 4 barres mécano soudé. Pour le moteur, le bloc de Renault Clio Williams F7R est conservé mais optimisé à

250 chevaux grâce au montage de nouveaux collecteurs d'admission et d'échappement, à l'emploi de bielles et d'un vilebrequin spécifiques et d'une injection multipoints à quatre papillons.

Avec plus de 140 départs en course en presque dix saisons, cette Clio Maxi présente un palmarès conséquent et très documenté. Engagée pour la saison 1995 par le Simon Racing, « 57K10 » sera accidentée par Jean Ragnotti dans le quatrième chrono du Rallye du Limousin et la caisse ensuite cédée par Renault Sport à Benny Reapers, préparateur Belge et spécialiste Renault. Remontée avec une mécanique neuve, la voiture va courir aux mains du futur Champion de Belgique, le pilote officiel Renault Kris Princen. A son volant il participe au Championnat

This particular car was specifically built for the French Rally Championship and was driven by none other than the famous Jean Ragnotti. Compliant to new regulating "Kit Car" specifications, this is the eleventh in the series of 37 Clio Maxi chassis assembled by MATTER and Renault Sport, the only ones authorised according to the FIA's homologation extension document No A-5433. Produced to be exclusively fitted on Clio Williams, the kit included spectacular bodywork elements, specific running gear with adjustable front triangles, a tubular cradle and an adjustable rear axle with 4 welded bars. As for the engine, the Renault Clio Williams F7R block was preserved but yet optimised to 250 hp, thanks to

the installation of new intake and exhaust manifolds, specific connecting rods and a four-throttle multi-points injection.

With over 140 race starts in almost 10 seasons, this Clio Maxi has a substantial and well documented track record. Entered for the 1995 season by Simon racing, "57K10" was damaged by Jean Ragnotti in the fourth time trial of the Limousin Rally; the bodywork was then sold by Renault Sport to Benny Reapers, Belgian race preparer and Renault specialist. Rebuilt with a new engine, the car will race in the hands of Kris Princen, the official Renault racing driver and the future Belgian Champion. He took part with this car in the Belgian Championship and also in some other great racing events



de Belgique mais également à quelques belles épreuves telles que le Rallye de San Remo, alors inscrit au calendrier du Championnat du Monde 1998 ou à des manches françaises comme le Rallye du Var ou du Touquet. Cédée à un pilote français, elle retrouve l'hexagone et le Critérium des Cévennes en 1999. Dès lors, « 57K10 » ne va plus quitter nos frontières et on retrouvera la Clio Maxi au départ des éditions 2000 et 2001 du Lyon Charbonnière mais aussi au « Mont Blanc », toutes comptant pour le Championnat de France des Rallyes. La voiture connaîtra ensuite plusieurs propriétaires, tous pilotes, et participera à plusieurs finales de la Coupe de France des Rallyes en remportant pas moins de douze victoires au scratch. Elle a ensuite bénéficié d'une restauration

à l'issue de laquelle elle a retrouvé sa livrée de la saison 1995 alors qu'elle portait les couleurs du Team DIAC. Acquis en 2015 par son actuel propriétaire, elle se présente en très bon état de carrosserie pour une telle bête de course et n'a rien perdu de ses performances et de sa vitalité. Demeurée conforme à sa fiche d'homologation FIA « 57K10 » peut prétendre à participer aux grandes rétrospectives telles que l'Eifel Rallye, événement réservé aux authentiques voitures de course ayant marqué l'histoire du rallye. La voiture est accompagnée de son lot de bord qui comprend entre autres éléments, deux cardans, la boîte à air d'origine. Acquérir une telle voiture de rallyes, mythique pour sa génération, est une opportunité peu courante à saisir de toute urgence.

such as the Rally of San Remo (which was then included in the 1998 World Championship calendar) and in the Rallye du Var or Le Touquet, both part of French rally stages. Sold to a French racing driver, it makes its way back to France and in the Critérium des Cévennes in 1999. Since then, "57K10" would not leave France and it will then be seen at the start of the 2000 and 2001 editions of the Lyon Charbonnière, as well as the "Mont Blanc" event, all included in the French Rally Championship. The car will then be passed onto several owners (all racing drivers) and will take part in multiple finals of the Coupe de France des Rallyes, which resulted in no less than twelve scratch victories. It then benefited from a

restoration after which it regained its livery from the 1995 season, the Team DIAC racing colours. Acquired in 2015 by its current owner, the bodywork is today in very good condition for such a racing beast and has not lost any of its performance and liveliness. Remaining in compliance with FIA homologation, it can participate in major historic races such as the Eifel Rallye, an event specifically reserved for authentic racing cars that have marked the history of rally racing. The car comes with its on-board package which includes, among other components, two cardan shafts and the original airbox. Known for its legendary status in its generation, acquiring such a rally car is a rare opportunity to be seized immediately.

1990 MERCEDES-BENZ 190 E 2.5-16 EVO II

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° WDB2010361F737876
Moteur n° 102992-10-000324

180.000 - 200.000 €

- Seulement 500 exemplaires produits
- Historique limpide, remise en état documentée
- Moins de 3000 km parcourus depuis restauration

- Only 500 units made
- Continuous history, well documented restoration
- Less than 3000 km driven since restoration



En 1990, le rideau du Salon de Genève se lève sur la Mercedes-Benz 190 2.5-16 Evo II, logique descendante de l'Evolution I. La marque annonce une production limitée à 500 exemplaires qui a majoritairement pour but l'homologation de certaines modifications en compétition. Elle est équipée d'un spoiler arrière plus proéminent que sa devancière et de passages de roue élargis. La mécanique avoue dorénavant 235 cv et permet d'atteindre une vitesse de pointe de 250km/h.

L'exemplaire présenté porte le numéro 194 et a été immatriculé neuf en Allemagne le 11 juin 1990. Sa fiche constructeur confirme qu'il était bleu sombre métallisé et disposait notamment de la climatisation, du

toit ouvrant électrique ou encore de l'autoradio RDS. Resté dans la même famille jusqu'à décembre 2005, il a ensuite été acquis par son actuel propriétaire, un mécanicien et ancien directeur d'agence Mercedes-Benz qui avait rêvé de ce modèle lors de son lancement. Amateur exigeant, il s'est alors lancé dans une remise en état poussée de la voiture, menée sur 3 ans, alors qu'elle affichait à peine plus de 140 000 km d'origine et n'avait jamais été accidentée. Trois classeurs et un livre spécialement édités attestent de la qualité et de l'étendue des travaux : moteur refait, trains roulants restaurés, carrosserie repeinte, joints de carrosserie remplacés, vérification et remise en état systématique de tous les éléments le nécessitant... la liste des

It was at the 1990 Geneva Motor Show where the Mercedes-Benz 190 2.5-16 Evo II – the descendent of the Evolution I – was unveiled. The carmaker announced a production run limited to just 500 units, with the aim to homologate the car for competition. It was equipped with a rear spoiler which was more prominent than its predecessor's and widened wheel arches. The mechanicals now boasted 235bhp and the car could reach a top speed of 250 km/h.

The car on offer bears the number 194 and was registered new in Germany on June 11, 1990. Its manufacturer's specification sheet confirms that it was dark blue metallic in

color and had air-conditioning, an electric sunroof and a RDS radio. It remained in the same family until December 2005 and was then acquired by its current owner, a mechanic and former Mercedes-Benz branch manager who had dreamt of this model when it was launched. A demanding enthusiast, he then embarked on an extensive overhaul of the car, carried out over three years, when it had barely covered 140,000 km since new and had never been in an accident. Three folders and a specially edited book attest to the quality and scope of the work executed: a rebuilt engine, restored running gear, repainted bodywork, replaced body seals,



travaux est impressionnante et nous invitons les amateurs à en prendre connaissance. A l'occasion de cette restauration, le compteur a été remis à zéro et il affiche aujourd'hui moins de 3000 km tandis qu'un entretien scrupuleux a été assuré depuis. Le dossier comporte également les manuels et un nouveau carnet de service de la marque a été édité à la fin des travaux. Dans un état de présentation et de fonctionnement rarement rencontré, cet exemplaire est amplement documenté, aucun détail n'a été laissé au hasard. Il s'agit assurément un des plus beaux exemplaires sur le marché actuel.

systematic checking, and repair of all the components... the list of work done is impressive and we invite enthusiasts to have a look at it. During this restoration, the odometer was reset to zero and it now displays less than 3,000 km, while scrupulous maintenance has since been carried out. The file also includes the manuals, and a new service book of the brand was published at the end of the work. In a rarely seen scale of presentation and working condition, this car is very well documented, with no detail left to chance. It is undoubtedly one of the finest examples on the market today.



1957 MESSERSCHMITT KR200 CABRIOLET

Fahrzeugbrief allemand
German Fahrzeugbrief

Châssis n° 64710
Moteur n°2256724

35.000 - 50.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Désirable version cabriolet
- Exemple entièrement restauré
- Moteur et coloris d'origine

- *The desirable convertible version*
- *Fully restored*
- *Original engine and color*



Lancée au printemps 1955, la version KR200 du célèbre Messerschmitt succédait au KR175. Elle bénéficiait en particulier d'une augmentation de cylindrée, et d'un léger surcroît de puissance. Disponible en version standard, avec une bulle en plexiglas ou en roadster, c'est encore la version cabriolet qui était la plus luxueuse, bénéficiant d'un intérieur plus cosu et de chromes supplémentaires.

L'exemplaire présenté a été délivré neuf en Suède en 1957 et a intégré une collection allemande de microcars en 1997. C'est fin 2016 que son actuel propriétaire a pu en faire l'acquisition. Amateur exigeant, il s'est alors lancé dans une restauration minutieuse qui s'est achevée en 2020 au sein d'un atelier italien spécialisé et dont témoigne un important ensemble de photos. La carrosserie a été mise à nu puis

repeinte d'une laque rouge rubis. La capote a été refaite avec une toile de haute qualité, faite de trois couches et offrant une excellente résistance à la lumière, à la pluie et au froid. La sellerie, en bel état d'usage, a quant à elle été volontairement conservée. Enfin, la mécanique, les trains roulants et le système électrique ont également bénéficié d'une remise en état. Afin d'achever cette restauration de qualité, dans le respect de la configuration d'origine, un porte-bagage recevant un panier pique-nique garni a été installé sur le capot moteur. Nous avons également relevé qu'un manuel d'utilisation d'époque était présent. Il ne manquera donc rien au nouveau propriétaire de cet engin original pour partir à la conquête du réseau secondaire, avec pour ligne de mire un lieu bucolique pour pique-niquer !

Launched in spring of 1955, the KR200 version of the famous Messerschmitt replaced the KR175. It received an increase in displacement, and a slight increase in power. Available as a standard version, with a plexiglass bubble or as a roadster, it was again the convertible version which was the most luxurious, benefiting from a more opulent interior and additional chrome trims.

The example on offer was delivered new in Sweden in 1957 and became part of a German collection of microcars in 1997. It was at the end of 2016 that its current owner acquired it. A demanding enthusiast, he then embarked on a meticulous restoration which was completed in 2020 in a specialized Italian workshop, documented by a

large set of photos. The body was stripped bare and repainted with a ruby red lacquer. The soft top has been redone with high-quality canvas, made of three layers and offering excellent resistance to light, rain and cold. The upholstery, with a nice patina, has been intentionally preserved. Finally, the mechanicals, running gear and the electrical system have also benefited from an overhaul. In order to complete this quality restoration, while retaining the original configuration, a luggage rack accommodating an equipped picnic basket was installed on the engine cover. We also noted that a period user manual is present. The new owner of this distinctive machine will not miss anything to navigate secondary roads, with a bucolic picnic spot in his sights

1958 ROLLERA

Carte grise française
French title

Châssis n° 025
Moteur n° 125 3AB1823

30.000 - 50.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Incroyable et rare microcar
- Récemment restaurée avec soin
- A mi-chemin entre la voiture et la moto
- Modèle fabriqué en France

- *Most unusual and rare microcar*
- *Recently restored with care*
- *Halfway between a car and motorcycle*
- *Made in France*



Dans l'univers des microcars, ce tricycle Rollera occupe une place toute particulière, tant son dessin en forme d'œuf est aussi singulier que séduisant et tant sa rareté en fait un véhicule très prisé des collectionneurs. Cet incroyable petit engin à trois roues tient son nom du mot allemand « Roller » signifiant scooter. Il fut fabriqué en France sous licence, à Vichy dans les années 50. Son moteur, de marque AMC et de type Isard, est un monocylindre 2 temps de 124 cm³, développant environ 6 ch. Il est accouplé à une boîte de vitesses à 3 rapports et la transmission se fait par chaîne. L'unique occupant se retrouve face à un guidon et à un joli compteur de vitesses Jaeger et bénéficie du confort d'un pare-brise et d'une capote.

Cet engin fut acheté par son actuel propriétaire en 2018 alors en pièces détachées et à restaurer. La rareté d'un tel engin n'a pas rendu la tâche facile à notre passionné mais il parvint à redonner vie à cet attachant 3 roues à force de recherches et de patience. Le châssis tubulaire fut repris, la carrosserie en fibre fut entièrement restaurée puis repeinte en rouge et enfin le moteur contrôlé puis remonté. Une sellerie et une capote noire neuves viendront compléter l'ensemble. On estime la production d'époque à environ 50 exemplaires et il n'en resterait aujourd'hui tout au plus qu'une poignée en circulation. Cet original et attachant tricycle, à contempler ou à conduire, fera à n'en pas douter le bonheur de son futur propriétaire.

In the world of microcars, this Rollera tricycle occupies a very special place, as its egg-shaped design is as distinctive as it is attractive, and its rarity makes it a very popular vehicle for collectors. This incredible little three-wheeled machine takes its name from the German word "Roller" meaning scooter. It was manufactured in France under license, in Vichy in the 1950s. Its AMC engine was a type Isard, 124cc 2-stroke single-cylinder, developing approximately 6bhp. It is mated to a 3-speed gearbox and the transmission is by chain. The sole occupant is faced with a handlebar and a nice Jaeger speedometer, and enjoys the comfort of a windshield and a soft top.

The one on offer was bought by its current owner in 2018, then in spare parts and to be restored. The rarity of such a machine did not make the task easy for this enthusiast, but he succeeded in bringing this endearing 3-wheeler back to life through considerable research. The tubular chassis was refurbished, the fiberglass bodywork entirely restored and repainted in red. The engine was checked and reassembled. A new black upholstery and soft top complete the restoration. It is estimated that around 50 were made, and only a handful survive today. This original and endearing tricycle, to just look at or to drive, will undoubtedly be a real delight for its future owner.





20

1957 PORSCHE 550A SPYDER

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 550A-0118
Moteur n° 90 111

3.800.000 - 4.400.000 €

- Authentique 550A restaurée avec intelligence
- Palmarès important de 1957 à 1962
- Rare 550A à l'historique continu
- Eligible dans les plus prestigieux événements
- Moteur d'origine

- *Genuine 550A expertly restored*
- *Important competition provenance between 1957 and 1962*
- *Rare 550A with continuous history*
- *Eligible for the most prestigious events*
- *Matching numbers*



Histoire du modèle

Ferry Porsche et son équipe d'ingénieurs étaient persuadés que le moteur quatre cylindres boxer, refroidi par air, hérité de la Volkswagen pourrait être développé tout en gardant son architecture de base. Le professeur Ernst Fuhrmann fut chargé d'étudier un tel moteur dont la puissance spécifique devrait être au moins de 70 cv par litre de cylindrée, ce qui était considérable à l'époque. Avec des recettes éprouvées, double arbre à cames en tête, carter sec, deux carburateurs double corps et un magnifique vilebrequin monté sur rouleaux, Fuhrmann fut comblé dès 1953 puisque les premiers essais de son chef d'œuvre indiquèrent une puissance de 112 HP pour 1498 cm³ soit 74 HP au litre.

Ces moteurs appelés '547' firent l'admiration des connaisseurs et remplacèrent les moteurs culbutés sur les spiders 550 dont les premiers exemplaires avaient été produits en 1953 et dont les quatre premières voitures coururent la Panaméricaine en 1953 et les six premiers en 1954. Cette participation eut un tel retentissement que la Porsche 550 devint immédiatement une star.

Hermann gagna sa catégorie aux Mille Miles en 1954 et comme le disait l'avisé Von Neumann, qui importait les Porsche aux Etats-Unis : « Pour battre une 550, il faut une autre 550 ».

En 1957, Porsche fait évoluer la 550 avec la 550A, une version plus aboutie dotée d'un châssis tubulaire en acier léger remplaçant le vieillissant châssis en échelle. La 550 A était à la fois bien plus rigide et bien plus légère. Elle reprenait le quatre-cylindres à plat quatre arbre et double allumage, dans une version plus puissante de 120/130 ch., et la suspension était modifiée, ce qui permettait d'améliorer la tenue de route de façon significative. Cette version 550 A a été produite de 1957 à 1959 à 40 exemplaires.

Les Porsche 550 furent les premiers modèles étudiés spécialement pour la compétition. Presque toutes ont été utilisées en compétition, depuis les plus grandes courses internationales jusqu'aux courses de club aux Etats-Unis. C'est précisément le cas de la 550A que nous présentons et qui a participé avec brio aux courses du SCCA de 1957 à 1962.

History of the model

Ferry Porsche and his team of engineers believed the four-cylinder boxer air-cooled engine, inherited from Volkswagen, could be developed while retaining its basic architecture. Professor Ernst Fuhrmann was commissioned to design such an engine, to produce at least 70 HP per litre, a substantial figure at that time. With the tried and tested set-up of twin overhead cam, dry sump, two twin-bodied carburetors and a magnificent crankshaft mounted on rollers, Fuhrmann was gratified to discover in 1953 that the first tests on his masterpiece indicated a power of 112 HP for 1498 cc, or 74 HP per litre. These engines, given the type number '547', were rated highly by connoisseurs and replaced the pushrod engines on the 550 Spyderys, a model that first went into production in 1953. The first four cars took part in the 1953 Panamericana and the first six in 1954. They made such an impact that the Porsche 550 immediately became a star. Hermann won his class in the Mille Miglia in 1954 and as the astute US Porsche importer

Von Neumann said: "To beat a 550, you need another 550". Porsche continued to develop the car and the 550 A appeared in 1957, a more sophisticated version with a lightweight steel tubular frame replacing the ageing ladder chassis. It had the same flat-four overhead cam engine with dual-ignition, in a more powerful version producing 120/130 bhp, and with modified suspension that improved the handling significantly. Some 40 examples of the 550 A version were produced between 1957 and 1959.

The Porsche 550 was the marque's first model to be designed specifically for racing. Nearly all examples were used in competition, whether in the biggest international races or in club events across the US. Which is what happened with the 550A we are presenting, taking part successfully in SCCA race events between 1957 and 1962.



#0118 during the 1960/1961 season © Castle Rock Museum, Castle Rock Colorado, Ron Phillips Collection

Le modèle présenté, châssis #0118:

Cette Porsche 550A est le châssis #0118, livré neuf le 12 mars 1957 par le distributeur américain Porsche Dealer Brumos, en Floride à Ernie Erickson. Il l'engage alors aux courses organisées par le SCCA (Sport Car Club of America). Entre 1957 et 1958, Erickson remporte de nombreuses victoires dont Wilmot Hill (12 oct. 57 et 18 mai 58), Milwaukee (16 août 58), Elkhart Lake 500 mile Road America (7 sept. 58), Meadowdale Inaugural SCCA Chicago (13 sept. 58). Fin 1958, elle est acquise par Franck Campbell qui va lui aussi participer à plusieurs épreuves, notamment à Nassau (Bahamas) et Lawrenceville dans l'Illinois où il terminera premier, Meadowdale USAC Road Race, Wilmot Hills, Pomona, Milwaukee de nouveau. En 1960, Robert Wilkes, son nouveau propriétaire, patron de Leader Card Special, une grande famille investie dans les courses aux Etats-Unis, engage 550A #0118 dans de multiples courses. Elle sera pilotée par son pilote principal Roger Ward, victorieux des 500 miles d'Indianapolis en 1959 et 1962. Compte tenu de la livrée de la voiture aux couleurs du sponsor, #118 arriverait deuxième de la célèbre course de Pikes Peak le 4 juillet 1960. Toujours entre les mains de Roger Ward, la voiture participe en octobre 60 aux courses des 200 miles Road America et USAC Laguna Seca. En 1961, elle participe à USAC Indianapolis, terminant 6^e et à USAC Continental Divide où elle se classe 4^e, toujours entre les mains de Ward. Le 30

septembre 1962, Robert Wilkes confie le volant de la 550A à Buzz Hahn à la course SCCA à Milwaukee ; il terminera 3^e.

Entre la fin de la saison 62 et 1975, elle passera dans les mains de trois amoureux de la marque, notamment celles de George Barber Jr., grand pilote américain de la fin des années 50 jusqu'aux années 70 et collectionneur qui a fondé depuis le Barber Vintage Motorsports Museum dans l'Alabama. Nous avons pu évoquer avec lui par téléphone cette période enchantée où il courait en RSK et en 904 alors qu'il possédait pas moins de quatre Porsche 550 dans son garage, dont #0118. De 1975 à 1978, elle est la propriété de J. L., un collectionneur en Louisiane et en 1978, elle est acquise par Gerry Sutterfield, spécialiste Porsche qui la conservera jusqu'au milieu des années 80. Elle traverse alors l'Atlantique pour>>>

Le model presented, chassis #0118:

The Porsche 550A in the sale is chassis #0118, delivered new on 12 March 1957 by the American Porsche Dealer Brumos, in Florida, to Ernie Erickson, who drove it in races organised by the SCCA (Sports Car Club of America). He clocked up a number of wins between 1957 and 1958, including Wilmot Hill (12 Oct. 57 and 18 May 58), Milwaukee (16 August 58), Elkhart Lake 500-mile Road America (7 Sept. 58) and Meadowdale Inaugural SCCA Chicago (13 Sept. 58). At the end of 1958, the car was acquired by Franck Campbell who also competed in the car; notably in Nassau (Bahamas) and Lawrenceville in Illinois where he won, Meadowdale USAC Road Race, Wilmot Hills, Pomona and also Milwaukee. In 1960, Robert Wilkes, its new owner,

owner of Leader Card Special, an important family invested in racing in the United States, engaged 550A #0118 in multiple races. It will be driven by its main driver Roger Ward, winner of the Indianapolis 500 miles in 1959 and 1962. Given the livery of the car in the sponsor's colours, #118 would finish second in the famous Pikes Peak race on July 4, 1960. Still in the hands of Roger Ward, the car took part in the 200 miles Road America and USAC Laguna Seca races in October 1960. In 1961, it participates to some races, USAC Indianapolis and USAC Continental Divide respectively finishing to the 6th and 4th place, driven by Ward. The 30th of September 1962, Robert Wilkes entrusts the wheel of the 550A to another pilot, Buzz Hahn, at the Milwaukee SCCA race, finishing 3rd.

Between the end of the 1962 season and 1975, it passed through the hands of three Porsche enthusiasts, including George Barber Jr., a renowned American driver who raced from the end of the 1950s to the 1970s. He was also a collector and later founded the Barber Vintage Motorsports Museum in Alabama. We were able to talk to him on the phone about the enchanting time when he raced an RSK and a 904, while having no less than four Porsche 550s in his garage, including #0118. Between 1975 and 1978, the car belonged to J. L., a collector in Louisiana and in 1978, it was bought by Gerry Sutterfield, a Porsche specialist>>>



#0118 during the 1960/1961 season © Castle Rock Museum, Castle Rock Colorado, Ron Phillips Collection



>>> intégrer la collection du Dr. Wolf Zweifler en Allemagne, avec qui nous avons également échangé à ce sujet. C'est lui qui fera procéder à la restauration de la 550A. Il s'agit justement d'une restauration intelligente dans laquelle les traces de son passé sportif ont été méticuleusement conservées, ce qui permet aujourd'hui d'authentifier son histoire et son originalité.

A cette occasion, le moteur sera également refait par le spécialiste Karl Hloch à Schorndorf (Allemagne). En 2001, elle est acquise à la vente aux enchères Bonhams & Brooks à Monaco par l'actuel propriétaire pour rejoindre sa prestigieuse collection en Espagne. Ce personnage bien connu du monde de l'Automobile, fin connaisseur au goût sûr, participe à son volant aux Mille Miglia en 2004. En 2017, une expertise complète est réalisée par l'expert Marco Marinello (que nous conseillons aux acheteurs de>>>

>>> *who kept it until the mid 1980s. The car then crossed the Atlantic to join the collection of Dr Wolf Zweifler in Germany, with whom we have also corresponded on the subject. He undertook the restoration of the 550 A, carried out in an intelligent and careful fashion in order to retain the evidence of its sporting past. This has made it possible to authenticate the history and originality of # 0118. During the restoration, the engine was re-built by the specialist Karl Hloch in Schorndorf (Germany). In 2001, was acquired at the Bonhams & Brooks auction in Monaco by the current owner, joining his prestigious collection in Spain. This well-known personality in the car world, a connoisseur with excellent taste, participated in the 550 A in the Mille Miglia in 2004. In 2017, a thorough inspection was carried out by the expert Marco>>>*







#0118 during 1960 and 1961 season © Jürgen Barth

>>> consulter). Il conclue dans son rapport que la frappe châssis, la frappe moteur, la plaque constructeur et la plaque du carrossier Wendler sont authentiques, ce qui est rare sur ce modèle. La majeure partie du châssis tubulaire est authentique. Les suspensions, les freins et les roues sont originaux ainsi que la majeure partie de la carrosserie. La restauration de la carrosserie de cette 550A a été intelligemment réalisée tant elle s'est attaché à conserver les traces des légères réparations de l'époque. Le rapport précise que 90% des rivets de la carrosserie aluminium sont authentiques et conclue qu'il s'agit d'une 550A originale dotée d'une extraordinaire patine relative à son passé sportif. Il ajoute que cette 550A montre avec fierté qu'elle est et qu'elle était une pure voiture de course.

Un essai sur le circuit Bugatti au Mans nous a permis de prendre toute la dimension sportive de ce modèle mythique, doté du moteur 1500 cm³ double allumage, d'une légèreté sans égale avec son châssis tubulaire acier léger et sa fine feuille d'aluminium en guise de carrosserie.

Les accélérations sont très franches, la tenue de route est excellente et la musicalité de son moteur est envoiante.

Cette 550A est une des rares à avoir une histoire connue et continue, matching numbers, avec une belle période en compétition aux Etats-Unis. Intelligemment restaurée, authentique, elle est hautement éligible aux plus grands événements, des 1000 Miglia au Mans Classic en passant par le Tour Auto ou toutes les épreuves historiques américaines

Bibliographic :

Cette notice a été rédigée grâce aux informations collectées auprès du spécialiste Andrew Hosking (type550.com), l'historien Jürgen Barth, Porsche AG (Porsche register) et le livre 'Carrera' de Rolf Sprenger et Steve Heinrichs, Ed. Porsche Museum, que nous remercions.

>>> *Marinello (whom we advise interested parties to consult). He concluded in his report that the chassis stamping, engine stamping, constructor's plaque and plaque of the coachbuilder Wendler are all authentic, which is rare for this model. The major part of the tubular frame is genuine. The suspension, brakes and wheels are original as is most of the bodywork. The restoration of the body on this 550 A was carried out wisely, conserving the evidence of minor repairs carried out in period. The report states that 90% of the aluminium rivets are authentic and concludes that this is an "original 550 A with an extraordinary patina reflecting its sporting past." He adds that this 550 A displays with pride what it is and that it used to be a full-bodied race car.*

A test drive on the Bugatti circuit at Le Mans allowed us to experience the sporting capability of this legendary model, with its dual-ignition 1500cc engine, and unrivalled handling thanks to its lightweight steel tubular chassis and ultra-light aluminium body. The car accelerates cleanly, has

superb road-holding and the sound of the engine is intoxicating.

It is possible to drive this original and genuine Porsche 550 A in some of the greatest motoring events, the 1000 Miglia or Le Mans Classic, not to mention Tour Auto or any number of historic events in the US.

This Porsche 550A is one of the rare example to have a known and continuous history, matching numbers, with a great racing period in USA. Intelligently restored, it is highly eligible to the greatest motoring events, the 1000 Miglia or Le Mans Classic, not to mention Tour Auto or any number of historic events in the US.

Bibliography:

This description has been written thanks to informations collected from the specialist Andrew Hosking (type550.com), the historian Jürgen Barth, Porsche AG (Porsche Register) and the book 'Carrera' from Rolf Sprenger and Steve Heinrichs, Porsche Museum Edition.



Collection 'So British'

Christian Dior décrivait l'élégance comme un tout, « qu'elle est ce qui ne se voit pas autant que ce qui se voit ». Elle se manifeste à la fois dans le fond et dans la forme de l'être-même, de l'objet, et sa présence dans l'une ne peut se priver de l'absence dans l'autre, et inversement.

L'élégance peut se cacher dans tous les recoins de la création humaine et divine. Les créateurs de Haute-Couture, dans la mode ou dans l'automobile d'entre-deux guerres, l'avaient bien compris. Les plus impressionnantes créations furent, en leurs temps, françaises. Les Saoutchik, Figoni & Falaschi, Kellner, Labourdette, Chapron excellaient dans cette discipline.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la production de masse devait répondre à une consommation grandissante. Chaque famille devait posséder son propre

véhicule. Ces nouvelles habitudes ont démocratisé l'automobile pour tous, en emportant à jamais dans cette vague les carrossiers français les plus prestigieux, ces artistes de l'élégance.

Certaines marques ont résisté. Mais pas en France où Delahaye, Talbot Lago, Delage, Bugatti... ont progressivement disparu. En Italie, la période a vu naître Ferrari avec son fondateur Enzo, fou de vitesse et de compétition. Lamborghini s'est positionné sur un marché haut de gamme en créant des lignes qui ne ressemblent à aucune autre. Maserati, déjà présent avant-guerre, a résisté en produisant en nombre limité des automobiles d'exception.

Mais si un pays peut se targuer de produire des automobiles à l'élégance rare, c'est bien l'Angleterre. Tout au long de l'histoire de sa production automobile, les voitures anglaises n'ont jamais mis de côté cette valeur

Christian Dior described elegance as an entity that is "as much about what you don't see as what you do see". It manifests itself both in the background and in the form itself, and its presence in one cannot exist with an absence in the other and vice versa.

Elegance can be found in every corner of human and divine creation. The creators of Haute-Couture, whether in fashion or between the wars in automobile design understood this very well. The most impressive creations were, in their day, French. The Saoutchiks, Figoni & Falaschi, Kellners, Labourdettes and Chaprons all excelled in this discipline.

After the Second World War, production increased in response to a growth in demand. Every family wanted to own their own vehicle.

These new habits ensured the automobile became accessible to everyone, and the most prestigious French coachbuilders, these artists of elegance, were carried off for ever on this wave.

Certain marques fought back. Not in France however where Delahaye, Talbot Lago, Delage, Bugatti, disappeared one by one. In Italy, this period saw the birth of Ferrari, with its founder Enzo, passionate about speed and competition. Lamborghini positioned itself at the top end of the market, with styling like nothing seen before. Maserati, already present before the war, stood firm by producing a limited number of exceptional automobiles.

But if there is one country that can lay claim to producing automobiles of a rare elegance, it is England. Throughout the



Lots 21 à 29

qui leur a permis de survivre et de perdurer encore aujourd'hui.

Aston Martin symbolise certainement le mieux cette élégance qui en a fait et continue d'en faire son succès. Une ligne fluide et discrète, un moteur puissant, un châssis bien pensé sont les attributs de cette marque choisie par les monarques, les gentlemen et même un bien célèbre agent secret ! Tout en se distinguant sur les circuits internationaux, la production d'après-guerre s'est majoritairement attachée aux coupés, rendant les cabriolets de la marque plus rares encore.

Cette Collection, « So British », est un hymne à l'Angleterre. Son auteur, un homme discret, pourrait se glorifier d'une carrière internationale de capitaine d'industrie construite sur sa formation d'ingénierie en mécanique et électricité, tantôt basé

aux Etats-Unis, tantôt en Angleterre, longtemps au Japon.

Il pourrait se glorifier d'avoir réuni dès les années 70 un aéropage de motos Vincent, puis à partir des années 90, d'avoir rassemblé les plus désirables GT anglaises « plus élégantes que les italiennes (sic) ». Mu par l'idée d'excellence et par la même détermination qui avaient contribué au succès de ses affaires, il enrichit et affina ses choix en déclinant en particulier les différents modèles Aston Martin de telle sorte qu'il nous nous invite à déguster cette formidable « verticale » comme on dit entre œnologues.

Mais son élégance le préserve de toute vanité. Et sa collection, « So British », présentée ici, est à son image.

history of its automobile production, British cars have kept hold of this formula. A formula that has enabled it to survive and continue to this day.

Aston Martin symbolises perfectly the supreme elegance that made and continues to make the marque so successful. The subtle and graceful styling, the powerful engine and well-designed chassis are all attributes of a marque favoured by monarchs, gentlemen and even a famous secret agent! While distinguishing itself on international circuits, post-war production was focused primarily on coupés, making cabriolets by this marque even rarer.

This Collection, "So British", is a homage to Britain. Its author, a discreet man, could boast of an international career as a captain of industry, with his background

in engineering and electricity, based at various times in the United States, England and, for a long time, Japan.

He could be proud of having assembled a glorious collection of Vincent motorcycles during the 1970s. Then, from the 1990s, collecting some of the most desirable British GT cars "more elegant than the Italians (sic)". Driven by the idea of excellence and by the same determination that contributed to his success in business, he enriched and refined his choices by selecting in particular the different Aston Martin models, inviting us to experience this formidable "vertical tasting" as œnologists would say. But his elegance precludes any vanity. And his collection 'So British', presented here, is in his image.

1960 AC BRISTOL ACE ROADSTER

Carte grise française
French title

Châssis n° BEX1160
Moteur n° 100D2 1028

300.000 - 350.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Conduite à gauche d'origine !
- Moteur d'origine, ouvrants avant et arrière d'origine
- Une des voitures de sport les plus brillantes de son époque

- *Genuine left-hand drive*
- *Original engine, original front and rear bonnets*
- *One of the most distinguished sports cars of its time.*



A l'aube des années 50, la firme AC est en quête de renouvellement et souhaite enrichir sa gamme d'une nouvelle voiture sportive, moderne et performante. Elle se tourne

alors vers John Tojeiro qui vient de prouver l'efficacité des châssis de sa conception en remportant la saison 1953 du Brookland Trophy et lui en achète les droits. >>>

At the dawn of the 1950s, the AC company is on a regeneration quest and wishes to expand its range with a new sporty, modern and efficient car. The

manufacturer turns to John Tojeiro (who had just proven the effectiveness of his chassis creation by winning the 1953 Brooklands Trophy) and buys him the >>>





>>>Quelques mois plus tard, le rideau du London Motor show se lève sur une élégante barquette dont le dessin est inspiré de la fameuse Ferrari 166 MM. L'accueil du public est chaleureux, et pour cause, puisque son châssis tubulaire, ses 4 roues indépendantes, son élégante carrosserie en alliage léger et sa brillante mécanique AC dérivée des BMW 328 en font une voiture performante et efficace. L'AC Bristol ACE cumula les succès en compétition et le célèbre pilote Mike Hawthorn ira jusqu'à la qualifier, à l'époque, de « voiture de sport la plus proche de la perfection » ! Seuls 466 exemplaires en seront produits avec le moteur Bristol.

Le châssis BEX1160 fait partie de cette série et a été immatriculé pour la première fois le 16 juin 1960. Ainsi que nous l'a confirmé un éminent membre du bureau du club AC, cet exemplaire fut délivré neuf en conduite à gauche à New York avec une carrosserie blanche combinée à un intérieur cuir noir. Nous retrouvons ensuite sa trace au milieu des années 80, alors qu'elle se trouve toujours aux USA, équipée d'un moteur V8. Le moteur d'origine ayant été conservé, il retrouvera la voiture lors de sa restauration complète en Angleterre par Brian Classic. Elle est alors immatriculée VYJ714. Enfin, c'est à l'occasion d'une vente aux enchères en septembre 1993 qu'elle rejoint la collection. Sensible au fait que la voiture dispose toujours de ses ouvrants avant et arrière

d'origine, numérotés 1160, ainsi que son moteur 100D2 d'origine (bloc, culasse et couvre arbres à cames), accouplé à une boîte à 5 rapports, elle devient une des pièces favorites de notre gentleman driver. L'examen que nous avons pu réaliser a révélé que la voiture est demeurée intouchée depuis sa restauration des années 90, affichant une patine générale homogène. Le châssis ne comporte pas de traces de déformation majeure et la carrosserie est aujourd'hui parée d'une teinte rouge sombre métallisée, tandis que l'intérieur est tendu de cuir noir, avec moquettes assorties. L'instrumentation au tableau de bord est complète et conforme à l'origine, le tachymètre ayant été remplacé par un élément gradué en km/h. Le moteur fonctionne de manière satisfaisante, un ventilateur électrique a été ajouté et la pipe d'échappement est en inox. Les roues fil sont chaussées de pneus Michelin Dunlop Racing qu'il conviendra de remplacer lors de la révision générale que mérite la voiture. Ce bel exemplaire est en outre accompagné de ses side-screens, de son couvre-tonneau ainsi que de l'ensemble cric/maillot/manivelle d'origine. Les AC ACE sont rares, trouver un exemplaire en conduite à gauche toujours équipé de son moteur d'origine et de ses ouvrants relève de la gageure, si vous avez manqué le châssis BEX1164 lors de notre dernière vente de décembre, voici une occasion de unique de vous rattraper !

>>>rights for his design. Few months later, the London Motor Show begins with the unveiling of an elegant barchetta of which its design is inspired by the famous Ferrari 166 MM. The public responded warmly to its launch and for good reason, since its tubular frame, its 4 independent wheels, its elegant light-alloy bodywork and its brilliant AC engine (derived from the BMW 328) make it a high-performance and efficient car. The AC Bristol ACE continued to achieve success in motor sport, with the famous racing driver Mike Hawthorn going so far as to call it at the time "the closest you can get to a perfect sports car"! Only 466 units were produced with the Bristol engine.

Chassis BEX1160 is part of this series and was first registered on 16 June 1960. As confirmed to us by a distinguished member of the AC club's office, this example was delivered new as a left-hand drive in New York with a white bodywork combined with a black leather interior. We then find its trace in the mid 1980s in the USA, this time equipped with a V8 engine. The original engine was stored until it was placed in the car again following its complete restoration in England by Brian Classic. It was then registered VYJ714. Finally, it was during an auction in September 1993 that it joined the collection. Very much aware that the car still has its original front and rear bonnets (numbered 1160),

as well as its original 100D2 engine (block, cylinder head and camshaft covers) mated to a 5-speed gearbox, it becomes for our gentleman driver one of his favorite pieces. Our examination revealed that the car has remained untouched since its restoration in the 1990s, therefore showing a consistent overall patina. The chassis shows no signs of major deformation and the bodywork now has a dark red metallic colour, while the interior is wrapped in black leather and matching carpets. Instruments on the dashboard are complete and conformed to the original, the tachometer has been replaced by a graduated element in km/h. The engine is in good working order, an electric fan was added and the exhaust pipe is made of stainless steel. The wire wheels are dressed with Michelin Dunlop Racing tyres and will need to be replaced during a complete service, which the latter is recommended for the car. This beautiful example also has its side-screens, its tonneau cover and the original jack/mallet/crank set. AC ACE cars are rare; finding a left-hand drive version still equipped with its original engine and windows is quite a challenge. If you missed the BEX1164 chassis at our last auction sale in December, here is a unique opportunity to redeem yourself.



1960 AC BRISTOL ACECA

Carte grise française
French title

Châssis n° BEX795
Moteur n° 100D

100.000 - 150.000 €
Sans réserve / **No reserve**

• Vendue neuve en France par
Chardonnet !

• Rare conduite à gauche avec
moteur Bristol

• Sportive raffinée

• **Sold new in France by
Chardonnet!**

• **Rare left-hand drive version
with Bristol engine**

• **Refined sportster**



Dévoilée lors du Salon d'Earls Court d'octobre 1954, l'AC ACECA reprenait le châssis soigneusement élaboré du roadster ACE tout en adoptant une carrosserie biplace en aluminium fermée, sous la forme d'un élégant fastback. L'habitacle réserve à ses occupants une finition raffinée dans la plus pure tradition des GT britanniques. Enfin, la mécanique AC fut rapidement supplantée par le noble moteur Bristol 6 cylindres 2L issu des BMW 328, lui-même remplacé par un moteur Ford en fin de production. Proposée à un tarif nettement supérieur à la Jaguar Type E, elle ne sera produite qu'à 328 exemplaires toutes motorisations confondues.

Le châssis BEX795 a été vendu neuf en France via le réseau Chardonnet et immatriculé le 24 juin 1960, la veille des 24 Heures de Mans lors desquelles deux AC ACE

prenaient le départ !

Il était alors de teinte ivoire avec un intérieur cuir rouge et équipé du brillant moteur Bristol. En 1982, la voiture est entre les mains d'un collectionneur à Montrouge puis intègre une collection en Indre-et-Loire à la fin de l'année 1990. C'est là que notre collectionneur retrouve sa trace et en fait l'acquisition en 2002. La voiture avait d'ores et déjà bénéficié d'une remise en état : la carrosserie avait troqué sa teinte d'origine pour un élégant gris et l'intérieur avait conservé ses baquets en cuir rouge d'origine tandis que les moquettes et contreportes assorties avaient été restaurées. Notre examen a révélé que cette ancienne restauration n'avait pas été reprise depuis et la carrosserie porte les stigmates d'une vie d'utilisation. Le bloc moteur est du type 100 D, coiffé de la culasse du moteur 100

Unveiled at the Earls Court Motor Show in October 1954, the AC ACECA took on the carefully crafted chassis of the Ace roadster, while adopting a closed aluminum two-seater body in the form of an elegant fastback. The interior offered its occupants a refined finish in the purest tradition of British GTs. The AC's mechanicals were substituted by the Bristol 6-cylinder 2L engine from the BMW 328, and then replaced by a Ford engine towards the end of production. Offered at a much higher price than the Jaguar E-Type, only 328 units – all engines combined – were made.

The car on offer, chassis number BEX795 was sold new in France via the Chardonnet network and registered on June 24, 1960, the day before the 24 Hours of Le

Mans, during which two AC Aces took the start!

It was then ivory in color with a red leather interior and fitted with the brilliant Bristol engine. In 1982, the car was owned by a collector in Montrouge, and then it became a part of a collection in Indre-et-Loire, by the end of 1990. It was there that our collector found it and acquired the car in 2002. The car had already benefited from an overhaul: the color had been changed to an elegant grey, but the interior had retained its original red leather bucket seats, while the carpets and matching door frames had been restored. Our look at the car revealed that this old restoration had not been repeated since and the body bears the scars of a life of use. The engine block is of the 100 D type, topped by the cylinder



B2 4011, elle-même surmontée des couvre arbre à cames du moteur d'origine (n°100 D2 1084). La boîte de vitesses est, quant à elle, à 5 rapports. Le bel intérieur cossu comporte la planche de bord dotée de l'instrumentation d'origine, à l'exception d'un ampèremètre plus moderne. Les élégantes roues fils sont chaussées de pneus Dunlop Racing qui seront à remplacer lors de la révision complète que nécessite ce bel exemplaire. La plaque d'origine Chardonnet, démontée de longue date, a été retrouvée par un membre du club AC et sera remise au nouveau propriétaire. Sportive, luxueuse et élégante, cette ACECA est d'autant plus rare qu'elle a été délivrée neuve en conduite à gauche avec le moteur le plus noble, elle ne manquera pas, à ce titre, d'attirer les amateurs avisés.

head of the 100 B2 4011 engine, itself surmounted by the camshaft covers of the original engine (n° 100 D2 1084). The gearbox is a 5-speeder. The beautiful plush interior features the instrumentation panel with original instrumentation, except for a more modern ammeter. The elegant wheels are shod with Dunlop Racing tires which will have to be replaced during the complete overhaul that this beautiful example needs. The original Chardonnet plate, long removed, was found by a member of the AC club and will be returned to the new owner. Sporty, luxurious, and elegant, this ACECA is even rarer as it was delivered new in left-hand-drive with the finest engine, and as such it is sure to attract discerning enthusiasts.



1965 ASTON MARTIN DB5 VANTAGE

Carte grise française
French title

Châssis n° DB5/1767/L
Moteur n° 400/1754/V

600.000 - 800.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Un des 25 exemplaires DB5 Vantage produits en conduite à gauche
- Ex-Salon de Paris 1964, française d'origine
- Même propriétaire depuis plus de 30 ans
- 'Matching numbers' et 'matching colours'

- *One of 25 left-hand drive DB5 Vantages*
- *Ex-Paris Motor Show 1964, French provenance*
- *Same owner for over 30 years*
- *'Matching numbers' and 'matching colours'*



La DB5 est lancée à la fin de l'année 1963 comme une élégante évolution de la DB4 série V. Parmi les 170 modifications, le réalésage de 4 mm permettant au très beau moteur 6 cylindres (signé Tadek Marek) de passer à une cylindrée de 4L pour développer une puissance

de 285 chevaux, une nouvelle boîte manuelle synchronisée ZF 5 vitesses (à partir de 1964) et trois carburateurs Weber 45 DCOE. Ce qui contribua à la notoriété internationale de la DB5, c'est évidemment son apparition dans « Goldfinger » où elle devient la >>>

The DB5 was introduced at the end of 1963 as an elegant evolution of the DB4 Series V. Among the 170 changes made, the handsome six-cylinder engine (the work of Tadek Marek) was rebored by 4mm, increasing its capacity to 4 litres and maximum

power to 285bhp, and a new full-synchro ZF five-speed manual gearbox was fitted (from 1964), along with three Weber 45 DCOE carburettors. What contributed to the DB5's international reputation was of course its appearance in Goldfinger, >>>





>>>voiture de James Bond, le plus célèbre des agents secrets. Elle fera par la suite des apparitions prolongées dans les dernières aventures de 007, comme un clin d'œil au passé et à ce patrimoine avec lequel rien ne peut rivaliser. Mais même Bond n'aura pas eu le privilège de rouler dans le modèle le plus abouti, la DB5 Vantage dont la puissance est portée à 320ch. à 5750 tours/min. 65 exemplaires seulement sortiront de l'usine de Newport Pagnell, une quarantaine en conduite à droite et donc environ 25 en conduite à gauche.

C'est bien l'un de ces 25 exemplaires (environ) que nous présentons et qui fait partie de cette collection exceptionnelle. #1767L sort de l'usine pour être exposée directement sur le stand Aston Martin au Salon de Paris 1964 comme en atteste le registre de l'AMOC. Egalement, sa fiche de sortie d'usine précise un équipement spécifique de livraison : « Ace 'Silver Peak' exhibition plate lettered 'DB5 1965' ». Elle est la première DB5 Vantage à être présentée au public. Destinée au marché français, après avoir certainement servi aux essais presse, elle est vendue le 17 juillet 1965 par l'importateur français, le Garage Mirabeau, à son premier propriétaire, un ingénieur de Perpignan. Elle est alors Birch Blue, cuir bleu, configuration dans laquelle elle se présente toujours aujourd'hui. Elle passera entre les

maines de deux parisiens en 1969 puis 1973 où on la retrouve en dépôt-vente au Garage Mirabeau, avenue de Versailles, à Paris. A la fin des années 80, elle est immatriculée 7832 WG31 au nom d'un amateur de Saint-Gaudens. Début 1990, elle est acquise par le propriétaire actuel par l'intermédiaire de Bardini Automobiles et sera immatriculée à Paris. Il décide de la faire restaurer dans son intégralité. L'ensemble des travaux est exécuté sous le contrôle de Patrick Godet, le spécialiste des motos Vincent, dans son atelier GHE de Seine-Maritime, qu'il avait fondé avec le concours du propriétaire de cette fantastique collection de voitures anglaises. Aujourd'hui, cette DB5 est donc proposée dans un état de conservation enviable car cohérent. Les travaux de restauration ont en effet assez bien résisté aux outrages du temps, en dépit de quelques défauts, comme des petits éclats de peinture par endroits ou des micro rayures sur la carrosserie, auxquels il faut ajouter de l'oxydation sur les chromes et les jantes à rayons, ou encore quelques ajustements de garnitures perfectibles. Quant à la baie moteur elle est parfaitement dans son jus. La voiture a d'ailleurs conservé son moteur d'origine et devra simplement bénéficier d'une révision mécanique générale du fait d'une faible utilisation ces dernières années. Le compteur affiche à peine plus de 17 500 km, ce qui laisse à penser que le compteur aurait pu

>>>where it was driven by James Bond, the most notorious of all secret agents. It subsequently made extended appearances in 007's latest escapades, a nod to its past and its unrivalled heritage. But even Bond did not have the privilege of driving the ultimate version of the DB5, the Vantage, with its power uprated to 320bhp at 5750rpm. Only 65 Vantage models left the factory at Newport Pagnell, some 40 with right-hand drive and about 25 with left-hand drive.

It is one of these 25 or so examples that we are presenting as part of this exceptional collection. #1767L left the factory to be displayed straightaway on the Aston Martin stand at the 1964 Paris Motor Show, as the AMOC register confirms. Its factory sheet also lists this specific equipment: "Ace 'Silver Peak' exhibition plate lettered 'DB5 1965'". It was the first DB5 Vantage to be presented to the public. Intended for the French market, undoubtedly after being used for press tests, it was sold new on 17 July 1965 by the French importer, the Garage Mirabeau, to its first owner, an engineer from Perpignan. It was finished then in Birch Blue with blue leather and is in the same configuration today. It was sold on to two Parisian owners in 1969 and then in 1973, when it was offered for sale by commission by the

Garage Mirabeau in Paris. At the end of the 1980s, it was registered 7832 WG 31 in the name of an enthusiast from Saint-Gaudens. At the beginning of 1990, it was acquired by its current owner through Bardini Automobiles and registered in Paris. He decided to have it entirely restored. All the work was carried out under the supervision of Patrick Godet, the Vincent motorbike specialist, in his GHE workshop in Seine-Maritime, which he had founded with the help of the owner of this fantastic collection of English cars. Today, this DB5 is therefore offered in an enviable state of conservation. The restoration work has stood up well to the ravages of time, despite a few faults, such as some small paint chips and micro scratches on the bodywork, in addition to some oxidation on the chromework and wire wheels, or some adjustments to the trim that could be improved. The engine bay is in original condition. The car has kept its original engine and will simply need a general mechanical overhaul due to the little use it has seen in recent years. The odometer shows just over 17,500 km, which suggests that it could already have been round the clock or that it could be the original mileage given the car's history.

In any case, with French provenance, ex-Paris Motor Show, in the same hands for more



faire un tour ou qu'il s'agirait du kilométrage d'origine compte tenu de l'histoire de la voiture.

Quoi qu'il en soit, française d'origine, ex-Salon de Paris, dans les mêmes mains depuis plus de 30 ans, jamais modifiée et toujours dans sa configuration de sortie d'usine, aussi bien mécanique qu'esthétique, il s'agit donc d'une DB5 tout à fait exceptionnelle que nous vous proposons. Ce d'autant plus qu'il s'agit d'un des 25 exemplaires en version Vantage et conduite à gauche.

than 30 years, never modified and always in its original configuration, both mechanically and aesthetically, it is therefore a quite exceptional DB5. All the more so as it is one of the 25 left-hand-drive Vantage models.

1965 ASTON MARTIN SHORT CHASSIS VOLANTE

Carte grise française
French title

Châssis n° DBVC/2315/L
Moteur n° 400/2309

1.200.000 - 1.600.000

- Equipée de son moteur d'origine
- Unique exemplaire délivrée dans la couleur Autumn gold
- Le plus exclusif des cabriolets Aston Martin
- Rarissime en conduite à gauche d'origine
- Entre les mains du même propriétaire depuis près de 30 ans

- *Equipped with original engine*
- *Only example delivered in Autumn Gold*
- *The most exclusive Aston Martin cabriolet*
- *Very rare original left-hand drive example*
- *In the hands of same owner for nearly 30 years*



Dans la gamme Aston Martin, ce sublime cabriolet occupe une place à part. En effet, désigné sous la simple appellation « Volante » (dont c'est alors la première apparition pour la marque de Newport Pagnell), il est un des seuls à ne pas porter un nom comportant les lettres « DB », contrairement aux autres modèles de la période David Brown. A ce

simple « Volante » qui sera ensuite repris sur tous les cabriolets de la marque, il est généralement ajouté la mention « Short Chassis » qui permet d'identifier ce modèle rarissime à coup sûr. En fait, cette voiture constitue une combinaison du meilleur de la DB5 et de la DB6. « Châssis court » car elle est équipée de la plateforme de la >>>

This sublime cabriolet occupies a special place in the Aston Martin range. It was the first model from the Newport Pagnell marque to use the name "Volante" and is one of very few from the David Brown era without "DB" in its title. "Volante" was used on all subsequent Aston Martin cabriolets, and this extremely rare

model was identified as a Volante "Short Chassis". It incorporated the best features of the DB5 and DB6. The DB6 had a new style of chassis with a longer wheelbase, while the Volante remained faithful to the Touring "Superleggera" method, with bodywork attached to a frame of fine steel tubes, and was>>>





>>>DB5, plus courte que celle de la DB6 qui changeait complètement de type de fabrication par rapport à ses devancières; alors que la Volante reste fidèle à la méthode Touring « Superleggera » constituée d'une armature de fins tubes d'acier recevant les panneaux de carrosserie.

En revanche, elle reçoit le moteur de la DB6 dont la cylindrée plus importante s'accompagne d'une puissance plus élevée, ainsi que certains attributs de carrosserie comme des pare-chocs en deux parties ou des feux arrière d'origine Triumph, au bout des ailes de la DB5.

Lancée au même moment que la DB6, la Volante n'a été produite que d'octobre 1965 à octobre 1966, uniquement en version découverte et à 37 exemplaires seulement en conduite à droite et gauche. Autant dire qu'elle fait partie des Aston Martin de route les plus rares et les plus recherchées et qu'elle constitue probablement le cabriolet Aston Martin le plus rare jamais produit.

La voiture de la vente a l'incroyable particularité d'avoir été exportée aux États-Unis en décembre 1965 pour être exposée au Salon de Los Angeles. Dotée d'une boîte de vitesses manuelle cinq rapports, elle était alors de teinte « autumn gold », avec sellerie en cuir Connolly beige et capote Everflex, elle aussi de couleur beige. La fiche délivrée par Aston Martin précise également qu'elle était équipée de jantes chromées, d'une antenne électrique, de ceintures de sécurité Britax et surtout d'un système d'air conditionné Normalair, ce qui était très rare sur une voiture européenne.

Selon le fils de l'actuel propriétaire, elle a été achetée au début des années 1990 à un grand collectionneur britannique qui résidait à Singapour. La voiture a ensuite été confiée pour une restauration de qualité à l'atelier de Patrick Godet. Ce dernier était mondialement connu pour sa passion des Vincent, motos qu'il restaurait et améliorait avec grand talent, et c'est via cette passion commune que l'actuel >>>

>>> based on the DB5 "short chassis". However, it was equipped with the larger, more powerful DB6 engine and some of the DB6 bodywork features such as two-part bumpers and Triumph tail-lights fitted onto DB5 wings.

Launched at the same time as the DB6, the Volante was in production for just 12 months between October 1965 and October 1966. Only 37 examples were built, all convertible, left and right-hand drive together, making this one of the rarest and most highly sought-after road-going Aston Martins, and possibly the rarest convertible ever built by the marque.

The car in the sale has the distinction of being exported to the US in December 1965 to be displayed at the Los Angeles Motor Show. With a manual five-speed gearbox, it was painted « Autumn Gold », with beige Connolly leather upholstery and a beige Everflex hood. The build sheet states it had chrome wheels, electric aerial, Britax

seatbelts and, rare feature for a European car, air conditioning by Normalair.

According to the son of the current owner, the car was acquired at the start of the 1990s from a major British collector living in Singapore, and sent to Patrick Godet to be restored in his workshop. Godet was known for his love of Vincent motorcycles which he expertly restored. It was through this shared passion that the current owner joined forces with him setting up a high-level restoration workshop that expanded to include the restoration of British collectors' cars.

During the extensive project undertaken on this car, lasting several years, the engine was fitted with triple Weber carburetors, a feature of the more powerful Vantage version. The superb original colour scheme, Autumn Gold and beige interior, has been conserved.

Driven sparingly, this car has been stored in England in recent years, with mechanical work >>>





>>>propriétaire s'était associé avec lui au sein d'un atelier de restauration de haut niveau dont l'activité s'étendait à la restauration d'automobiles anglaises de collection.

La restauration, très poussée, s'étala sur plusieurs années, à cette occasion le moteur fut équipé de trois carburateurs Weber qui caractérisent la version Vantage plus puissante. Les superbes teintes d'origine, avec une peinture Autumn Gold et intérieur beige furent heureusement conservées.

Après avoir été utilisée avec parcimonie, cette voiture est restée ces dernières années en Angleterre, pour y être entreposée et pour faire l'objet de travaux mécaniques lui permettant de fonctionner au mieux.

Aujourd'hui, cette voiture exceptionnelle se présente dans ses teintes d'origine et avec ses équipements spéciaux dont le système d'air conditionné Normalair. L'habitacle comporte aussi un impressionnant autoradio Blaupunkt Montreux et son volumineux haut-parleur. Restaurée avec grand soin, cette Volante allie le charme d'un cabriolet de grande classe avec l'élégance d'une carrosserie italienne, la puissance d'un noble 6-cylindres et l'exclusivité d'une version extrêmement rare. Il est l'unique exemplaire à avoir été livré dans cette couleur et fait partie des très rares conduites à gauche d'origine ce qui en fait une voiture de grande classe.

>>>carried out where necessary to ensure it continues to run properly.

Today, this exceptional car, presented in original colours, retains its special equipment including Normalair air conditioning. The passenger compartment features an impressive Blaupunkt Montreux radio and large speaker. Meticulously restored, this Volante has the charm of a top-of-the-range cabriolet with the elegance of Italian coachwork, the power of a fine 6-cylinder engine and the exclusivity of an extremely rare version. It is the only example to have been delivered in this colour and is one of a small number of original left-hand drive examples, making this a truly exceptional car.





1955 ASTON MARTIN DB2/4 CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis n° LML1018

240.000 - 320.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Même propriétaire depuis 1995

• Seulement 98 exemplaires
cabriolets MKI

• Restauration ancienne de
qualité par Auto Performance

• *Same owner since 1995*

• *Only 98 Cabriolet MKI
examples*

• *Older quality restoration by
Auto Performance*



A la fois sportive et raffinée, avec la DB 2/4 est en train de naître une fabuleuse lignée : celle des Aston "DB" qui, jusqu'à la DB6, va reprendre les ingrédients des DB2 et DB 2/4, tout en s'embourgeoisant. La DB 2/4 est en effet la dernière Aston Martin dont la personnalité forte dégage encore le parfum sans compromis de la compétition.

Notre exemplaire est un très beau cabriolet DB2/4, destiné au marché américain, il fut livré neuf, en conduite à gauche, le 2 août 1955 dans l'Etat de Washington et la ville de Tacoma. Ce sont les établissements Satori, agent de la marque à San Francisco qui mettront

à disposition cet exemplaire. La fiche de production usine nous précise que la couleur est « blue haze » associée à un intérieur bleu et capote couleur « fawn ».

La voiture séjourna aux Etats-Unis jusqu'en 1995 avant de rejoindre notre collection française So British. Notre collectionneur se souvient que la voiture était la propriété d'une femme américaine, avocate et ancienne pilote d'avions de chasse sur les célèbres Mustang. Dans la foulée de son acquisition, il confie la restauration complète de la voiture aux Etablissements Auto Performance, aujourd'hui distributeur officiel de la marque

Simultaneously sporty and refined, this DB2/4 marks the period of a fabulous design being born: the Aston "DB" cars, which up until the DB6 will pick up components of the DB2 and DB 2/4 while being more plush. The DB2/4 is indeed the last Aston Martin whose strong character still exudes the uncompromising scent of motor-racing.

Our example is a very nice DB2/4 convertible intended for the American market; it was delivered new as a left-hand drive on 2nd August 1955 in the city of Tacoma in the state of Washington. As the official

dealership for the brand, it is the Satori establishments who will market this car. The factory's manufacturing document states that the colour is "blue haze", combined with a blue interior and a "fawn" colour soft top.

The car was in the United States until 1995 before joining our "So British" French collection. Our collector recalls that the car was owned by an American woman, a lawyer and a former fighter pilot on legendary Mustang aircrafts. Following its acquisition, he entrusted the full restoration of the car to Auto Performance, today the



Aston Martin pour la France. Le montant des factures qui s'échelonnent de 1995 à 1997 fait état de près de 880 000 francs dépensés soit l'équivalent d'environ 135 000 €. La voiture fut entièrement reprise en tôlerie, sellerie, peinture et mécanique. Son intérieur en cuir bleu dispose d'une capote et couvre-capote assortis, ainsi que de belles moquettes dans les mêmes tons. Les roues fils vinrent compléter l'allure racée de la voiture. Peu utilisée depuis sa restauration, notre DB2/4 est encore très bien conservée dans l'ensemble, même si l'on peut constater quelques défauts sur le volant, ainsi que quelques traces

d'usures liées au temps. A l'instar des autres modèles de la collection, ayant peu roulé ses dernières années, notre cabriolet devra bénéficier d'une révision mécanique afin de parfaire son état de fonctionnement. Dans sa superbe robe bleu, rarissime en version conduite à gauche d'origine, cette DB2/4 DHC ne manque ni d'élégance ni de charme. Seulement 98 exemplaires, toutes conduites confondues, de cette MKI cabriolet furent produits en faisant un modèle particulièrement rare et recherché.

official Aston Martin distributor for France. As per invoices, the amount spent between 1995 and 1997 came to almost 880,000 francs, the equivalent of approximately €135,000. The car was completely overhauled in terms of bodywork, upholstery, painting and engine. Its blue leather interior has a matching hood and hood cover, as well as beautiful carpets with the same tones. The wire wheels enhance the car's sophisticated look. Despite some flaws on the steering wheel, as well as some signs of wear related to time, our DB2/4 has barely been on the road since

its restoration and is still very well preserved overall. Like other models in this collection and the fact that the car was not driven much in recent years, our cabriolet will require a mechanical service in order to perfect its working condition. Offered here in its superb blue colour, extremely rare in its original left-hand drive version, this DB2/4 DHC doesn't lack of either charm or elegance. Only 98 examples (left or right-hand drive) of this MKI convertible were produced, making it a particularly rare and sought-after model.

1961 ASTON MARTIN DB4

Carte grise française
French title

Châssis n° DB4/704/L
Moteur n° 400/1958

240.000 - 320.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Même propriétaire depuis 25 ans
- Historique français documenté
- Avantageuse mécanique de DB5

- *Same owner for last 25 years*
- *Documented French history*
- *Advantageous DB5 engine*



Rendues légendaires par James Bond autant que par leurs qualités routières, les Aston DB associent le raffinement d'un intérieur britannique au charme d'un dessin d'origine italienne et d'un moteur noble. Celui-ci, dérivé du six-cylindres Lagonda conçu sous l'autorité de WO Bentley, a été complètement revu, pour la DB4, par Tadek Marek : il conservait les deux arbres à cames en tête mais abandonnait la fonte au profit de l'aluminium, la cylindrée passant à 3,7L. Pour la carrosserie, Aston Martin s'est tourné vers la Carrozzeria Touring pour adopter son mode de fabrication « superleggera », où les panneaux en alliage étaient portés par une légère

structure tubulaire. Forte de 240 ch, cette superbe automobile dépassait 225 km/h et, lors de sa présentation en 1958, la DB4 était saluée par d'élogieux commentaires. La DB4 servira de base aux futures DB5 et DB6, tout en connaissant elle-même diverses améliorations, ainsi que des versions dérivées comme la DB4 GT, réservée à la compétition.

La voiture que nous présentons fut livrée neuve le 15 juin 1961, à son premier propriétaire, un certain M. Persillon de Mont de Marsan, via l'importateur français : la « Société Nouvelle du Garage Mirabeau », 71 avenue de Versailles à Paris 16^{ème} arrondissement. La fiche usine présente dans le dossier précise qu'elle était équipée d'un radiateur

Famous for their road-going qualities as well as an enduring association with James Bond, the DB Astons combined the refinement of a British interior with the charm of an originally Italian design. The DB4 also featured a magnificent engine, derived from WO Bentley's Lagonda 6-cylinder engine, completely re-built by Tadek Marek. It retained the twin overhead cam but with a block in aluminium rather than cast iron, and an increased size of 3.7-litres. For the body, Aston Martin turned to Carrozzeria Touring in order to adopt their 'superleggera' method, with alloy panels attached to a lightweight tubular structure.

Producing some 240 bhp, this superb automobile was capable of over 225 km/h and met with rave reviews when it appeared in 1958. The DB4 would serve as the base for subsequent DB5 and DB6 models, while evolving itself with various improvements and derivative versions such as the DB4 GT, built for competition.

The car presented was delivered new on 15 June 1961 to its first owner, a certain Mr Persillon from Mont de Marsan, via the French importer "Société Nouvelle du Garage Mirabeau", of 71 avenue de Versailles in the 16th arrondissement of Paris. The factory sheet included in



d'huile, de jantes chromées et d'ampoules de phares jaunes. Sa livrée d'époque associe une couleur extérieure grise référence « snow shadow grey » à un intérieur en cuir Connolly rouge. Si la voiture se trouve aujourd'hui repeinte en bleu, elle a conservé un intérieur en cuir rouge partiellement rénové. L'historique que nous avons pu retracer de la voiture nous apprend que les premiers propriétaires sont tous français jusque dans les années 1970. Par la suite, probablement dans les années 1980, la voiture rejoindra les États-Unis et, plus précisément, l'Etat du Massachusetts. Elle réapparaît en France, à Paris au début des années 1990 et fut notamment proposée à la vente

chez « Remise Paris Ouest » en 1994. Son actuel propriétaire en fait l'acquisition en 1996, son moteur avait déjà été remplacé par un bloc de DB5. Elle a bénéficié de quelques travaux mécaniques depuis, mais, n'a que peu roulé ces dernières années et devra bénéficier d'un contrôle mécanique général approfondi avant de prendre la route sur de longues distances. Aujourd'hui dans un joli état d'usage et pourvu d'une agréable patine, notre exemplaire dont la mécanique est plus performante qu'à l'origine représente une occasion rare d'acquérir un exemplaire d'origine française. Son état d'usage lui confère ce petit supplément d'âme et lui procure un charme inimitable.

the file states that it had an oil cooler, chrome wheels and yellow headlight bulbs. The period livery combined an exterior colour of "snow shadow grey" with a red Connolly leather interior. Today, the car has been repainted blue, but retains the partially renovated red leather interior. Having traced the car's history, we have discovered that the car's owners were all French through to the 1970s. Then, at some point during the 1980s, the car went to Massachusetts in the United States. In the early 1990s, it returned to France, re-appearing in Paris, and was offered for sale by "Remise Paris Ouest" in 1994. The current owner acquired the

car in 1996, by which time it had been equipped with a DB5 engine. The car has had some mechanical work carried out subsequently but has been driven very little in recent years and requires a thorough recommissioning before taking to the road for any distance. This elegant DB4, equipped with an engine more powerful than it had when new, represents a rare opportunity to acquire an original French example. It is presented in nice, used condition with a lovely patina that adds soul and an inimitable charm.

1959 ASTON MARTIN DB4 GT

Carte grise française
French title

Châssis n° DB4/GT/0138/R
Moteur n° 370/0210/GT

1.600.000 - 2.400.000 €

- Belle, performante, raffinée et un des 75 exemplaires produits
- Eligible pour les plus prestigieux événements mondiaux
- Entre les mains du même propriétaire depuis 25 ans

- *Stunning, powerful, sophisticated and one of 75 examples built*
- *Eligible for the most prestigious events worldwide*
- *In the hands of the current owner for the last 25 years*



En 1959, la compétition semble sourire à Aston Martin, qui remporte notamment les deux premières places aux 24 Heures du Mans avec Shelby/Salvadori et Trintignant/Frère. Mais la discipline coûte cher et David Brown fait le

choix de s'en retirer officiellement et de laisser le soin aux écuries privées de défendre les couleurs de la marque, avec la DBRI. Pour maintenir une présence en GT John Wyer, directeur sportif de la marque, décide de lancer la DB4 GT. >>>

In 1959, racing was going well for Aston Martin, with a notable one-two finish in the Le Mans 24 Hours with Shelby/Salvadori Trintignant/Frère. The discipline was expensive however and David Brown took the decision

to withdraw and leave private teams to defend the marque's colours with the DBRI. Aston's competitions manager John Wyer decided to launch the DB4 GT to maintain a presence in GT. The prototype made its >>>





>>> dont le prototype fait une première apparition en mai 1959 à Silverstone entre les mains de Stirling Moss, qui gagne facilement devant la Jaguar 3,4 litres de Roy Salvadori, préparée par John Coombs. Le célèbre pilote britannique reconnaîtra plus tard : « La DB4 GT était vraiment bien équilibrée et puissante. »

À la fin de l'année, la nouvelle voiture est officiellement dévoilée au Salon de Londres. Destinée aux pilotes-amateurs aisés, elle bénéficie par rapport à la DB4 standard d'une cure d'allègement et d'un moteur plus puissant qui en font la voiture de série la plus rapide du Royaume-Uni. Basée sur une plateforme de DB4 raccourcie de près de 13 cm, c'est une stricte deux places équipée d'une carrosserie Touring fabriquée selon la méthode « Superleggera » propre au carrossier italien, avec ici vitres de custode en Plexiglas et panneaux de carrosserie en alliage de magnésium. La calandre grillagée se complète d'une grosse prise d'air inférieure destinée au radiateur d'huile (dont ne dispose

pas la version standard) alors que les phares sont recouverts d'un bulbe profilé préfigurant celui des futures DB5. La voiture repose sur des jantes Borrani de 16 pouces et affiche aussi deux trappes d'essence au sommet des ailes arrière. Le coffre est entièrement occupé par un volumineux réservoir d'essence de 136 litres. Côté mécanique le 6-cylindres 3,7 litres double arbre de la DB4, conçu par Tadek Marek, s'enrichit d'un double allumage, de trois gros carburateurs Weber et d'une distribution modifiée, ce qui lui permet de développer plus de 300 ch à 6 000 tr/mn, près de 1 000 tours de plus que la version normale.

Malgré sa destination sportive, la DB4 GT conserve tous les attributs d'une voiture haut de gamme et l'aménagement intérieur reprend le luxe de celui de la DB4, avec ses sièges en cuir et son réceptacle d'instruments dont la forme rappelle celle de la calandre.

Cette machine d'exception n'a été produite qu'à 75 exemplaires de 1959 à 1963, une exclusivité qui la place au pinacle des Aston >>>

>>> *first appearance in May 1959 at Silverstone, in the hands of Stirling Moss who enjoyed an easy victory, finishing ahead of the John Coombs-prepared Jaguar 3.4-litre of Roy Salvadori. The celebrated British driver later acknowledged: "The DB4 GT was really well balanced and powerful."*

The new car was officially unveiled at the London Motor Show at the end of that year. Aimed at wealthy amateur drivers, the DB4 GT weighed less and had a more powerful engine than the standard DB4, making it the fastest production car in the UK. Based on a DB4 platform shortened by almost 13cm, it was a strict two-seater fitted with Touring bodywork built to the Italian coachbuilder's "Superleggera" specification, with plexiglass rear quarter-lights and magnesium alloy panels. The mesh grille had a large air intake at the bottom for the oil radiator (not on the standard version) and the faired-in headlights would

later appear on the DB5. The car, with fuel fillers atop each rear wing, rested on 16-inch Borrani wheels. The generous 136-litre fuel tank used all available space in the boot. On the mechanical side, the 6-cylinder, 3.7-litre twin-cam DB4 engine, designed by Tadek Marek, was upgraded to include twin-ignition, three large Weber carburetors and modified valve gear, increasing the power to over 300 bhp at 6,000 rpm, almost 1,000 revs up on the standard version.

Despite being destined for competition, the DB4 GT retained all the features of a top-of-the-range model, its interior as luxurious as the DB4, with leather seats and impressive instrument panel echoing the shape of the front grille. Between 1959 and 1963, just 75 examples of this exceptional machine were produced, making it one of the most exclusive road-going Aston Martins, just behind the Zagato version of this model. >>>





>>> Martin de route, juste derrière la version Zagato qui en est issue.

Selon sa fiche usine, la DB4 GT que nous présentons a été livrée neuve le 21 avril 1961 à M. Grant, de Hitchin, en Angleterre. Initialement équipée d'une conduite à droite et d'une peinture « peony » (pivoine) avec sellerie grise, elle a été modifiée le 4 avril 1961, avant même sa livraison et probablement à la demande de son premier propriétaire, en « pale primrose » (jaune pâle) avec sellerie en cuir Connolly noir.

En mai 1962, comme cela pouvait arriver sur les GT à haute performance de l'époque, il est mentionné sur la fiche usine parmi les nombreuses interventions répertoriées entre 1961 et 1966, que le moteur qui équipait la voiture n°370/0154GT est remplacé par l'usine par le n°370/0210GT, moteur qui équipe encore aujourd'hui la voiture. A la fin des

années 1960 alors que la voiture appartenait à son quatrième propriétaire, un certain M. Fletcher, une boîte ZF 5 vitesses fut montée sur la voiture. Son propriétaire suivant M. M.K. Morris utilisa la voiture à l'occasion de nombreuses courses aussi bien sur circuit que sur routes telles que le Pomeroy Trophy en 1970 et décrocha une victoire de classe en 1975 lors d'une course VSCC à Silverstone.

La voiture poursuivit une brillante carrière sportive aux Etats-Unis aux mains de M. Soprano. A la suite d'un accident sur le circuit de Lime Rock au début des années 1980, elle fut entièrement refaite. De 1984 à 1988 elle fut la propriété de Peter Livanos, l'armateur grec qui a pris à la même époque des parts dans Aston Martin, au côté de Victor Gauntlett. Il céda ensuite la voiture à M. Fergus qui s'illustra à son volant sur les circuits américains, avant qu'en 1989 à la suite d'un accrochage avec une Corvette la voiture soit de nouveau

>>> *According to the factory build sheet, the DB4 GT on offer was delivered new on 21 April 1961 to Mr Grant of Hitchin, England. Initially right-hand drive and presented in peony red with grey upholstery, the car was re-liveried on 4 April 1961, before being delivered and probably at the request of the first owner, in pale primrose with black Connolly leather upholstery.*

In May 1962, not unusually for high performance GT cars at that time, records indicate amongst numerous works listed between 1961 and 1966, that the factory replaced engine n°370/0154GT with n°370/0210GT, the engine that remains in the car today. At the end of the 1960s, while in the hands of the fourth owner, a certain Mr Fletcher, a 5-speed ZF box was fitted. The subsequent owner, Mr M.K. Morris, took part in a number of road and track events, such as the Pomeroy

Trophy in 1970 and enjoyed a class win in 1975 in a VSCC race at Silverstone.

The car went on to enjoy a successful sporting career in the United States in the hands of Mr Soprano. Following an accident at Lime Rock circuit in the early 1980s, the car was completely rebuilt. Between 1984 and 1988, this DB4 GT was owned by Peter Livanos, the Greek shipping tycoon, during the period he acquired shares in Aston Martin, with Victor Gauntlett. The next owner was Mr Fergus, who distinguished himself competing in various US race events. A collision with a Corvette in 1989 prompted repair work once again, at which point the car became left-hand drive. Acquired from Mr Fergus by the current owner in 1994, the car was then imported into France. Used very little between 2012 and 2020, his DB4 GT was entrusted



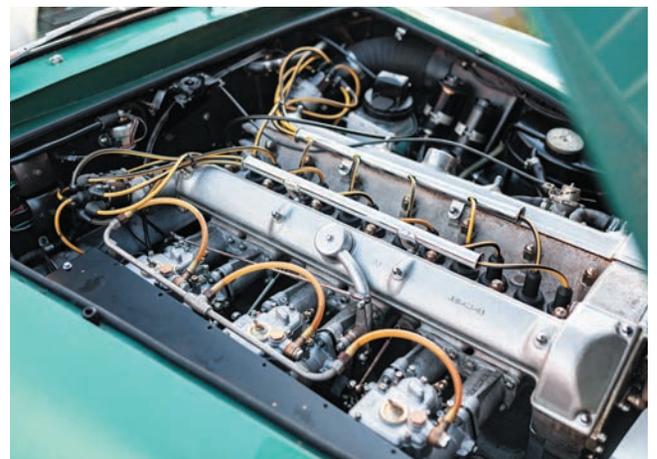


réparée. Elle fut alors passée en conduite à gauche et c'est en 1994 que l'actuel propriétaire s'est laissé séduire par cette voiture et en a fait l'acquisition auprès de M. Fergus avant de la rapatrier en France. De 2012 à 2020, il ne l'a que peu utilisée, et la voiture fut confiée à un spécialiste de la marque anglaise pour l'entretien courant.

Aujourd'hui en conduite à gauche et dotée d'un compteur Smiths en km/h, elle présente l'élégante teinte verte propre aux Aston de compétition ainsi qu'une sellerie noire de belle facture. Bien documentée grâce à l'excellent ouvrage de Stephen Archer et Richard A. Candee, cette DB4 GT sera la bienvenue dans les plus prestigieux événements mondiaux. Dans sa présentation attractive, alliant beauté, légèreté et raffinement, elle constitue un superbe hommage à ce qui reste une des plus prestigieuses machines de « compétition-client » jamais produite.

to an Aston specialist for routine maintenance.

Today, this left-hand drive car with Smiths gauges calibrated in kilometres is presented in elegant Aston racing green livery, with a high-quality black interior. Well documented in the excellent book by Stephen Archer and Richard A. Candee, this DB4 GT will be welcomed at all the best events worldwide. Attractively presented, lightweight and sophisticated, this is a superb tribute to what remains one of the most prestigious "competition-client" machines ever built.



1958 ARNOLT BRISTOL DELUXE ROADSTER

Carte grise française
French title

Châssis n° 404X3131
Moteur n° BSIMKII317

220.000 - 280.000 €
Sans réserve / No reserve

- Dessin de Franco Scaglione pour Bertone
- Brillante mécanique 6 cylindres 2 litres Bristol
- Modèle unique sur la série de 142 châssis produits
- Probablement la dernière produite

- Design by Franco Scaglione for Bertone
- Brilliant 2-litre 6-cylinder Bristol engine
- Unique model from the 142 chassis built for this series
- Probably the last example built



La rarissime Arnolt Bristol que nous avons la chance de vous dévoiler est une version DeLuxe roadster. D'après les informations du Bristol Owners Club vérifiées à l'aide des archives de la famille Arnolt, il s'agirait de la dernière voiture complète de la commande originale à avoir été vendue neuve par les garages Arnolt. Effectivement, achevée et expédiée aux USA en 1959, jusqu'en 1968 elle est restée dans le stock du concessionnaire Hoosier International Motors de Warsaw dans l'Indiana, qui avait repris les actifs automobiles de la succession Arnolt après le décès de Wacky en 1963. Durant ce laps de temps, la voiture avait été modifiée au niveau de la face avant. C'est ce qui explique que cet exemplaire soit le seul à être doté de quatre phares et dépourvu de pare-chocs « d'origine ».

C'est un certain M. S. qui s'en porta acquéreur en 1968 au terme d'intenses tractations. Il parcourut près de 25 000 miles à son volant jusqu'à sa disparition dans la deuxième partie des années 1990. Sa veuve donna alors la voiture au musée des voitures classiques de Sarasota en Floride. Ensuite, cette étonnante Arnolt Bristol est vendue en 1999 à un allemand de Hambourg, par le garage « Vintage Motors of Sarasota », de Martin Godbey, propriétaire et conservateur du musée en question suite à son rachat en 1997. Lorsque ce roadster arrive en Europe au début des années 2000 il est encore dans sa couleur d'origine rosso rubino, avec intérieur cuir noir à passepoil gris clair, mais déjà équipé d'un double échappement alu. Dans les mains de cet amateur allemand la voiture est repeinte en blanc,

This extremely rare Arnolt Bristol that we have the privilege to introduce is a Deluxe Roadster version. According to information from the Bristol Owners Club and verified by historical records from the Arnolt's family, this would be the last fully manufactured car from the original production to be sold new by the Arnolt garages. The car was completed and shipped to the USA in 1959 and remained in stock at the Hoosier International Motors dealership in Warsaw (Indiana) until 1968, the latter had taken over the automotive assets of Arnolt's succession following Wacky's death in 1963. At that time, the car was modified towards the front. This explains why this example is the only one to be fitted with four headlights and without the "original" bumpers.

It was acquired by a Mr S. in 1968 after intense negotiations. He drove it for almost 25,000 miles until his passing in the second half of the 1990s. His widow then donated the car to the Classic Car Museum in Sarasota, Florida. This astonishing Arnolt Bristol was then sold in 1999 to a German in Hamburg by Martin Godbey at the "Vintage Motors of Sarasota", museum's owner and curator following its acquisition in 1997. This roadster was still in its original "rosso rubino" colour when it arrived in Europe at the beginning of the 2000s, combined with a black leather interior and a light grey piping finish; it had however already been fitted with a double aluminium exhaust. This German enthusiast had the car repainted in white, got the odometer replaced with one in



le compteur en miles remplacé par un compteur en kilomètres et des sièges baquets avec ceintures Sabelts installés. C'est auprès d'une de ses relations de l'univers Bristol que notre collectionneur en fera lui l'acquisition dans cet état en 2007. Il s'agissait plus pour lui d'acquérir une pièce rare et cohérente pour sa collection, que de rouler véritablement avec cet intéressant roadster anglo-Italien puisqu'il n'affiche aujourd'hui que 112 km au compteur. La présentation de cet exemplaire de Arnolt Bristol roadster correspond à la version DeLuxe avec pare-brise, tableau de bord type aviation, boutons poussoirs d'ouverture de porte et système de capotage, ainsi que les sièges d'origine rembourrés en cuir, qui seront fournis avec la voiture.

A ce jour dans un bel état esthétique, avec une jolie peinture

et une base saine, bien que les éléments chromés présentent des traces d'oxydation naturelle, la voiture n'a pas roulé ces dernières années et devra donc bénéficier d'une révision mécanique générale. La baie moteur où trône le 6 cylindres Bristol de 1971 cm³ de cylindrée, coiffé de 3 carburateurs Solex de 32 millimètres, est en effet dans son jus. Capote et side-screens qui se logent dans le coffre avec la roue de secours, viennent avec la voiture, en plus du couvre tonneau. Fabriquées en toute petite série, les Arnolt Bristol sont réservées à un public d'initiés, qui saura reconnaître l'occasion exceptionnelle que représente ce modèle aux caractéristiques singulières.

kilometre and installed bucket seats with Sabelts belts. It is from one of his contacts in the Bristol world that our collector will purchase it in this condition in 2007. For him, it was more about acquiring a rare and coherent piece for his collection rather than driving this interesting Anglo-Italian roadster as it currently displays a mileage of only 112km. This is a Deluxe version of the Arnolt Bristol roadster with windshield, aviation type dashboard, door-opening push buttons and cowling system, as well as original seats upholstered in leather, which will be supplied with the car.

It is currently in good aesthetical condition and has a lovely paint job and sound base, even though chromed items show traces of natural oxidation. The

car has not been driven in recent years and will therefore require a complete mechanical service. Equipped with a 6-cylinder Bristol engine of 1971 cc, topped with 3 Solex 32-millimeter carburetors, the engine bay is indeed in its original condition. Sheltered in the boot with the spare wheel and in addition to the tonneau cover, the soft top and side-screens are included with the car. With only a small amount produced, the Arnolt Bristol are dedicated to an insider audience, who will acknowledge that this model with unique characteristics represents an exceptional opportunity.

1955 BRISTOL 405 DROPHEAD COUPE

Carte grise française
French title

Châssis n° 4054515
Moteur n° 100B3609

100.000 - 150.000 €
Sans réserve / *No reserve*

• Produit à 43 exemplaires,
dont une poignée en conduite
à gauche

• Moteur d'origine

• Inspiration aéronautique
indéniable

• *Just 43 made, including a
handful left-hand drivers*

• *Original engine*

• *Undeniable aeronautical
inspiration*



La division de production des Automobiles Bristol lancée en 1946 n'était autre qu'une branche de la Bristol Aeroplane Company. Il est d'ailleurs difficile de nier cette filiation aéronautique lorsque l'on observe ces productions dont les lignes avaient été affinées en soufflerie par l'avionneur. Ainsi, le modèle 405 proposait une face avant inspirée du descendant du « Beaufighter », avion de combat construit par Bristol durant la Seconde Guerre mondiale. La brillante mécanique, quant à elle, provenait toujours de la BMW 328, revue par les ingénieurs Bristol et sa puissance était portée à 125 cv, chiffre remarquable pour un 2 litres de série.

Le luxueux intérieur n'était pas en reste, et le tableau de bord regroupait toute l'instrumentation derrière le volant, un autre détail emprunté à l'aviation. Seuls 43 exemplaires de ce cabriolet 4 places de grand tourisme furent construits et plus rares encore sont les versions conduite à gauche puisque certaines sources évoquent 3 unités.

L'exemplaire présenté a été acheté par notre collectionneur en 2006, alors que la voiture avait bénéficié d'une restauration ancienne. Disposant de soubassements très sains, la carrosserie arbore une élégante teinte vert sombre métallisée. Extérieurement, l'ensemble affiche une patine

The Bristol Automobiles production division, launched in 1946, was just a branch of the Bristol Airplane Company. Moreover, it is impossible to deny the aeronautical connection when one notices that the design of the vehicle has been refined in the wind tunnel by the aircraft manufacturer. Thus, the model 405 featured a front inspired by the descendant of the "Beaufighter," a combat aircraft built by Bristol during World War II. The brilliant mechanicals, meanwhile, came from the BMW 328, but upgraded by Bristol engineers, with maximum power increased to 125bhp, a remarkable figure

for a 2-liter engine from then. The luxurious interior was not to be outdone either, and the dashboard housed all the instrumentation behind the steering wheel, another detail borrowed from aviation. Only 43 cars of this four-seater grand touring convertible were built and even rarer are the left-hand drive versions, with some sources mentioning just three.

The car on offer was purchased by the current owner in 2006, after the car had received an earlier restoration. With a very sound underbody, the body sports an elegant dark green metallic tint. Externally, the car has a homogeneous patina and some



homogène et quelques détails pourront être repris à l'image des chromes de pare-chocs. A bord, l'habitacle tendu de cuir rouge avec moquettes assorties est cossu et en très bel état de conservation. L'instrumentation d'origine est complète. Pour ce qui concerne la mécanique, matching numbers, elle est accouplée à une boîte manuelle et devra bénéficier d'une révision complète n'ayant pas été utilisée ces dernières années. Rare, originale et raffinée, cette Bristol à l'état homogène représente une véritable pièce de collection pour amateur averti.

details could be refurbished such as the chrome bumpers. The red leather interior with matching carpets is plush and in very good condition. The original instrumentation is complete. As for the mechanicals, matching numbers, it is mated to a manual gearbox and will need a comprehensive overhaul, since it has not been used much in recent years. Rare, original, and very refined, this Bristol in a homogeneous state is a true collectible for the most discerning of enthusiasts.

1913 BRASIER 16 HP LIMOUSINE PANORAMIQUE PAR MARCEL GUILLOUX

Carte grise française
French title

Châssis n° 212
Moteur n° 212

40.000 - 60.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Carrosserie unique et novatrice
- Emmurée pendant près de 60 ans !
- Etat de préservation exceptionnel

- *Unique and innovative bodywork*
- *Walled up for almost 60 years!*
- *Exceptional original condition*



Dès le début du 20^{ème} siècle, la marque Brasier, associée à Richard, connaît des succès retentissants en compétition, remportant notamment la célèbre Coupe Gordon Bennett en 1904 et 1905. A partir de 1905, Brasier prend son indépendance tout en conservant l'emblème du trèfle à 4 feuilles breveté par Georges Richard. Comptant parmi les grandes marques françaises d'avant 1914, elle est reconnue pour ses constructions de qualité, et c'est bien ce sentiment qui prédomine lorsque l'on examine l'exemplaire présenté.

Reposant sur le châssis de 16HP qui constituait le milieu de gamme à l'époque, cette automobile est habillée sous la forme d'une élégante et novatrice berline de

voyage disposant de fenêtres d'angle panoramiques, réalisée par le carrossier Marcel Guilloux de Châlon-sur-Saône. Son premier propriétaire, qui résidait à Beaune, en fit l'acquisition par l'intermédiaire de l'Auto-Garage Beaunois Moine & Bahé, à l'aube de la première guerre mondiale. Appelé sous les drapeaux, ce dernier prit soin d'emmurer ses biens les plus précieux, dont la Brasier, avant de rejoindre le conflit où il décèdera.

C'est ainsi que la belle berline fut oubliée pendant près de soixante ans, entourée de tableaux et de meubles, sous la poussière de sa remise scellée. Quelle ne fut pas la surprise des nouveaux propriétaires de la maison, au cours des années

From the beginning of the 20th century, the Brasier brand (associated to Richard) has experienced tremendous success in motor-racing, notably by winning the famous Gordon Bennett Cup in 1904 and 1905. From 1905, Brasier became independent while retaining the 4-leaf clover emblem patented by Georges Richard. Known as one of the greatest French makes before 1914, it was well-respected for its manufacturing quality, which is also reflected by our examination on this specific example.

Based on the 16HP chassis, a mid-range model at the time, this automobile has been designed as an elegant and innovative travel

saloon with panoramic-view windows, made by coachbuilder Marcel Guilloux of Chalon-sur-Saone. Its first owner, who lived in Beaune, acquired it through Auto-Garage Beaunois Moine & Bahé at the dawn of the First World War. Conscripted into the army, the latter carefully stored his most precious possessions behind walls (including the Brasier) before joining the conflict where he died.

This is how this beautiful saloon car was forgotten for almost 60 years, surrounded by paintings and furniture under the dust of its sealed shed. What a surprise it was for the new owners of the house in the 1970s when they discovered the imposing



70, lorsqu'ils découvrirent l'imposant radiateur orné du trèfle à 4 feuilles derrière le mur qu'ils abattaient pour étendre leur surface habitable! Son exceptionnel état d'origine séduisit alors un marchand strasbourgeois qui ne tarda pas à la revendre. Elle passa, au cours des années 80, aux mains de plusieurs amateurs éclairés, tout en faisant une apparition dans « La vie est un roman » d'Alain Resnais en 1983. Son actuel propriétaire en a fait l'acquisition en juin 2008 lors d'une vente aux enchères d'Artcurial et l'a soigneusement conservée depuis. Ce fut une véritable émotion de redécouvrir cette automobile, dont la carrosserie d'origine a simplement été repeinte par souci de préservation. L'habitacle

est quant à lui resté strictement d'origine, et l'on ne peut qu'être admiratif devant le raffinement de sa finition: poignées en corne, stores à enroulement automatique pour chaque vitre, strapontins, draps de qualité, éclairage électrique... Et bien évidemment, lorsque l'on se glisse derrière l'imposant volant, la visibilité exceptionnelle liée aux vitres panoramiques surprend. La mécanique est tournante, et après une révision générale, cette pièce de collection exceptionnelle pourra reprendre du service pour de nombreux voyages, qui, chacun à leur manière s'apparenteront à un voyage dans le temps.

radiator adorned with the 4-leaf clover behind the wall that they were actually knocking down to extend their living space! Its exceptional original condition then attracted a dealer from Strasbourg who was quick to sell it on. During the 1980s, it was passed into the hands of several enlightened enthusiasts while making an appearance in the "Life Is a Bed of Roses" by Alain Resnais in 1983. Its current owner purchased it in June 2008 at one of Artcurial auctions and has carefully preserved it ever since. It was such a great feeling to rediscover this automobile, of which the original bodywork was repainted simply to avoid any

preservation issues. The interior has remained fully original and it is only with admiration that we look at the refinement of its finish: horn handles, automatic roller blinds for each window, folding seats, quality sheets, electric lighting... and of course, when you get behind the imposing steering wheel, the exceptional view from the panoramic windows is staggering. The engine is running one and following a standard service, this exceptional collector's item will be able to go back on the road for future trips which will feel like a journey through time.

1932 BUGATTI TYPE 55 ROADSTER PAR VANVOOREN

Carte grise française
French title

Châssis n° 55204
Moteur n° 5

4.000.000 - 6.000.000 €

- Historique exceptionnel
- Victorieuse du 1^{er} Rallye Lyon-Charbonnières
- Châssis, moteur, boîte de vitesses, pont : matching numbers
- 70% de son ossature bois et de sa carrosserie d'origine
- Totalement restaurée dans les règles de l'art

- *Exceptional history*
- *Winner of the 1st Lyon-Charbonnières Rally*
- *Chassis, engine, gearbox, axle: matching numbers*
- *70% of wooden frame and bodywork original*
- *Totally restored to the highest standards*



Les premières Bugatti Type 55 parisiennes

A la fin de 1931, l'agent Bugatti parisien Dominique Lamberjack fils, ami et conserit de Jean Bugatti, fit une demande à l'usine pour avoir la semi-exclusivité des châssis Type 55, 2,3 litres, livrés dans la capitale. Un châssis sur deux devait être livré à Lamberjack et l'autre moitié

directement par l'usine aux clients privilégiés. Moyennant le versement de 500 000 francs d'arrhes, il se réservait ce qu'il pensait être un marché intéressant basé sur le nouveau fleuron de la marque alsacienne : « La Super Sport double arbre ». Lamberjack a confié à l'auteur que, aucun châssis ne lui étant parvenu en mars 1932>>>

The first Parisian Bugatti Type 55

Towards the end of 1931, the Parisian Bugatti agent Dominique Lamberjack junior, the friend and contemporary of Jean Bugatti, asked the factory for the semi-exclusive rights to all 2.3-litre Type 55 chassis delivered to the capital. Every second chassis

would be delivered to Lamberjack, with the others going directly from the factory to private clients. For a deposit of 500,000 francs, he reserved for himself what he thought would be an attractive market for the Alsatian marque's new flagship model: "The Super Sport twin cam".

Lamberjack confided to the>>>





>>> alors que les cinq premiers clients avaient reçu leurs voitures, il avait téléphoné à l'usine où le comptable lui avait avoué qu'Ettore Bugatti, à peine l'argent en poche, s'en était allé en salle des ventes aux enchères dilapider la quasi totalité de la somme en achetant des tapisseries. La comptabilité rentre dans l'ordre courant mars 1932...

Lamberjack était l'ami intime de Robert de Prandières, le très actif directeur de la carrosserie Vanvooren à Courbevoie. Il fut convenu entre eux que la majorité des châssis Bugatti livrés à la concession Lamberjack du 68 rue Bayen seraient acheminés rue Pierre Lhomme à Courbevoie pour y être carrossés.

Parmi les six châssis Bugatti Type 55 livrés à Paris, cinq furent habillés par Vanvooren et un par Figoni. Aucun autre atelier parisien ne se verra confier une des rares Super Sport Type 55.

Le Chassis 55204, Roadster Vanvooren deux places

I. La vie parisienne avec Vladimir de Constantinovitch (1879 – 1942 ?)

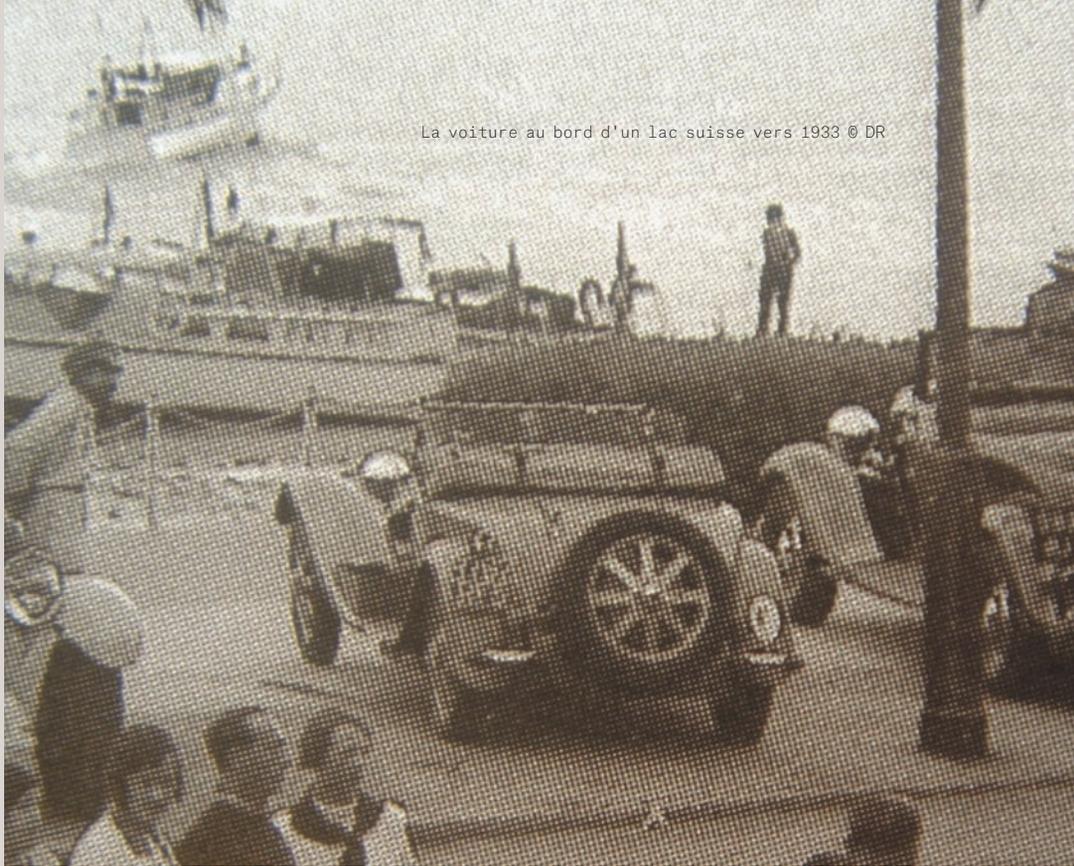
Le châssis 55204 fut le premier des cinq châssis de ce nouveau modèle commandés et payés par Lamberjack entre mars et novembre 1932. La commande semble dater du 8 février 1932. Le châssis fut mis sur wagon et acheminé par chemin de fer au départ de l'usine le 3 mars 1932 avec un Type 49 faux-cabriolet destiné au magasin. 55204 fut facturé à « Lamberjack fils - Paris » pour 72 000 francs. Comme convenu avec Prandières, 55204 fut envoyé à la carrosserie Vanvooren à Courbevoie pour recevoir une très jolie caisse roadster deux places. Le nom du premier propriétaire ne nous est pas connu avec certitude, mais nous savons qu'il habitait Paris car le numéro d'immatriculation d'origine du véhicule 9762 RF 5 correspond à une plaque du département de la Seine au>>>

>>> author that in March 1932, as he had not taken delivery of any chassis, despite the first five clients having received their cars, he called the factory and was told by the accountant that Ettore Bugatti, as soon as he'd got the money in his pocket, had gone to an auction sale and squandered nearly all of it on tapestries. The accounts were back in order by the end of March 1932... Lamberjack was a close friend of Robert de Prandières, the dynamic director of the coachbuilding firm Vanvooren in Courbevoie. They agreed between themselves that the majority of the Bugatti chassis delivered to the Lamberjack dealership of 68 rue Bayen would be dispatched to rue Pierre Lhomme in Courbevoie to be bodied. Of the six Bugatti Type 55 chassis delivered to Paris, five were bodied by Vanvooren and one by Figoni. No other Parisian workshop would lay their hands on one of these rare Super Sport Type 55s.

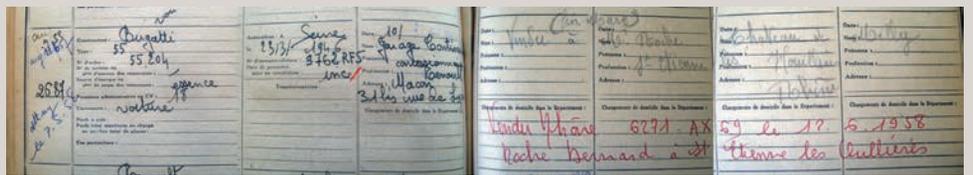
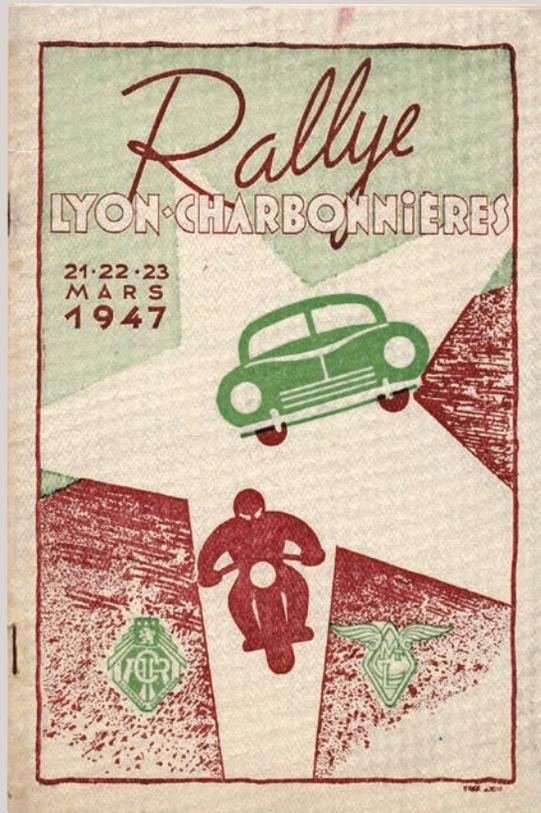
Chassis 55204, Roadster Vanvooren Two Seater

I. Life in Paris with Vladimir de Constantinovitch (1879 – 1942 ?)

Chassis 55204 was the first of five chassis of this new model ordered and paid for by Lamberjack between March and November 1932. The order appears to have been dated 8 February 1932. The chassis was loaded and transported by train from the factory on 3 March 1932 with a Type 49 faux-cabriolet destined for the showroom. 55204 was billed to "Lamberjack fils - Paris" for 72 000 francs. The four other chassis of the same model destined for Lamberjack were all the same price. We have photos of these four cars, all bodied by Vanvooren. As arranged with Prandières, 55204 was sent to the Vanvooren workshop in Courbevoie to be given a very pretty two-seater roadster body. We are not certain of the name of the first owner, but we know he>>>



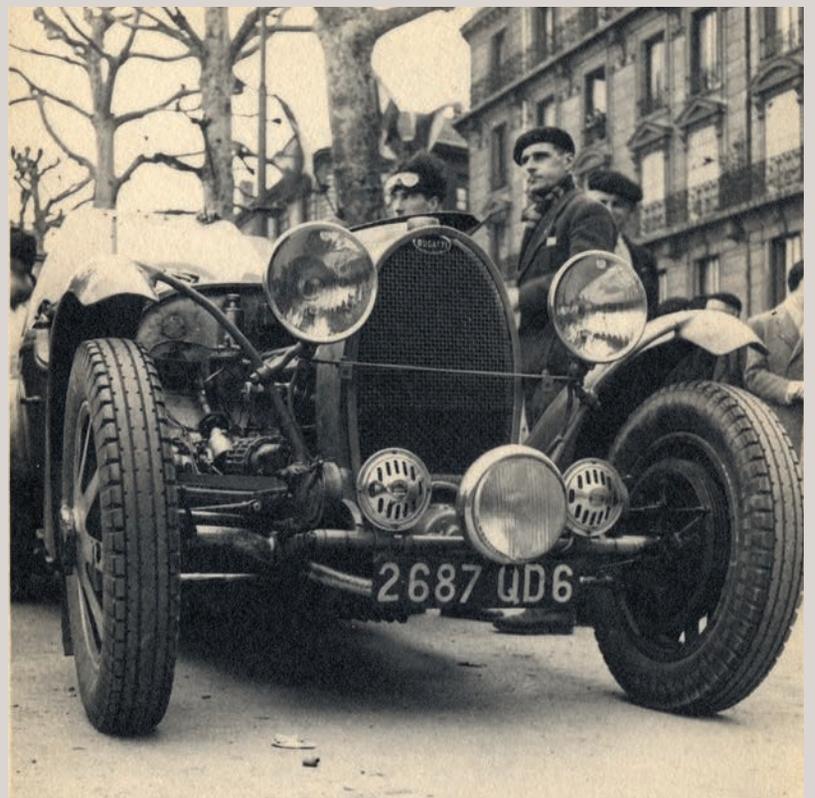
La voiture au bord d'un lac suisse vers 1933 © DR



Le registre de Police Macon 1946 © P.Y. Laugier



Chronométrage au Lyon-Charbonnières © P.Y. Laugier



Réglages moteur avant la course © P.Y. Laugier

>>> printemps 1932.

Cependant par recoupement, nous savons que d'une part l'auto a appartenu à un amateur surnommé « l'Amiral », selon les dires de Lamberjack fils au propriétaire bourguignon de 1946, et que d'autre part ce même Lamberjack nous confia en 1990 avoir eu dans sa clientèle le fils du général de Constantinovitch, dit « l'Amiral », habitant boulevard Haussmann.

Vladimir de Constantinovitch est né à Trieste en juin ou juillet 1879. Son père le général Alexandre de Constantinovitch, apparenté aux Obrenovic, commanda la garde royale de Serbie. Son mariage avec une richissime serbe du nom de Opuich lui permit de disposer d'un grand nombre de domaines en Serbie, et d'un patrimoine immobilier à Trieste. Vladimir vint combattre dans la légion en France lors du conflit de 1914. Versé dans l'aviation en septembre 1916, il fut naturalisé français le 4 de ce même mois en qualité de sous-lieutenant à l'école d'aviation de Pau. Il combattit dans l'escadrille Spa 73 avec son ami Albert Deullin. Sa fiche de membre du personnel au ministère de l'Air en 1916 indiquait comme personnes à prévenir en cas d'accident : une amie parisienne et Sa Majesté la Reine d'Italie... qui était la belle-sœur de sa sœur Nathalie !

Vladimir était sorti de l'école militaire de Belgarde. Il avait épousé une riche américaine, Anne Heyward Cutting, de New York, dont la famille avait fait fortune dans les chemins de fer. Par amour pour elle, cet orthodoxe se convertit au protestantisme. Au décès prématuré de son épouse en novembre 1921, il se remaria avec une française du Nord, se partageant entre son appartement du 170 boulevard Haussmann et son château « La Dûne aux Loups » dans la Somme, et le Touquet Paris - Plage.

Vladimir dilapida consciencieusement la fortune familiale, aidé en cela par ses maîtresses Bugatti (37A, 57C) et Hispano (32CV 10403 et un Type Sport 12056). Constantinovitch achetait ses voitures neuves, comme le prouvent les registres de vente Hispano et Bugatti. Il est logique de penser qu'il acheta neuf le châssis



55204, et le fit porter à Courbevoie par l'intermédiaire de son ami Lamberjack.

Selon les souvenirs du propriétaire suivant notre 55 était à l'origine de couleur grise à filets bordeaux. A l'occasion de la revente Lamberjack lui parla de « l'Amiral » comme ancien propriétaire de la voiture.

II. Une vie de course avec Pierre Daligand (1907 – 1987)

Le roadster 55204 arriva à Mâcon sans doute au début de l'été 1946. Il circula en plaque garage 6009 W 5 pendant un à deux mois au moins. Le nouveau propriétaire du véhicule était une personnalité du monde de l'automobile lyonnais, Pierre Daligand, à la fois stomatologue et responsable de la concession Renault du Garage Continental de Mâcon. Il vint à la compétition par la moto et le Moto Club Lyonnais (M.C.L.) en 1929, année où il s'essaya avec quelque succès au guidon d'une Magnat-Debon 350 cm³ de série. >>>

>>> lived in Paris because the original registration number for the car was 9762 RF 5, corresponding to the department of Seine in the Spring of 1932. However, cross-checking has allowed us to ascertain that the car belonged to an enthusiast known as "The Admiral", as told by Lamberjack Jr to the owner from Burgundy in 1946. The same Lamberjack confided to us in 1990 that one of his clients was the son of General de Constantinovitch, known as "The Admiral", who lived on Boulevard Haussmann.

Vladimir de Constantinovitch was born in Trieste in June or July 1879. His father, the General Alexandre de Constantinovitch, related to the Obrenovic dynasty, was in charge of the Serbian Royal Guard. His marriage to a wealthy Serbian by the name of Opuich made large areas of Serbia available to him, as well as a family home in Trieste. Vladimir fought in the Legion in France

during the 1914 conflict. Assigned to the air force in September 1916, he became naturalized in France on 4 September as a second lieutenant in the aviation school in Pau. He fought in the 73 Spa squadron with his friend Albert Deullin. In the staff records for the Air Ministry in 1916, Vladimir's contacts in case of an accident were listed as a friend in Paris and Her Majesty, the Queen of Italy... who was the sister-in-law of his sister Nathalie!

Vladimir had graduated from the military school in Belgrade. He married a wealthy American, Anne Heyward Cutting, from New York, whose family had made their fortune in the railroad business. Through his love for her, he converted to Protestantism. Following the premature death of his wife in November 1921, he remarried a French woman from the North, and they moved between her apartment at 170 boulevard Haussmann and his château "La Dûne aux Loups" in la Somme, and le Touquet Paris – Plage.

Vladimir conscientiously frittered away the family fortune, aided by his mistresses, Bugatti (37A, 57C) and Hispano (32CV 10403 and a Type Sport 12056). Constantinovitch bought his cars new, as evidenced in the Hispano and Bugatti sales registers. It is logical to assume that he bought chassis 55204 new and had the car transported to Courbevoie by his friend Lamberjack. The subsequent owner recalls that our 55 was originally grey with burgundy stripes. At the time it was sold to him, Lamberjack spoke of "The Admiral" as the previous owner of the car.

II. A racing life with Pierre Daligand (1907 – 1987)

The roadster 55204 arrived in Mâcon at the start of summer 1946.

It was driven around on the garage plates 6009 W 5 for at least one or two months. The new owner was a personality from the motoring world in Lyon. Pierre Daligand was a dental surgeon and also the manager of the Renault dealership Garage >>>



IX^e Rallye des Alpes Française juillet 1946 © P.Y. Laugier



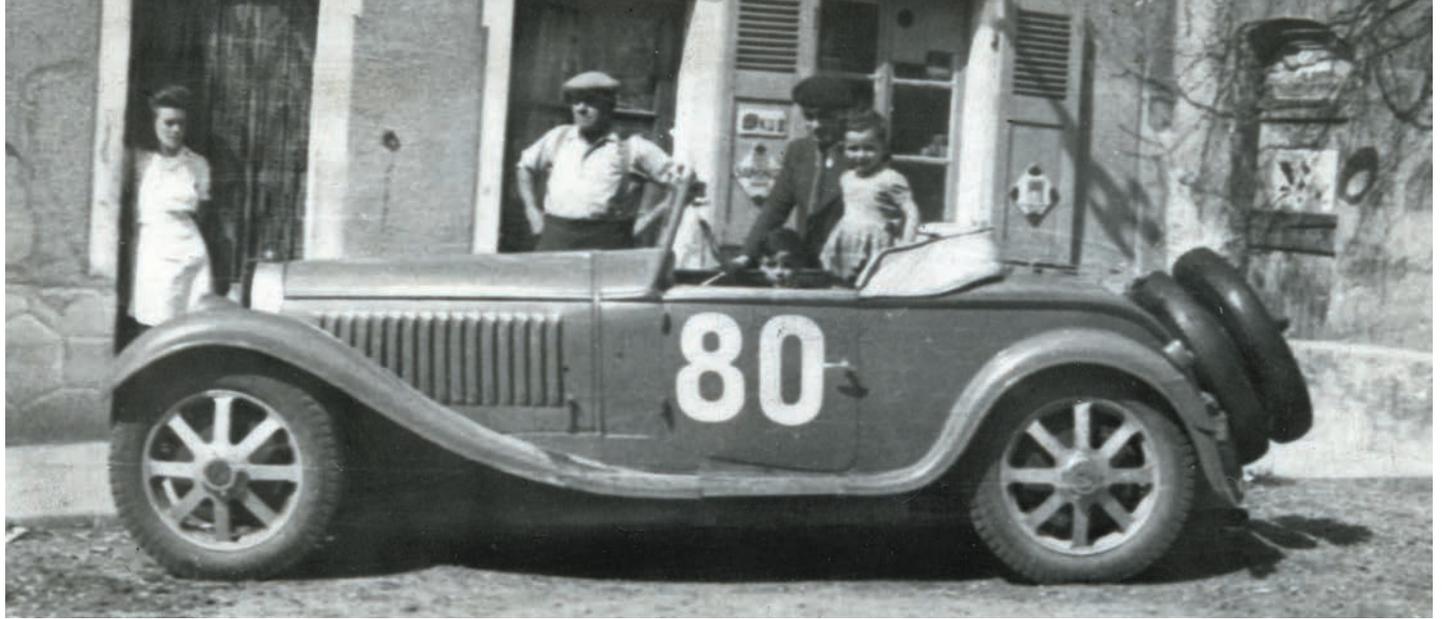
Les enfants Daligand
G à Dte : Bruno, Jacques regarde le moteur
et Gilles rêveur © P.Y. Laugier



Fiche Rallye Alpes 1947
© P.Y. Laugier



Portrait avant course © P.Y. Laugier



© P. Y. Laugier



>>> En 1932, il participa à diverses épreuves dont le Circuit de l'Ain avec une Motosacoche 500 cm³, et c'est en 1934, qu'il passa à l'automobile sur circuit et en rallye.

L'année 1936 marqua le début de sa période Bugatti, utilisant successivement un Type 37, un 43 roadster, un faux-cabriolet Type 49 puis un Ventoux.

- Le IX^e Rallye des Alpes Françaises (du 12 au 15 juillet 1946)

Notre voiture fut engagée dans ce rallye qui était le premier de l'après-guerre en France. Longue de 3 000 à 4 000 km, l'épreuve traversait les Alpes de la France à l'Allemagne par l'Italie, la Suisse, la Yougoslavie et l'Autriche. La difficulté du parcours et les moyennes imposées faisaient que peu de concurrents arrivaient à respecter les temps impartis. Pierre Daligand, au volant de son

Type 55, réalisa le meilleur temps de l'épreuve départ arrêté en 34,2 secondes à Annecy. La voiture portait le numéro de course 80, et les plaques minéralogiques de son garage. Elle se comportait très brillamment jusqu'à des ennuis d'alimentation d'essence qui imposèrent son abandon à Saint-Jean-de-Maurienne.

- Le Premier Rallye Lyon-Charbonnières (Du 21 au 23 mars 1947)

Cette compétition fut créée par le Dr. Daligand et sponsorisée par le Casino éponyme. Avec deux collègues du M.C.L., il conçut tout le parcours et le règlement, et déposa son projet auprès de l'Association Sportive de l'A.C.R (Automobile Club du Rhône), en ajoutant « je ne m'en occupe plus et je me déclare concurrent » !

>>> *Continental in Mâcon. He started racing motorcycles with the Moto Club Lyonnais (M.C.L.) in 1929, having some success that year on a Magnat-Debon 350 cm³. In 1932 he took part in various races including at the Ain circuit on a Motosacoche 500 cm³. It was not until 1936 that he turned his hand to racing motor cars, both on the circuit and in rallies. The year 1936 marked the start of his Bugatti period, driving in turn a Type 37, a 43 roadster, a faux-cabriolet Type 49 followed by a Ventoux.*

- The IX^e Rallye des Alpes Françaises (from 12 to 15 July 1946)

Our car took part in this rally, the first held in France after the war. Covering 3 000 to 4 000 km, the trial crossed

the French Alps to Germany, travelling through Italy, Switzerland, Yugoslavia and Austria. The difficulty of the course and the time restrictions meant that few competitors were able to finish having kept to the rules. Pierre Daligand, at the wheel of his Type 55, recorded the best time of 34.2 seconds for a start-stop trial in Annecy. The car wore the race number 80, and the number plates of his garage. It performed brilliantly until fuel-supply problems forced its retirement at Saint-Jean-de-Maurienne.

- The first Lyon-Charbonnières Rally (From 21 to 23 March 1947)

This competition was set up by Dr. Daligand and sponsored by the eponymous Casino. With two colleagues from the M.C.L.,



Pour cette nouvelle course, le stomatologue demanda à un ouvrier tôlier employé au garage Continental, Monsieur Molla, de modifier la caisse de sa Bugatti Type 55 roadster, en fabricant des éléments en aluminium adaptés sur la structure bois du roadster Vanvooren. La partie centrale de la caisse en tôle fut conservée. Les portes furent échançrées et des ailes sport remplacèrent les longues ailes d'origine. La course se déroulait en trois étapes en boucles :

- La première étape de 506 km Lyon-Clermont-Ferrand et retour de nuit sur des routes difficiles.

- La seconde de 307 km Lyon-Grenoble-Aix-les-Bains par les cols de Porte, du Cuchero et du Granier, où l'on annonce de la neige.

- La dernière le dimanche 23 mars sur 312 km direction Oyonnax et final à Charbonnières, avec une

petite course de côte. 51 équipages atteignirent l'arrivée en dépit de la pluie, de la neige et des épreuves nocturnes.

Pierre Daligand remporta l'épreuve au volant de sa Bugatti Type 55, et L'Actualité Automobile de mars 1947 relata abondamment l'exploit.

- Le X^e Rallye International des Alpes (du 11 au 15 juillet 1947)

L'épreuve se disputait sur 1 050 km, avec un départ traditionnel sur le vieux Port de Marseille et l'arrivée à Cannes. Sur les 61 concurrents au départ sur le vieux Port seuls 27 furent classés. La course fut remportée par Gaston Descollas, concessionnaire Bugatti marseillais habitué des lauriers dans cette épreuve. Il pilotait une autre Bugatti Type 55, numéro de course 112 et châssis 55201. Pierre Daligand, >>>

he devised the route and the regulations, and advertised his project with the Association Sportive de l'A.C.R (Automobile Club du Rhône), adding "I am no longer involved and declare myself a competitor"!

For this new race, the dentist asked a certain Monsieur Molla, a metal worker employed at his Continental Garage, to modify the body of his Bugatti Type 55, and make aluminium panels to fit onto the wooden structure of the Vanvooren roadster. The central section of the metal body remained unchanged. The doors were cut down and sports wings replaced the original longer wings. The race took place in three stages in a loop:

- The first 506 km stage was Lyon-Clermont-Ferrand and back

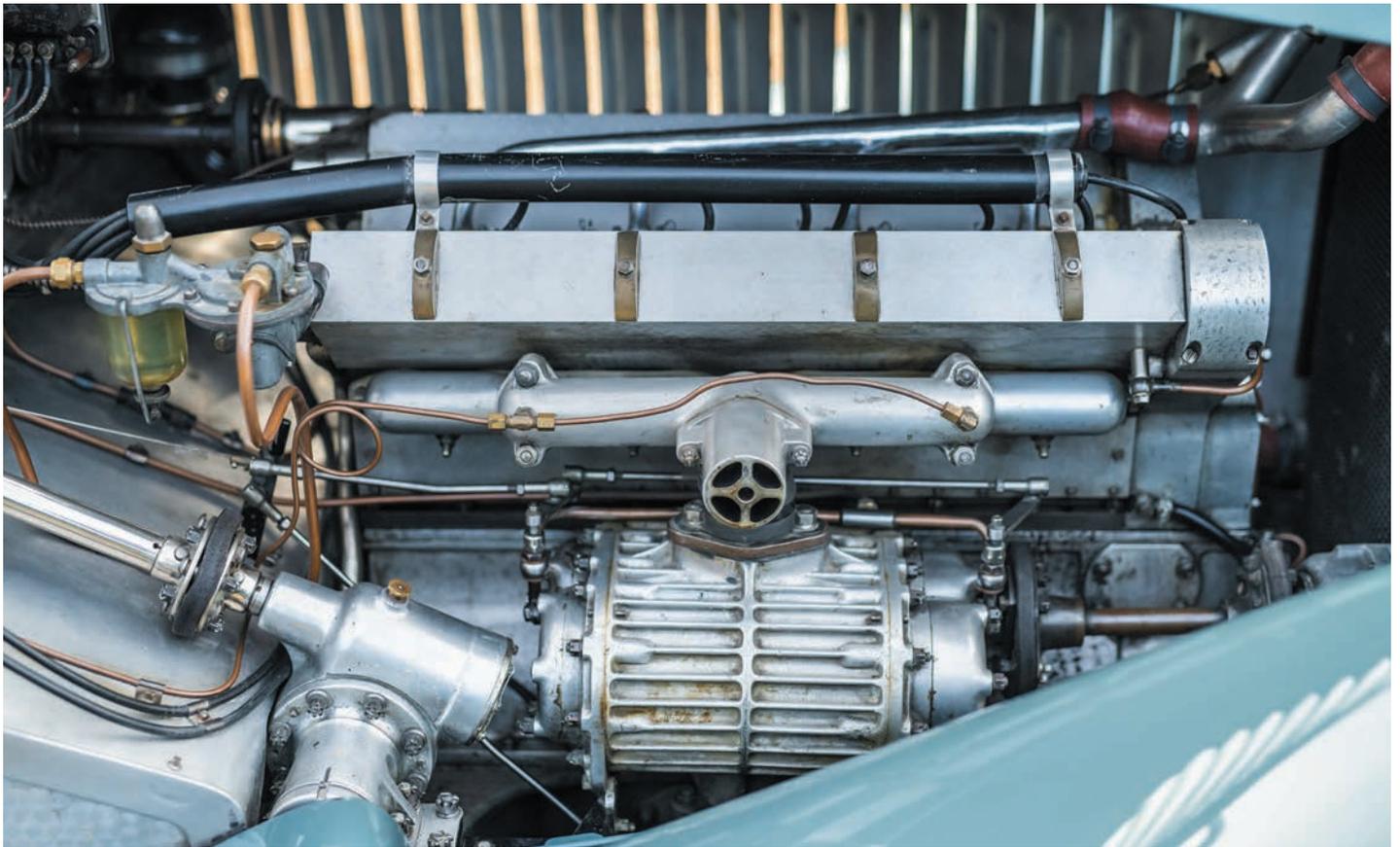
at night on difficult roads.

- The second stage was 307 km Lyon-Grenoble-Aix-les-Bains through the Porte, Cuchero and Granier passes, where snow was forecast.

- The final 312 km stage on Sunday 23 March towards Oyonnax and on to Charbonnières, with a small hillclimb en route. 51 teams arrived at the finish despite the rain, snow and nocturnal trials. Pierre Daligand won the race at the wheel of his Bugatti Type 55, and the March 1947 edition of L'Actualité Automobile produced an extensive report on the event.

- The X^e International des Alpes Rally (from 11 to 15 July 1947)

The event took place over 1 050 km, with the traditional start at the Vieux Port in >>>



>>>numéro de course III, était en tête au début de l'épreuve mais il éclata un pneu à l'entrée d'un pont et là s'arrêta la carrière sportive de notre bolide. La voiture fut revendue sans doute début 1948 « à des petits jeunes du Beaujolais » (sic) selon les termes exacts de Pierre Daligand rapportés par son fils Gilles, lesquels ne mirent jamais la Bugatti à leur nom.

III. Bernard Roche, Château de Milly

La voiture est revendue le 12 juin 1958 et immatriculée sous le numéro 6271 AX 69. Bernard Roche était un original qui, de la vallée du Rhône à la Dordogne passait de château en château à la recherche de trésors et collectionnait les Bugatti et autres voitures des Années Folles. Dans son château de Fénelon en Dordogne, il cachait une Bugatti huit soupapes, un Type 44 et un Type 49. Il se souvenait du Type 55 « revendu à des gens de Paris, complète, avec ses roues aluminium, pour la somme de 150 000 anciens francs. » Pour une raison inconnue, le Type 55 ne fut immatriculé à

son nom qu'en 1958 alors que la voiture est déjà physiquement chez son propriétaire suivant, Monsieur Liandier, depuis avril 1955. Il doit s'agir d'une régularisation... très tardive. Mais les faits et les photos le prouvent.

IV. Pierre Proust à Montrouge : échange des cartes grises entre 55204/55202

Depuis au moins 1955, le roadster 55204 circulait avec la carte grise du coupé 55202 et inversement. Or, l'inspection du faux-cabriolet Jean Bugatti Type 55 ex-Michel Bouyer, au Musée de Mulhouse, et du roadster ex Pierre Daligand chez C. Robert en 1986 ne laisse aucun doute sur l'identité des deux véhicules. La voiture de Mulhouse est le châssis 55202 avec toute sa mécanique et sa caisse d'origine, coupé Jean Bugatti. Seuls deux chiffres 55204 ont été regravés au dessus du 55202 d'origine sur le moteur, et la plaque châssis de 55204 est vissée sur la cloison pare-feu, cette opération ayant pour but de mettre la voiture en conformité avec la carte grise 55204 que Pierre Proust avait mise à son nom le >>>

>>> *Marseille and finishing at Cannes. Of the 61 competitors who lined up to start at the Vieux Port, just 27 were classified. The race was won by Gaston Descollas, the Bugatti dealer from Marseille, who was accustomed to receiving laurels at this event. He drove a different Bugatti Type 55, with racing number 112 and chassis 55201. Pierre Daligand, race number III, was leading at the start but burst a tyre approaching a bridge which put an end to the sporting career of our car. The car was sold at the start of 1948 "to some youngsters from Beaujolais" (sic) in the words of Pierre Daligand as recounted by his son Gilles, who never put the Bugatti in their name.*

III. Bernard Roche, Château de Milly

The car was sold again on 12 June 1958 and registered with the number 6271 AX 69. Bernard Roche was an eccentric character who travelled from the Rhône valley to the Dordogne, from château to château, searching for treasures. He collected Bugatti

and other cars from the 1920s. In his Château de Fénelon in Dordogne, he had an eight-valve Bugatti, a Type 44 and a Type 49 tucked away. He remembers the Type 55 "sold to some people from Paris, complete, with its aluminium wheels, for the sum of 150 000 old francs." For some unknown reason, the Type 55 was only registered in his name in 1958 although the car had already been with its next owner, Monsieur Liandier, since April 1955. It must have been a rather belated case of regularisation... which the facts and photos confirm.

IV. Pierre Proust in Montrouge: exchange of registration documents between 55204/55202

From at least 1955, the roadster 55204 was driving around with the registration documents for the coupé 55202 and vice versa. An inspection of the ex-Michel Bouyer Type 55 faux-cabriolet Jean Bugatti in the Mulhouse museum, and the ex-Pierre Daligand roadster belonging to C. >>>



>>>3 juillet 1958 sous le numéro 5838 HD 75. Ainsi, les deux voitures s'étaient retrouvées dans le garage de Pierre Proust au 41 rue Racine. Dans cet antre dédié aux Bugatti officiait Henri Novo, transfuge du garage Teillac. Nous connaissons une photo du coupé 55202 avec la plaque 5392 CL 75. Elle correspond à la carte grise : « Bugatti Type 55 CI 2 places châssis 55202 ». Bientôt, cette plaque et les papiers correspondant passèrent sur 55204. Cette carte grise fut mise au nom de Pierre Proust le 11 février 1954. Pierre Daligand se souvenait avoir revu son auto « sous des ferrailles » dans ce garage à cette période.

V. Maurice Liandier (1896 – 1990), Fontenay/s Bois : immatriculation le 9 9 avril 1955

Il est à noter que les notes de réparations d'Henri Novo relatent une première intervention sur le Type 55 à l'époque de l'immatriculation par Proust.

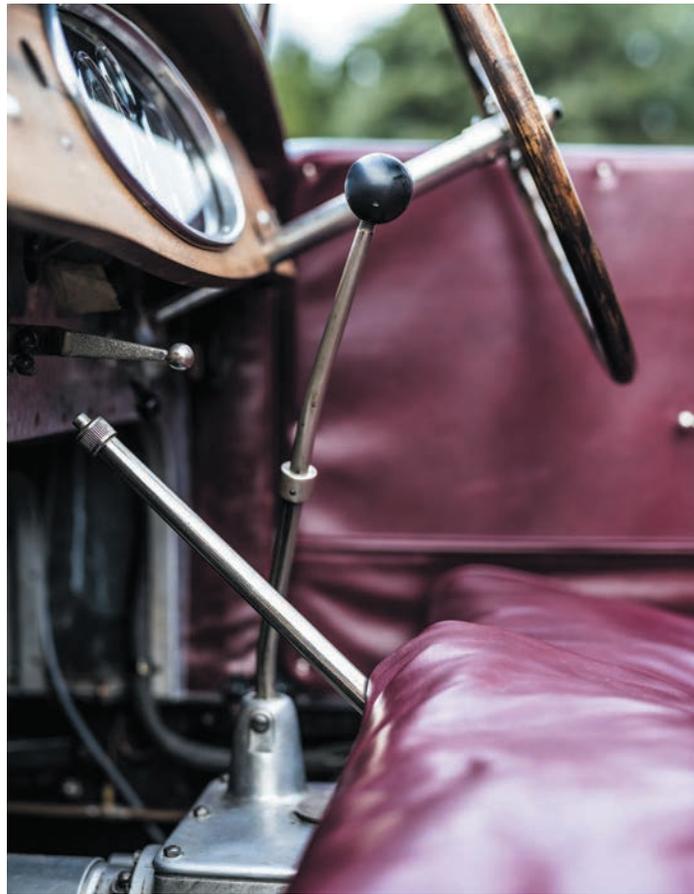
Nous pouvons en déduire que Liandier avait déjà acheté l'auto :

- Le 15 janvier 1954 : « Type 55 Liandier, dégroupé, changé les pistons, refaire les plans de joints. ».
- Puis le 25 octobre 1954 : « 55 Liandier, vilebrequin révisé par l'usine. Cylindres 60m/m5 de hauteur piston ».

Né d'un père rentier et d'une mère professeur de dessin, le jeune Maurice baignait dès sa jeunesse dans un milieu privilégié. Il eut toute sa vie des Bugatti dès les années 1920, à son retour de la Grande Guerre dont il revint avec la Médaille Militaire et la Légion d'Honneur. Il s'inscrivit aux Beaux Arts mais fit carrière comme responsable de l'entretien dans les usines de pelleteries de la maison « C et E Chapal Frères et Cie, Teinturerie de Pelleterie et Fourrures ». Son père avait vendu des terrains à Montreuil, rue Kleber, où « Chapal » construisit une de ses nombreuses usines.

Maurice habita à Sens, au 20 boulevard du 14 juillet, près d'une des cinq usines françaises et fut responsable de la mécanique au sein du groupe.

Jean Bardinon, ancien aviateur, avait épousé une fille Chapal. Il était le parrain de José, le fils de Maurice



Liandier, et le père du grand collectionneur Pierre Bardinon. Liandier était un bugattiste de longue date car il possédait avant-guerre un Type 35 Grand Prix de Lyon 1924 et un Type 30 Indianapolis. Liandier conserva son Type 55 pendant près de dix ans. Il fut révisé chez Teillac par Novo en 1954-1955 comme noté dans les archives de ce dernier. Liandier ramena sa Bugatti dans sa propriété « L'Escapado » achetée à Chateaufort-de-Grasse en 1962. Elle y voisine un Type 57 habillé d'une caisse de coupé Simca 5.

VI. Dans la célèbre collection Pierre Bardinon

Le véhicule fut revendu le 9 juin 1965 à Pierre Bardinon, le célèbre collectionneur français qui neut de cesse de rassembler au Mas du Clos, dans le Limousin, les Ferrari les plus importantes de l'histoire de la course automobile ainsi que des modèles de marques emblématiques et sportives comme Bugatti. Le fils de Monsieur Liandier possède des photos de la voiture et la facture adressée à Pierre

the name of Pierre Proust on 11 February 1954. Pierre Daligand remembered seeing his car "under a pile of scrap metal" in this garage during this period.

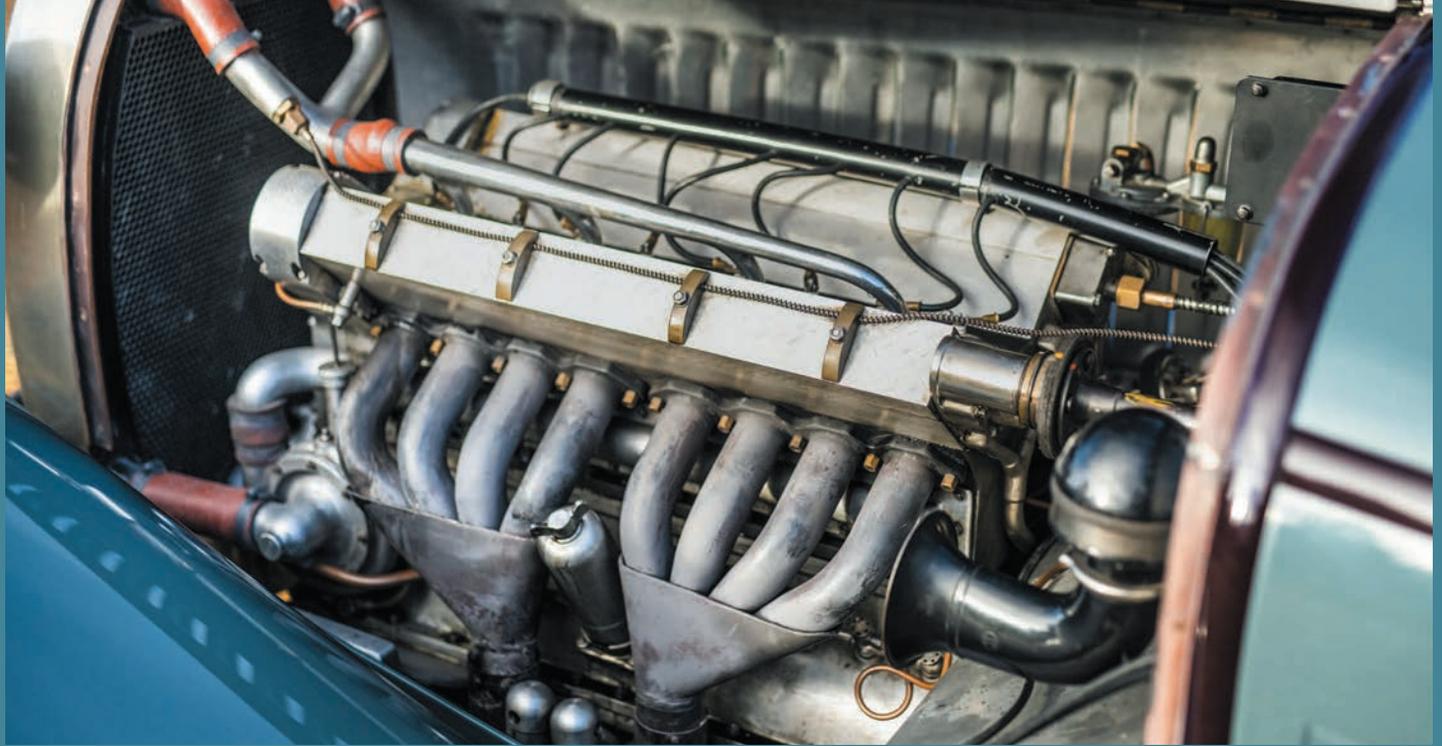
V. Maurice Liandier (1896 – 1990), Fontenay/s Bois : registration 9 April 1955

It is worth noting that the repair notes of Henri Novo told of a first intervention on the Type 55 during the period it was registered by Proust. We can deduce that Liandier had already bought the car:

- 15 January 1954: "Type 55 Liandier, dismantled, changed the pistons, the seals to replace."
- Then on 25 October 1954: "55 Liandier, crankshaft serviced by the factory. Cylinders 60m/m5 piston height ».

Born to a father of independent means and a mother who taught art, the young Maurice had always lived in a privileged environment. He had a string of Bugattis, from the 1920s through to his return from the Second World War, from which he returned with the Médaille Militaire and the Légion d'Honneur. He enrolled to study Fine Art but took on a career managing the fur factories for the company "C et E Chapal Frères et Cie, Teinturerie de Pelleterie et Fourrures". His father had sold land in Montreuil, in rue Kleber, where "Chapal" had built one of its many factories. Maurice lived in Sen, at 20 boulevard du 14 juillet, near one of the five French factories and was responsible for the company's machinery. Jean Bardinon, a former pilot, had married a Chapal daughter. He was the godfather of José, Maurice Liandier's son, and the father of the great collector Pierre Bardinon. Liandier was a long-standing Bugattiste, having owned a 1924 Type 35 Grand Prix de Lyon and a Type 30 Indianapolis, before the war. Liandier kept his Type 55 for nearly ten years. It was serviced by Novo at Teillac in 1954-1955, as noted in the latter's records. Liandier took his Bugatti to his property "L'Escapado" that he bought in Chateaufort-de-Grasse in 1962. The car was

>>>Robert in 1986 leaves no room for doubt about the identity of the two vehicles. The Mulhouse car is chassis 55202, complete with its original engine and body, coupé Jean Bugatti. Just two numbers 55204 were re-engraved over the original 55202 on the engine, and the chassis plate for 55204 was screwed onto the firewall, an operation carried out to make the car conform to the registration document 55204 that Pierre Proust had put in his name on 3 July 1958 with the number 5838 HD 75. And so, both cars found themselves in Pierre Proust's garage on 41 rue Racine, a cavern dedicated to Bugatti, where Henri Novo, a defector from the Teillac garage, was in charge. We know of a photo of the coupé 55202 with the number plate 5392 CL 75. This corresponds to the registration document: "Bugatti Type 55 CI 2 places châssis 55202". A little later, this number and the corresponding paperwork was passed to 55204. The registration document was put in



Bardinon. Il s'agit bien de l'ancien roadster Vanvooren 55204, dans sa configuration Lyon-Charbonnières 1947.

La Bugatti 55204, fatiguée mais complète, fit ainsi le chemin de retour de Grasse à Paris au printemps 1965. Pierre Bardinon demanda par la suite à Henri Novo de prélever le moteur double arbre pour le mettre dans un châssis Grand Prix d'origine, non identifié, que lui assembla le mécanicien en 1965. Depuis cette période, le moteur ex 55204 est dans la « Type 51 » ex-Bardinon, ex-Frédéric Chandon de Briailles, aujourd'hui conservé dans une collection française. Le châssis 55204, sans moteur, propriété de Pierre Bardinon, resta chez Novo en attendant une résurrection. Celle-ci se produisit 40 ans plus tard.

VII. Un collectionneur d'élite, Charles Robert

Il était un habitué du garage Novo, à qui il acheta un châssis de Type 57 qui traînait à Montrouge, et sans doute dans la même période le châssis 55204. Nous avons pu examiner le Type 55 dans le sous-sol de sa villa de Nogent, vers 1986. La voiture était telle qu'abandonnée par Bardinon chez Novo en 1965. Tous les éléments mécaniques étaient encore sur le véhicule : l'essieu avant, la boîte de vitesse et le

pont arrière étaient, et sont encore, ceux d'origine. Le cadre est celui de 55204. La partie centrale, en tôle, vestige de la caisse Vanvooren, tout comme les boiseries coupées derrière le siège, rappelaient le beau roadster deux places qui fut modifié par Daligand en 1947. Nous avons confié à Charles Robert des photos de son roadster dans sa configuration d'origine et, fort justement, il décida de refaire une caisse munie de portes, dans le style de la carrosserie de 1932.

Très rares sont les Bugatti Type 55 actuellement en version roadster : une voiture habillée par Figoni, une par Gangloff une autre par Billeter et Cartier et deux roadster Vanvooren sont les seuls autres exemples en collections.

Charles Robert a beaucoup roulé avec ses Bugatti et autres Ferrari. Dans l'optique de participer avec son épouse à de nombreux rallies, il demanda à Laurent Rondoni de construire une mécanique performante et fiable pour équiper 55204. Le célèbre motoriste, patron des ateliers « Ventoux Moteurs » à Carpentras, donna naissance à un moteur très compétitif, développant une puissance de près de 200 chevaux. Le moteur neuf fut donc monté et mis au point par Laurent Rondoni qui restaura entièrement la voiture à partir du châssis. Il n'existe pas de meilleure garantie ! Charles Robert vit le moteur achevé mais >>>

parked there next to a Type 57 with a Simca 5 coupé body.

VI. In the famous Pierre Bardinon collection

The vehicle was sold on 9 June 1965 to Pierre Bardinon, the famous French collector who, in Mas du Clos in Limousin, was a tireless collector of the most important Ferrari in the history of motor racing as well as models of key sporting marques like Bugatti. Monsieur Liandier's son has photos of the car and the invoice addressed to Pierre Bardinon. It was indeed the old Vanvooren roadster 55204, in its 1947 Lyon-Charbonnières configuration.

La Bugatti 55204, tired but complete, made its way from Grasse back to Paris in the spring of 1965. Pierre Bardinon subsequently asked Henri Novo to take out the twin-cam engine to put in an original, unidentified, Grand Prix car, that the mechanic was assembling for him in 1965. Since this period, the ex-55204 engine has been in the ex-Bardinon, ex-Frédéric Chandon de Briailles « Type 51 », that is part of a French collection today. Chassis 55204, without its engine and belonging to Pierre Bardinon, remained with Novo waiting to be resurrected. This would happen 40 years later.

VII. An elite collector, Charles Robert

Robert was a regular visitor at the Novo garage, from where he bought a Type 57 chassis that had been lying about in Montrouge, during the same period as chassis 55204. We were able to examine the Type 55 in the basement of his villa in Nogent, in around 1986. The car was as it had been abandoned by Bardinon at Novo's in 1965. All the mechanical elements remained on the car: the front and rear axle and gearbox were, and still are, the original ones. The frame is undoubtedly that of 55204. The central section, in sheet metal, a remnant of the Vanvooren body, and the wood trim behind the seat, are a reminder of the handsome two-seater roadster that was modified by Daligand in 1947. We showed Charles Robert photos of his roadster in its original configuration and, quite rightly, he decided to have a body constructed with doors in the style of the 1932 coachwork.

Roadster versions of the Bugatti Type 55 are now very rare: one bodied by Figoni, one by Gangloff, another by Billeter et Cartier and two Vanvooren roadster are the only other examples in collections.

Charles Robert spent a lot of time driving his Bugatti and other Ferrari. With a view to taking >>>



>>>hélas il disparut avant de le voir gravir à toute allure le Mont Ventoux pour son premier galop d'essai.

VIII. A la recherche de l'origine

Lorsque la voiture est proposée à la vente lors de notre vente à Retromobile 2015, un amateur la convoite plus que les autres. Il est en effet propriétaire de la Bugatti type 51 remontée dans les années soixante pour Pierre Bardinon, par Henri Novo avec le moteur 5 de 55204. Afin de réunir moteur et châssis, il achète l'auto aux enchères et lui réinstalle le moteur original. Par ailleurs, ayant appris que la caisse du Lyon Charbonnières 1947 était en vente, il s'en porte également acquéreur. Elle sera fournie au prochain acquéreur.

Il décide de restaurer l'auto dans son exacte configuration originale, couleurs y compris : le Roadster Vanvooren deux places de 1932. Il constate que le capot, le tablier et l'armature bois de la caisse et une grosse partie de la carrosserie (y compris la partie inférieure des

portes, jusqu'à l'aplomb du siège) sont d'origine. Ceci va permettre de réaliser la ligne de l'arrière, exactement comme sortie des Ateliers Vanvooren à l'époque.

Un travail important de recherche et d'étude des photos de la voiture dans sa configuration de 1932, aboutit à la reconstruction fidèle de la caisse à partir de la majeure partie de son ossature.

Pierre-Yves Laugier

>>> part with his wife in various rallies, he asked Laurent Rondoni to build a powerful and reliable engine for 55204. The renowned mechanic, who ran the "Ventoux Moteurs" workshop in Carpentras, built a highly competitive engine that produced close to 200 bhp. This new engine was duly installed and run in by Laurent Rondoni who was also responsible for restoring the entire car, from the chassis up. There is no better guarantee! Charles Robert saw the finished engine but sadly passed away before witnessing the car scale Mont Ventoux at full speed on its first trial run.

VIII. In search of the origin
When the car was offered in our Retromobile auction in 2015, there was one enthusiast who wanted it more than the others. He was the owner of the Bugatti type 51 that had been rebuilt during the 1960s for Pierre Bardinon by Henri Novo, fitted with engine 5 from 55204.

In order to reunite the engine and chassis, our enthusiast bought the car at the auction and reinstalled the original engine. Also, having learnt that the 1947 Lyon Charbonnières shell was for sale, he also bought that. It will be supplied to the new owner:

He decided to restore this car to its exact original configuration, including the colours: the 1932 2-seater Vanvooren Roadster. He noted that the bonnet, the bulkhead, the wooden frame of the body and a large part of the bodywork (including the lower part of the doors to seat level) were original. This made it possible to re-create the rear body exactly as it had been when it left the Vanvooren workshop in period.

Extensive research and study of photos of the car in its 1932 configuration resulted in the faithful reconstruction of the body from the bulk of its original frame.

Pierre-Yves Laugier



Ce roadster Bugatti type 55 par Vanvooren est une des voitures les plus originales du modèle 55 produit à 38 exemplaires toutes carrosseries confondues, dont 29 exemplaires ont survécu, mais moins de vingt possèdent la majorité de leur composants originales.

Ce roadster n'est autre qu'un des deux Roadster Vanvooren survivant, possédant toute sa mécanique d'origine, son cadre de châssis original, les numéros conformes à son moteur gravés sur son train avant, son capot, les boîtes à cames, la boîte de vitesse et le pont arrière.

Il est exceptionnel de trouver un type 55 avec absolument toutes ses composantes mécaniques originales (100% matching numbers) et la majeure partie de sa carrosserie originale. De plus, ses performances sont impressionnantes, frôlant les 180 km/h.

Une véritable automobile de collectionneur très exigeant.

This Bugatti Type 55 roadster by Vanvooren is one of the most original examples of the Type 55, of which 38 examples were built, all bodies together. Just 29 of these survive, with less than 20 possessing the majority of their original components.

Remarkably, this Roadster is one of just two surviving Vanvooren Roadsters. It retains its original engine and original chassis frame, with the numbers corresponding to the engine engraved on the front and rear axles, bonnet, cam boxes and gearbox.

It is exceptional to find a Type 55 with absolutely all of its original mechanical elements (100% matching numbers) and the majority of its original bodywork. Adding to this, the car has an impressive performance, capable of nearly 180 km/h.

A genuine automobile for a demanding collector.

1955 CHRYSLER ST SPECIAL COUPÉ PAR GHIA

Titre de circulation autrichien
Austrian title

Châssis n° N55*8769
Moteur n° NE559171

200.000 - 300.000 €

• Seulement deux exemplaires en coupé !

• Etat de conservation exceptionnel

• Véritable voiture de concours d'élégance

• *Just two coupé examples !*

• *Exceptionally well-conserved condition*

• *Genuine concours d'élégance car*



Le millésime 1955 marque un grand changement chez Chrysler avec l'arrivée du « forward look ». Toutes les marques de la Chrysler corporation proposent alors des modèles complètement nouveaux, châssis y compris. La carrosserie Ghia va réaliser une ultime variante de sa Chrysler ST Special construite sur ce nouveau châssis à l'empattement de 126 pouces. L'essentiel du dessin provient de la GS Special, et l'avant reçoit une imposante calandre chromée entourée de phares dont les cerclages chromés proviennent de Chrysler. Les ailes arrière sont plus tendues pour recevoir les feux provenant de la New Yorker, tout comme les pare-chocs. Quant au pare-brise il est maintenant panoramique, comme

sur les modèles de série. L'intérieur est encore plus luxueux avec un tableau de bord intégralement gainé de cuir, sur lequel on retrouve tous les instruments d'origine Chrysler. Ce nouveau modèle très américanisé sera présenté en avril 1955 au Salon de Turin, et seuls 4 châssis auraient été carrossés par Ghia en 1955, dont 2 seraient des cabriolets.

Le châssis N55*8769 fut livré chez Ghia en décembre 1955 pour y être carrossé en coupé, peint de couleur bleu nuit avec le toit bleu clair et une sellerie en cuir beige, ce pourrait être la toute dernière Chrysler Ghia construite. On retrouve ensuite sa trace à Vienne, en Autriche, en 1967 où elle fut immatriculée avant de passer aux

1955 marked a big change at Chrysler with the arrival of "Forward Look" styling. All the marques in the Chrysler Corporation offered totally new models with new chassis. Ghia created a final version of its Chrysler ST Special built on this new 126-inch wheelbase chassis. The design was based mainly on the GS Special, and the front received an imposing chrome grille with Chrysler chromed-rimmed lights either side. The New Yorker rear lights were fitted to outstretched rear wings and the bumpers came from the New Yorker too. The windscreen was now panoramic, matching production models. The interior became even more

luxurious, featuring a leather-covered dash that housed all the Chrysler instruments. This new Americanized model first appeared at the Turin Motor Show in April 1955, and just 4 chassis would have been bodied by Ghia in 1955, two of which would have been cabriolets.

*Chassis N55*8769 was delivered to Ghia in December 1955 to be bodied as a coupé, painted midnight blue with light blue roof and beige leather upholstery. It is possible that this was the last Chrysler built by Ghia. We find the car next in Austria, where it was registered in Vienna in 1967. It passed into the hands of a second owner from*



mains d'un second propriétaire Viennois qui la conservera jusqu'à la fin des années 70 avant de s'en séparer par l'intermédiaire du concessionnaire F.M.Tarbuk und Co. suite à un problème de transmission. Elle devint ensuite la propriété d'un collectionneur de Linz avant de revenir à Vienne dans les années 80 chez un amateur éclairé de voitures américaines rares. Ce dernier conservera cette voiture à l'abri jusqu'à son décès en 2019 sans jamais la conduire car il n'avait pas de permis de conduire !

La voiture qui a toujours été stockée dans de bonne condition se présente aujourd'hui dans un état de conservation remarquablement bon et complètement d'origine, son moteur d'origine également a été redémarré il y'a peu. La carrosserie

repeinte de couleur ivoire dans les années 70 est très saine, de même que les soubassements qui avaient reçu un traitement anticorrosion lorsque la voiture était neuve. L'accastillage et les chromes sont en très bon état d'origine à l'exception des pare-chocs qui sont piqués. La sellerie, en cuir beige à l'origine, a été re-teintée en blanc par le passé et est restée bien conservée.

Grâce à sa présentation complètement conforme à l'origine, et malgré des décennies d'immobilisation, cette rare et exceptionnelle Chrysler Ghia pourra être très facilement restaurée pour faire la fierté de son nouveau propriétaire lors des concours d'élégance internationaux les plus sélectifs.

Raphaël Brunet

Vienna, who kept the car until the end of the 1970s. He then sold it through the dealer F.M.Tarbuk und Co, following a problem with the transmission. The car was acquired by a collector from Linz before returning to Vienna in the 1980s. It joined the collection there of a discerning enthusiast of rare American cars who conserved this ST Special until his death in 2019, without ever driving it as he didn't have a driving licence!

The car, which has always been stored in good condition, is presented today in remarkably well-conserved and completely original condition. Its original engine was started recently. The bodywork, painted ivory during the 1970s, is very sound, the same

as the underbody which received an anti-corrosion treatment when new. The fittings and chrome-work are in very good original condition with the exception of the bumpers which are spotted. The leather upholstery, originally in beige, was re-dyed white in the past and has been well conserved.

Conforming completely to its original presentation, this rare and exceptional Chrysler Ghia, despite remaining immobile for decades, could easily be restored to be proudly taken by its new owner to the most selective international concours events.

Raphaël Brunet

1966 MASERATI 3700 SEBRING 2 GTI

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° AM101/S10*415*
Moteur n° AM101/S10*415*
Moteur interne n° 1571

170.000 - 190.000 €

- Rare série 2
- Moteur et couleur d'origine
- Livrée neuve en Suisse
- Conservation de son injection d'origine Lucas

- Rare Serie 2 model
- Engine and colour "matching" numbers
- Delivered new to Switzerland
- Original Lucas injection

Cette Maserati Sebring série 2 fut livrée neuve à Herr Siegfried Sigrist à Berne en Suisse le 4 mai 1966, par l'intermédiaire du concessionnaire Suisse Martinello & Sonvico bien que la commande datait de mars 1966, démontrant que la demande pour ce modèle d'époque n'était pas vraiment en haut de la liste des priorités. Lamborghini avait la Miura, Maserati avait la Ghibli et l'Indy dans le pipeline et, Iso, avait la Grifo. Malgré tout, cette voiture avait toujours une place dans un marché plus destiné aux gentlemen drivers.

Elle a été livrée dans une teinte argent « Argento Auteuil » avec un intérieur moutarde « Senape » et se présente aujourd'hui toujours dans cette combinaison de couleurs, joliment patinée.

L'histoire suisse de cette automobile est assez succincte. Elle fut importée en Allemagne en 2005

à travers la douane de Lingen, après avoir été restaurée. L'importateur, un certain M. Z. de Cologne, obtint un passeport FIVA, participa à des rallyes à son bord et la garda jusqu'en 2012. Elle fut vendue en 2012 à un certain Dr B. de Dormagen qui la confia aux Établissements Auto Schiemenz à Bad Godesberg, avec comme objectif principal de travailler sur le système d'injection Lucas. Pas moins de 20 000 € ont été dépensés sur facture entre 2012 et 2018.

Cette automobile semble être aujourd'hui en très bon état de conservation et le système Lucas fonctionne à merveille ayant été révisé par Auto Schiemenz Maserati en 2018. La peinture ainsi que les chromes sont également en bon état. Suite à notre essai, nous pouvons aussi attester que la mécanique est en très bon état de fonctionnement. L'intérieur est d'origine, le siège

This Maserati Sebring from the second series was delivered new to Herr Siegfried Sigrist in Bern, Switzerland on 4 May 1966 by the Swiss dealership Martinello & Sonvico. Despite the fact that he placed his order in March 1966, it clearly showed that demand was not so much a priority for this model at that time. Lamborghini had the Miura and Maserati had the Ghibli and Indy in the pipeline, and Iso had the Grifo, but this car still had a market which was more targeted at gentleman drivers.

It was delivered in "Argento Auteuil" (silver) with a "Senape" (mustard) interior and has kept the same colour combination to date; it is presented here in a lovely patina.

The history of this Swiss car is limited however; it was imported

to Germany in 2005 through the Lingen customs after having been restored. The importer was a Mr Z. from Köln who kept the car until 2012, doing rallies, and had a FIVA passport issued. In 2012, the Sebring was sold to a Dr. B. from Dormagen who sent the car to Auto Schiemenz in Bad Godesberg with a primary objective of working on the Lucas Injection system. Between 2012 and 2018 around 20 000 € have been spent.

Nowadays, the car appears to be in very good condition throughout, and the Lucas system runs beautifully, as it has been overhauled by Schiemenz Maserati in Bonn in 2018.

The paint and chrome work are also lovely. Following our test drive, we can attest that the car is in very good working order





conducteur a simplement été reteinté.

Cette Maserati Sebring arbore les nouveaux de phares avant et la calandre caractéristiques de la seconde série. Elle est également équipée de la climatisation de série. Comme l'indiquent les documents internes et ses numéros concordants, cette superbe et élégante GT possède son moteur d'origine et se présente toujours dans sa combinaison de couleurs d'origine.

mechanically. The interior is truly original and the driver's seat has been re-dyed. It is a rare and very interesting series 2 model, with its different front lights and grille, fitted with air conditioning as standard. As stated in internal documents and proven by its "matching" numbers, this is a great and elegant GT from this era, with its original colours and its original engine.



1967 LAMBORGHINI 400 GT 2+2

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° 0874
Moteur n° 0848

380.000 - 480.000 €

- Historique limpide
- Moteur d'origine
- Nombreux travaux effectués

- *Clear history*
- *Original engine*
- *Much work carried out*



L'édition 1964 du Salon de Genève dévoile de nombreuses nouveautés, parmi lesquelles la Lamborghini 350 GT fait figure de star. Version aboutie du prototype

350 GTV, elle rassemble ce que l'Italie fait de mieux en matière d'automobiles : la carrosserie, confiée à Touring, est un modèle d'élégance et d'originalité, tandis>>>

Among the numerous new models unveiled at the 1964 Geneva Motor Show, the Lamborghini 350 GT stood out as a star. The finished version

of the 350 GTV prototype, it combined the best that Italy's car makers could produce: its body, by Touring, was a model of elegance and originality, while >>>





>>> que l'exceptionnel moteur V12 est dû à Giotto Bizzarrini, réputé pour ses réalisations chez Ferrari. La presse, quant à elle, ne tarit pas d'éloges à propos des excellentes qualités routières de cette GT et place d'emblée Lamborghini comme un constructeur talentueux. Deux ans plus tard, ce modèle est remplacé par la 400 GT 2+2, dont la carrosserie a été subtilement modifiée pour accueillir deux personnes à l'arrière. La cylindrée du V12 est portée à 4L, offrant une puissance de 320 cv et certains défauts de jeunesse de sa devancière sont gommés au niveau des trains roulants et de la transmission. Malgré ses qualités exceptionnelles, la 400 GT ne sera produite qu'à 247 exemplaires toutes versions confondues.

Le châssis 0874 fut vendu neuf le 4 avril 1967 à un habitant de Rome, en Italie avant d'être cédé le 5 avril 1973 à une conductrice résidant, elle aussi, à Rome. Il passe ensuite entre les mains d'un amateur belge le 20 novembre 1978 pour 5 millions de lires, puis ce dernier l'immatricule à Monaco en août 1980. Dix ans plus tard, un spécialiste bien connu en fait l'acquisition alors que la voiture affiche 52 212km et la revend à un collectionneur parisien en mars 1992. C'est auprès de ce dernier que l'actuel propriétaire l'achète en 2015, avec 57 000 km au compteur. La voiture a parcouru moins de 1000 km depuis.

L'élégante carrosserie a été anciennement repeinte dans sa teinte grise et s'avère bien conservée, avec des ouvrants bien alignés. Notre examen n'a pas révélé de trace de déformation importante. Un dossier de factures témoigne

d'une remise en état de la boîte de vitesses et du remplacement de l'embrayage chez le spécialiste Ciclet Automobiles en 1991, alors que la voiture avait 51 570 km. En 1992, le même établissement est chargé d'une remise en état mécanique qui inclut la rectification du vilebrequin et le remplacement des coussinets de bielles et de ligne d'arbre ainsi que de la distribution. Tous les joints sont changés, et l'ensemble soigneusement réglé. Le compteur affichait alors 52 760 km. A la même occasion, les bagues de pédalier sont remplacées et les soubassements remis en état. La belle sellerie en cuir a été confiée en 1995 à un sellier bourguignon qui réalisera un travail de qualité dont on peut apprécier la patine aujourd'hui. Les joints de carrosserie furent remplacés à la même période. Plus récemment, en 2011, les carburateurs ont été remis en état chez AB-Racing, les allumeurs ont été contrôlés et réglés, tandis que le système de refroidissement était nettoyé. Une nouvelle révision générale incluant le remplacement des pneumatiques sera effectuée juste avant la vente par l'actuel propriétaire qui n'a que peu, mais régulièrement, roulé à son bord. Cette Lamborghini présente donc le charme inimitable d'une voiture régulièrement entretenue mais patinée dans le bon sens du terme, et dont le kilométrage affiché au compteur est probablement d'origine.

Son historique limpide s'ajoute aux nombreuses qualités qui font de cette 400 GT un exemplaire enviable, à la vue duquel l'appel de la route devient une obsession.

>>> *its exceptional V12 engine was developed by Giotto Bizzarrini, renowned for his work at Ferrari. The press had nothing but praise for the GT's excellent handling and immediately recognised Lamborghini as an accomplished car maker. Two years later, it was replaced by the 400 GT 2+2, which had minor changes to its body to accommodate two passengers in the back. The V12 was enlarged to 4 litres and developed 320bhp. Some of its predecessor's teething problems with its suspension and transmission were ironed out. Despite its outstanding qualities, only 247 units of the 400 GT were built (all versions).*

Chassis no. 0874 was supplied new on 4 April 1967 to a resident of Rome, before being sold on 5 April 1973 to a lady who also lived in Rome. It was then purchased on 20 November 1978 for 5 million lire by a Belgian enthusiast, who registered it in Monaco in August 1980. Ten years later, with the car showing 52,212km it was acquired by a well-known specialist, who sold it to a collector from Paris in March 1992. Its current owner bought it from him in 2015, when it had had 57,000km on the clock. Since then, the car has covered fewer than 1000km.

The elegant body was previously repainted in its shade of grey and has been well preserved, with even panel gaps. No significant distortion was apparent when we examined the car. A file of bills indicates that the gearbox was refurbished and the clutch replaced by the specialist Ciclet

Automobiles in 1991, when the car had done 51,570km. In 1992, Ciclet also carried out a mechanical overhaul which included adjusting the crankshaft and replacing the con-rod bearings, propshaft and valve gear. All the gaskets were changed and the entire engine meticulously set up. The odometer was then showing 52,760km. At the same time, the pedal bushings were replaced and the underbody restored. In 1995, the handsome leather upholstery was entrusted to a trimmer in Burgundy: he did an excellent job and its attractive patina can be admired today. The body seals were replaced at the same time. More recently, in 2011, the carburetors were reconditioned by AB-Racing, the ignition system was checked and adjusted, and the cooling system cleaned. A fresh general service will be carried out and new tyres fitted just before the auction by the current owner, who has driven the car little, but regularly. This Lamborghini has the inimitable charm of a car which has been regularly maintained but is patinated in the best sense of the term, and which is most likely showing its original mileage.

Combined with the model's many qualities, this car's clear history makes this 400 GT a very desirable example. As you set eyes on it, answering the call of the open road soon becomes an obsession.



1954 BENTLEY CONTINENTAL R PAR H.J. MULLINER

Titre de circulation belge

Belgian title

Châssis n° BC56LC

Moteur n° BCC55

Carrosserie n° 5671

1.400.000 - 1.800.000 €

- Un des 23 exemplaires en conduite à gauche, boîte manuelle au plancher
- Historique limpide, matching numbers, air conditionné
- La plus exclusive des Bentley d'après-guerre

- *One of 23 examples in left-hand drive, with floor-mounted manual gearbox*
- *Transparent history, matching numbers, air conditioning*
- *The most exclusive post-war Bentley model*



Chez Bentley, le luxe et la performance se conjuguent pour proposer des voitures toujours plus modernes, élégantes et luxueuses. Au début des années 50, la type R fait figure de référence, proposée

dans cette carrosserie Mulliner, c'est l'une des plus belles déclinaisons du grand tourisme des années 50. Avec la Continental, Bentley offrait à ses clients une voiture de grande classe capable de rouler à vive allure>>>

At Bentley, where luxury and performance went hand in hand, cars rolled off the production line ever more modern, elegant and luxurious. At the start of the 1950s, the Mulliner-bodied

Type R was the reference model, and undoubtedly one of the most beautiful grand touring cars to appear that decade. With the Continental, Bentley offered its clients a high-class vehicle >>>





>>> dans un grand confort et tout en conférant un sentiment de sécurité. L'utilisation de l'aluminium pour certaines parties de la carrosserie permettait de gagner en légèreté. Elle était à l'époque la plus rapide des voitures, capable d'accueillir quatre passagers, atteignant des vitesses bien supérieures à 170 km/h. L'habitacle luxueux et raffiné de la voiture était aussi à la hauteur de la réputation de Bentley, tout comme la qualité de construction. La Continental R était l'une des voitures les plus chères du monde et seulement 209 exemplaires ont été construits, seulement 43 en conduite à gauche, dont 23 équipés du changement central de vitesses au plancher.

Sorti de l'usine de Crewe le 22 février 1954, le châssis BC56LC embarque pour New-York sur le SS American Miller le 4 juin 1954. Elle est donc vendue, en conduite à gauche avec levier central de changement de vitesses et air

conditionné, par l'agent J.S. Inskip Inc. le 18 mai de la même année à son premier propriétaire, Raymond F. M. en Pennsylvanie. En janvier 1962, elle passe entre les mains d'un dénommé Jack R. le 1er janvier 1962, toujours aux Etats-Unis. Il la conservera 8 ans jusqu'au 1er juillet 1970 où elle est alors acquise par Karl Hardman-Schon, célèbre producteur de films d'horreur, grâce aux profits engendrés par le succès de son film « The night of the Living Dead ». Celui-ci la conservera quasiment 30 ans. Elle retourne alors en Angleterre pour y être entièrement restaurée par le pape des Continentals de l'époque, Peter J. Fisher. Le 1er janvier 1999, elle est acquise par R.J.R., collectionneur hollandais qui la revendra le 15 janvier 2007 à l'actuel propriétaire, un fanatique et grand connaisseur de la marque.

Cela fait donc 13 ans que cet amateur éclairé la possède. Il l'a reçue avec 90 000 miles, son kilométrage d'origine. Il n'aura fait que>>>

>>>capable of driving at high speeds in opulent comfort while conferring a sense of security. The use of aluminium on certain parts of the body helped to reduce the weight. At the time, it was the fastest of cars, with room for four people, and reached speeds of over 170 km/h. The luxurious and sophisticated passenger compartment also lived up to Bentley's reputation, as did the build quality. The Continental R was one of the most expensive cars in the world and just 209 examples were produced, 43 of which were left-hand drive, including 23 with floor-mounted gear lever.

Leaving the Crewe factory on 22 February 1954, chassis BC56LC was shipped to New York on the SS American Miller on 4 June 1954. This left-hand drive example was sold with central gear lever and air conditioning by the agent J.S.

Inskip Inc on 18 May 1954 to its first owner, Raymond F. M. in Pennsylvania. On 1 January 1962 it passed into the hands of a certain Jack R. still in the US. He kept the car for eight years until 1 July 1970 when it was acquired by Karl Hardman-Schon, the well-known producer of horror films, with money made from his successful film « The night of the Living Dead ». He kept the car for almost thirty years. It returned to England to be fully restored by the King of Continentals at that time, Peter J. Fisher. On 1 January 1999, the Bentley was bought by the Dutch Collector R.J.R., who sold it on 15 January 2007 to the current owner, a great enthusiast and connoisseur of the marque. The original mileage at that time was 90,000 miles and he has covered just 600 miles during 13 years of ownership, conserving the Continental as part of his collection in a heated, secure garage. This sublime >>>





>>> 600 miles de plus à son volant, la conservant au milieu de sa collection, dans un garage chauffé, en toute sécurité. Cette sublime Continental R se trouve dans un état exceptionnel à tous points de vue et sa combinaison de couleurs, bleu marine, intérieur en cuir rouge met superbement en valeur sa ligne. Elle est équipée de sa trousse à outils, complète, et de son cric.

Cette Continental R est un des 23 exemplaires seulement répétés, dans la configuration la plus désirable de l'automobile la plus chère du Monde dans les années 50. Elle fait partie de ces œuvres d'art intemporelle de l'histoire de l'automobile, ces rares modèles les plus exclusifs de la production.

>>> Continental R is in exceptional condition in every respect, presented in dark blue with red leather interior, a colour combination that accentuates its superb styling. The car comes with a complete toolkit and jack.

It is worth repeating that this Continental R is one of just 23 examples, in the most desirable configuration, of what was the most expensive motor car in the world in the 1950s. It belongs to the group of rare and highly exclusive models that have become timeless works of art in automobile history.



1955 LANCIA B24 SPYDER AMERICA

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° B24-1039
Moteur n° B24-1038

675.000 - 750.000 €

• Restauration ancienne de très grande qualité

• Entre les mêmes mains depuis près de 40 ans

• Modèle iconique, rarissime en conduite à droite

• *Older, high-quality restoration*

• *In same ownership for nearly 40 years*

• *Legendary model, extremely rare in right-hand drive*



Cette Lancia a de qui tenir : elle est la dernière conçue avec la collaboration de Vittorio Jano. Son moteur V6 de 2 litres est dérivé des V4 précédents et, dans

le souci d'une bonne répartition des poids, les ingénieurs ont conçu une transmission par boîte-pont à l'arrière, avec des freins accolés au pont. Après la berline, cette>>>

This Lancia has quite a pedigree: it was the last model designed with the involvement of Vittorio Jano. Its 2-litre V6 was a development of the earlier

V4 engines, and to ensure good weight distribution, the engineers designed a rear-mounted transaxle with inboard-mounted brakes. After the saloon, this >>>





>>> architecture est adoptée sur le célèbre coupé B20 GT, présenté au Salon de Turin 1951 dont il est une des vedettes, grâce à sa ligne élégante signée Felice Boano pour le compte de Ghia (mais la voiture sera ensuite fabriquée chez Pinin Farina). D'emblée, cette voiture présente d'évidentes qualités sportives et les succès ne tardent pas, à commencer par la deuxième place de Bracco aux fameux Mille Miglia, en mai 1951, derrière la beaucoup plus puissante Ferrari de Villorosi. L'Aurelia accroche ensuite à son tableau de chasse des victoires à la Targa Florio, au Liège-Rome-Liège et au Rallye de Monte-Carlo. Sur le plan technique, elle va connaître quelques évolutions liées aux souhaits d'une clientèle attachée au Grand Tourisme naissant : du sport, certes, mais aussi du confort. Les principales modifications concernent une augmentation de la cylindrée, à 2,5 litres et 115 ch, et l'adoption d'un essieu arrière De Dion, plus stable.

À cette époque apparaît une version plus particulièrement destinée aux États-Unis, la B24 Spyder America. Sur une plateforme de coupé raccourcie, il s'agit d'un très séduisant roadster à pare-brise panoramique. Présenté au Salon de Bruxelles 1955, ce Spyder B24 est dû au crayon magistral de Francesco Martinengo, pour Pinin Farina. Il sera suivi d'une version moins sportive, la B24 Convertible, dotée de glaces remontantes et d'un pare-brise plus classique. Par rapport au

coupé, les versions découvrables sont nettement plus confidentielles, avec une production de 240 Spyder et 521 Convertible. Au charme, elles ajoutent la rareté.

La Lancia Aurelia Spyder America que nous présentons a été importée en Autriche par l'établissement Rudolf Smolinger, représentant national pour Citroën et Lancia, basé à Vienne. Elle a été immatriculée par cette entreprise le 14 juillet 1955 avant d'être vendue trois mois plus tard au constructeur de motos KTM Motorfahrzeugbau, à Mattighofen. Cette voiture a été sans doute utilisée par un des dirigeants de l'entreprise, comme véhicule de société. Elle a conservé la même immatriculation pendant 10 ans, jusqu'à ce qu'apparaisse un deuxième propriétaire, un certain Monsieur B. qui, à Hallein (près de Salzburg), était à la tête d'un cinéma. Il semble avoir utilisé la voiture jusqu'en 1978, date à laquelle l'immatriculation a changé pour passer au nom de Monsieur F.U.

Au début des années 1980, le Spyder a été confié à B&F Touring Garage, à Troisdorf en Allemagne, spécialiste de la restauration Lancia, pour une remise en état complète. Elle a alors été vendue au propriétaire actuel, un grand collectionneur allemand qui en a terminé la restauration pour la faire à son goût. Tout a été remis en état en respectant la plus grande qualité possible et un moteur entièrement refait a été trouvé

>>> layout was adopted for the famous B20 GT coupé, one of the stars of the 1951 Turin Show, at which it was presented, thanks to its elegant design by Felice Boano at Ghia (although the car was subsequently built by Pinin Farina). Right away, the car's sporting qualities became apparent and it was not long before success followed, starting with Bracco's second place on the famous Mille Miglia in May 1951, behind Villorosi's much more powerful Ferrari. The Aurelia soon added victories on the Targa Florio, the Liège-Rome-Liège and the Monte-Carlo Rally to its tally. Technically, a number of changes were made, reflecting the wishes of its customers who were drawn to the emerging GT category; they wanted sporting performance, for sure, but comfort too. The main changes were to uprate the engine to 2.5 litres and 115bhp, and to adopt a de Dion rear axle for greater stability.

At this time, a version intended specifically for the United States was introduced, the B24 Spyder America. Based on a shortened coupé chassis, it was a very attractive roadster with a panoramic windscreen. Presented at the Brussels Motor Show in 1955, the B24 Spyder owed its lines to the masterful work of Francesco Martinengo for Pinin Farina. It was followed by a less sporty version, the B24 Convertible, which had wind-up

windows and a more conventional windscreen. Compared with the coupé, the open models were produced in much smaller numbers, with 240 Spyders and 521 Convertibles built, adding rarity to the Lancia's charm.

The Lancia Aurelia Spyder America presented here was imported into Austria by Rudolf Smolinger, the national distributor for Citroën and Lancia, based in Vienna. It was registered by the company on 14 July 1955, before being sold three months later to the motorcycle manufacturer KTM Motorfahrzeugbau in Mattighofen. The car was no doubt used by one of the firm's directors as a company car. It kept the same registration number for ten years, until its second owner came onto the scene, a Mr B., who was the owner of a cinema at Hallein, near Salzburg. He appears to have used the car until 1978, when it was re-registered in the name of Mr F. U.

At the start of the 1980s, the Spyder was entrusted to B&F Touring Garage, a Lancia restoration specialist at Troisdorf in Germany, for a complete restoration. It was then sold to its current owner, a major German collector, who finished the restoration to his own taste. Everything was restored to the highest possible standard and a completely rebuilt engine

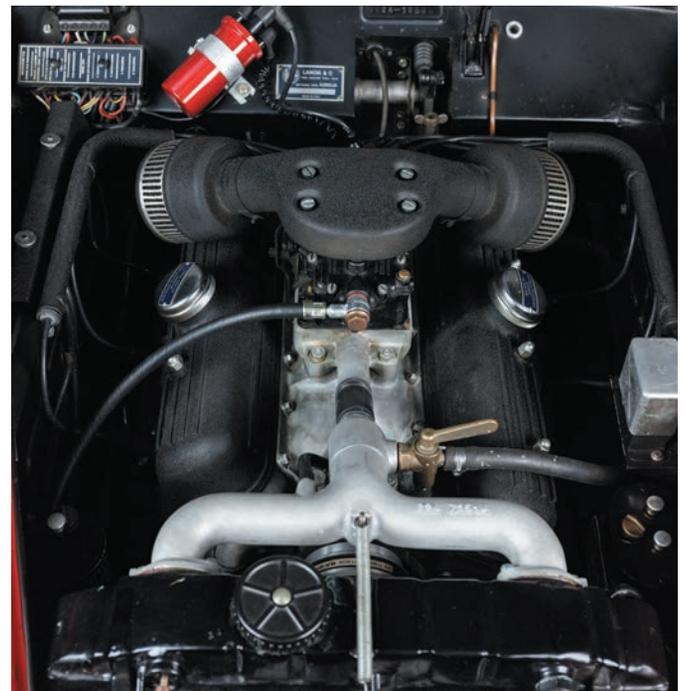


par B&F Touring Garage, le V6 d'origine ayant disparu plus tôt dans la vie de la voiture. Ce moteur qui équipe encore la voiture aujourd'hui provient d'une autre B24 Spyder il est donc correct pour le modèle.

L'actuel propriétaire a utilisé la voiture avec grande parcimonie, et l'a renvoyé en 2010 chez B&F Touring Garage pour une révision technique complète, depuis, elle a été soigneusement entretenue. Avec des panneaux de carrosserie magnifiquement alignés, sa peinture bien tendue, elle se présente aujourd'hui dans un état superbe, ce qui témoigne de la remarquable qualité de la restauration effectuée dans les années 1980, qui n'a pris qu'une légère et agréable patine. Quand l'actuel propriétaire en a fait l'acquisition, le compteur affichait 20 000 km. Aujourd'hui, il en montre 10 000 km supplémentaires, ces derniers ayant été effectués lors de rallyes et sorties touristiques. Cette voiture a toujours été soigneusement entretenue par B&F Touring Garage, qui la considère comme un des meilleurs exemplaires dont ils ont eu l'occasion de s'occuper. Entre les mêmes mains depuis près de 40 ans, il s'agit d'un exemplaire particulièrement désirable.

was located by B&F Touring Garage, the original V6 having disappeared earlier in the car's life. This engine, which is still fitted to the car today, came from another B24 Spyder and is therefore correct for the model.

The current owner has used the car very sparingly and sent it back to B&F Touring Garage in 2010 for a complete technical overhaul. Since then, it has been meticulously maintained. With its superbly aligned panels and well finished paintwork, the car is in splendid condition today, a tribute to the remarkable quality of the restoration carried out in the 1980s, and has only taken on a slight but attractive patina. When its current owner bought the car, its odometer was showing 20,000km. Today, it has clocked up a further 10,000km on rallies and tourist outings. The car has always been meticulously looked after by B&F Touring Garage, which considers it one of the best examples it has worked on. Watched over by the same owner for nearly 40 years, it is a highly desirable example of the model.



1956 LANCIA AURELIA B20 GT SÉRIE 5 « LABORATOIRE »

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° B20S-1355
Moteur n° B20-4778

175.000 - 225.000 €

• Exemple "laboratoire"
unique

• Restauration de qualité par
B&F Touring Garage

• Une histoire à découvrir...

• Unique "laboratory" example

• Quality restoration by B&F
Touring Garage

• A story to discover

Cette Lancia B20GT présente de nombreuses particularités qui la distinguent de toutes les autres Aurelia produites. Cette constatation a été confirmée par le spécialiste allemand connu et reconnu B&F Touring lorsqu'il s'est chargé de sa restauration complète en 1990. La comparaison avec les différentes séries de B20GT met en évidence des proportions différentes. L'influence de Franco Scaglione, qui travaillait alors pour Bertone, est clairement visible, et la ressemblance avec la Giulietta Sprint est flagrante. En premier lieu, la ligne de toit est plus plate qu'une série standard 4, 5 ou 6. La lunette arrière est également beaucoup plus droite et plus grande, à l'inverse des pièces incurvées montées sur les voitures standard. Par ailleurs, les vitres latérales arrière sont nettement plus longues et adoptent une forme différente, tandis que les ailes arrière sont également

plus allongées que pour les séries 5 et 6, plaçant davantage les feux en saillie.

L'aspect mécanique n'est pas en reste et présente de nombreuses spécificités. Entre autres choses, le train avant est équipé de freins à disques assistés et la boîte de vitesses est à quatre rapports, entièrement synchronisée avec carter renforcé. Elle porte le numéro 813.00.0005, une version ancienne de la boîte de vitesses des Flaminia de 1957. Tous ces éléments, vérifiés par un spécialiste reconnu, suggèrent que cette voiture était une version de développement pour Lancia sur la base d'un projet abandonné, peut-être de Bertone ou Boano. Certaines modifications ont été abandonnées et d'autres sont entrées en production sur les Aurelia ultérieures. Les freins à disques et la boîte de vitesses n'ont été proposés qu'à partir des Flaminia.

The car in question is a very particular example and like no other Aurelia built. This has been confirmed by the well-known and recognize B&F Touring Garage in Troisdorf when they restored the car in 1990. When comparing it to other cars of all Aurelia series every panel is different and of different measurements. Also clearly visible is the influence of Franco Scaglione who at this time was working at Bertone as the similarity to the Giulietta Sprint is clear to see. Firstly, the roof line is flatter than a standard series 4, 5 or 6. The rear window is also much flatter and larger, not curved like the standard cars were. The rear side windows are much longer and have a different shape. The rear wings are also straighter than series 5 or 6 car. The lights protrudes further outwards from the body.

Technical differences are also evident. Among other things on the front axle, servo assisted disc brakes are fitted, a fully synchronized four-speed gearbox with reinforced gearbox housing is also fitted on the car. The gearbox has a 813.00 number, 0005, a very early version of the Flaminia gearbox from 1957. All these elements, when checked by a recognized specialist, would strongly suggest that this car was a development mule for Lancia on an abandoned design proposal, possibly from Bertone or Boano. Some changes were discarded and others went into production with later Aurelia models. The disc brakes and the gearbox only came with the later Flaminia.

What has been told by the car's previous owner and restorer of the car is that the it was stored at the back of Lancia factory till the 60s





Le précédent propriétaire et restaurateur de la voiture a déclaré que celle-ci avait été stockée à l'arrière de l'usine Lancia jusqu'aux années 60, lorsqu'un des ingénieurs de Lancia l'a achetée. Il l'a conservée jusqu'à sa retraite et son déménagement à Chiasso, en Suisse. La voiture a ensuite été acquise par Monsieur L. de Lugano Paradiso en Suisse le 1er novembre 1965. Un troisième propriétaire inconnu suit et la voiture est vendue à Peter Bazille de B&F Touring Garage en 2001. Une restauration de quatre ans suit et Bazille vend la voiture à un collectionneur allemand de Duisburg en 2005. La voiture est ensuite vendue au propriétaire actuel en 2013.

Les spécifications de la voiture d'aujourd'hui sont exactement les mêmes que celles de l'époque où elle est arrivée pour être restaurée. La même combinaison de couleurs et la voiture est équipée de sièges en cuir, ce qui était une option rare sur les Aurélia. Des photos de la carrosserie lorsqu'elle a été décapée

sont également disponibles, les spécialistes pourront y constater la qualité du travail effectué à l'époque. La voiture a été entretenue et a bénéficié d'une grande révision en 2005, après quoi le propriétaire actuel a pris possession de la voiture. Ce dernier l'a utilisée lors de divers rallyes et événements, avec un fonctionnement sans reproche. La restauration, bien qu'ancienne, est de belle qualité et la voiture a été bien entretenue.

Cette voiture est donc très probablement une version de développement fabriquée à l'époque, peut-être pour préparer la venue de l'Aurelia série 6 ou de la Flaminia qui a échappé d'une manière ou d'une autre à la destruction. Si aucun document n'existe pour étayer cette hypothèse, des preuves circonstancielles sont fournies par la voiture en elle-même. Sa restauration complète par l'un des experts les plus renommés pour les Flaminia a permis de confirmer ces caractéristiques très particulières.

when one of Lancia's engineers managed to buy the car. He kept the car till he was pensioned off and moved to Chiasso in Switzerland. The car was then acquired by Egon Libotte from Lugano Paradiso in Switzerland on the 1st of November 1965. A third owner follows who remains unknown and the car is sold to Peter Bazille of B&F Touring Garage in 2001. A four year restoration follows and Bazille sells the car to a German collector in Duisburg in 2005. The car is then sold to the current owner in 2013.

The specifications of the car today is exactly as it was, when it arrived for restoration. The same colour combination and the car is it was fitted with leather seats which was an option on the Aurelias, this option was however, not so common with Aurelias. Pictures of the body when it was stripped of paint are also available where a specialist can clearly see the high quality of

the work done on the bodywork at the period. The car has been maintained and received a 2nd overhaul in 2005 after which the current owner took possession of the car. It has been used on various rallies and events by the current owner and has always performed perfectly. The restoration is a very nice older restoration and the car has been very well maintained.

This car was probably a development car made at the period maybe for the series 6 Aurelia or the Flaminia that somehow escaped destruction. No documents exist to support this, only circumstantial evidence here are provided but after a full restoration by one of the most renowned expert of Flaminia who has confirmed during the restoration the very particular features of the car.

1985 BMW M5 « PRODUCTION » EX-MARC SOURD

Voiture de compétition
Sans titre de circulation
Racing car
Unregistered

Caisse n° 35863173

90.000 - 120.000 €

- Authentique voiture de compétition
- Pilote et palmarès connu
- Jamais modifiée ni repeinte
- Très performante et prête à courir

- *Authentic racing car*
- *Well-known racing driver and track record*
- *Never modified nor repainted*
- *High performance and ready to race*



Voiture officielle du réseau BMW France, la M5 que nous vous proposons est celle qui a participé au Championnat de France Production en 1985. Jamais restaurée ni modifiée, elle conserve sa peinture d'origine ornée des logos des partenaires de l'équipe et porte toujours le numéro 6 du célèbre « pistard » Marc SOURD sur les portes avant. La voiture participera à toutes les manches du championnat 85 au cours desquelles elle terminera notamment seconde sur le circuit de Croix en Ternois avant de remporter l'épreuve de Nogaro en fin de saison. Au milieu des années 80, le Championnat

Production était la formule reine des circuits français, offrant au public un spectacle haut en couleur et permettant aux constructeurs de construire de véritables prototypes habilement habillés d'une carrosserie de modèle de grande série. Après les engagements privés de coupés 635 ou de berlines 528, BMW France décide que pour la saison 85 ce sera à la M5 de porter les couleurs du groupement des concessionnaires. Spécialement développée et préparée par le tandem Auto Moteur Sport pour la partie châssis et PIPO pour le moteur cette voiture bénéficie des raffinements techniques les plus évolués pour l'époque. Son

This particular M5, official car of the BMW France network, took part in the Championnat de France Production in 1985. Never restored or modified, it has kept its original paintwork adorned with logos of the team's partners and still has the racing number 6 of the famous "track racer" Marc SOURD on the front doors. The car has raced in all rounds of the 1985 championship, of which it finished second on the Croix en Ternois circuit before winning the Nogaro event at the end of the season. In the mid-1980s, the Production Championship was the premier racing series of

French circuits, offering the public a colourful spectacle and allowing manufacturers to build true prototypes skillfully dressed in a mass-produced model bodywork. Following entries from privateers with models such as 635 coupes and 528 saloons, BMW France decided that it would be the M5 that will wear the colours of the group of dealers for the 1985 season. Specially developed and prepared by the duo Auto Motor Sport for the chassis and PIPO for the engine, this car benefits from the most advanced technical refinements available at the time. Taken from the legendary BMW



moteur issu de la légendaire BMW M1 est une véritable mécanique de course avec son carter sec ou encore l'injection Bosch-Kugelfischer et développe 460 ch à 8 400tr/mn. De quoi donner offrir de véritables sensations à son pilote et enchanter les mélomanes. Jamais restaurée, elle conserve ses éléments d'origine tels que sa boîte Getrag d'usine avec carter en magnésium, accouplée à un pont autobloquant dont les différentes démultiplications utilisées selon les circuits autorisent une vitesse maxi pouvant dépasser les 300 km/h. Régulièrement pilotée par son propriétaire actuel qui la possède

depuis 2017, elle a récemment été suivie par le Team CMR (facture). La voiture était l'invitée de Peter Auto dans la série Heritage Touring Cup lors de l'épreuve des 10 000 Tours sur le circuit Paul Ricard en 2019. Cette voiture possède les qualités techniques d'une voiture d'usine et le charme incomparable d'une auto dans son état d'origine. Les amateurs connaissent l'intérêt de modèle de 1985 dont les développements moteur et châssis permettaient à cette M5 de devenir l'arme absolue pour les courses de berlines.

M1, its engine is a real racing mechanical beast with its dry sump and its Bosch-Kugelfischer injection and produces 460 hp at 8,400 rpm. In other words, enough to give real thrills to its driver and to enchant sound lovers. It has never been restored and has retained its original features, such as its factory Getrag gearbox with magnesium casing, linked to a self-locking axle of which different gear ratios can allow for a top speed exceeding 300km/h, depending on the circuit.

Regularly driven by its current owner who has owned it since

2017, it was recently serviced by Team CMR (invoices). The car was Peter Auto's guest in the Heritage Touring Cup series during the "10,000 Tours" event on the Paul Ricard circuit in 2019. This car has the technical qualities of a factory car and the unrivalled charm of an automobile in its original condition. Enthusiasts are familiar with the high interest of a 1985 model, since engine and chassis developments have enabled this M5 to become the absolute weapon for saloon car racing.

1995 FERRARI F355 CHALLENGE

Carte grise française
French title

Châssis n° ZFFPA41B000101338

140.000 - 180.000 €

• Historique connu, même propriétaire depuis 21 ans

• Véritable « compétition client »

• Seulement 18 700 km

• *Continuous history and same owner for last 21 years*

• *Genuine "competition-client"*

• *Just 18,700 km*



Cette F355 Challenge dont la première immatriculation date du 2 mars 1995 est l'un des 109 exemplaires du type F129 AB réservés à courir le championnat initié par Ferrari en 1993 avec la 348 Challenge. Française d'origine, elle fut livrée neuve à la concession Ferrari Daverat de Bayonne pour le pilote palois Maxime Bochet avec laquelle il participe durant trois saisons au Challenge Ferrari, durant lesquelles il obtient de beaux résultats. Elle sera ensuite cédée en 1997 à Frederico « Fritz » d'Orey ancien pilote brésilien qui avait brillé en Formule Junior et également couru en Grand Prix de Formule 1 sur Maserati 250 F. Soulignons qu'il fera d'ailleurs

installer par les établissements Pozzi, le rare Kit Saison 1998, qui améliore encore les performances. Malheureusement « Fritz » connaît des soucis de santé et ne peut profiter de la Ferrari et après deux ans et quelques tours de pistes, il revend la F355 Challenge à son propriétaire actuel. Elle totalisait alors 9 200 km au compteur. Gentleman driver, celui-ci l'utilisa à bon escient et l'engagera notamment en 2000 à Magny Cours pour une manche du championnat GT FIA. Depuis quelques années, la voiture ne roule plus en piste que lors de sorties de clubs ou de roulage d'entraînement. Superbe dans sa livrée « Rosso Corsa » la voiture affiche seulement

This F355 Challenge, first registered on 2 March 1995, is one of 109 examples of the F129 AB version intended to compete in the championship set up by Ferrari in 1993 for the 348 Challenge. This French car was delivered new to the Ferrari dealer Daverat in Bayonne for Maxime Bochet, a driver from Pau, who used it to compete in the Ferrari Challenge for three seasons with good results. The car was then sold in 1997 to Frederico "Fritz" d'Orey, the former Brazilian driver who made a name for himself in Formula Junior and also raced a Maserati 250 F in Formula 1 Grand Prix. It was during his

ownership that the rare 1998 Season Kit was installed by Pozzi, improving the car's performance. Unfortunately, health problems prevented "Fritz" from enjoying the Ferrari and two years later, having completed just a few laps on the circuit, he sold the F355 Challenge to the current owner, when the mileage was 9,200 km. The current owner, a gentleman driver, put the car to good use and took part notably in a round of the GT FIA Championship at Magny Cours in 2000. For the last few years, the car has only been driven on the track for club outings and training sessions. Superb in its « Rosso Corsa »



18 750 km et demeure dans la configuration d'origine du Challenge F355. Un solide arceau de sécurité protège l'habitacle et les deux sièges baquets sont équipés de leurs harnais six points OMP. Sous le léger capot en aluminium, le V8 est toujours capable de faire entendre ses près de 400 chevaux en hurlant à plus de 8250 tr/mn. Amoureusement suivi et entretenu, notre exemplaire a bénéficié de soins réguliers par le mécanicien du propriétaire. Tout récemment, les jantes ont été repeintes et le pare-brise remplacé. Le conséquent dossier qui l'accompagne inclut copies d'anciens titres de circulation, factures, contrôles techniques et

manuels techniques. Cette 355 sera aussi livrée avec un important lot de bord dont le détail est disponible sur demande et qui sera à récupérer au domicile du vendeur. Après une sérieuse révision incluant le remplacement des courroies de distribution et le remplacement des 4 pneus, cette « Challenge » à l'historique limpide sera prête à reprendre la piste. Elle offre l'opportunité unique de piloter une performante « compétition client », capable de prendre la route aussi facilement que la piste, le meilleur des deux mondes en somme.

livery, the current mileage is just 18 750 km and the car remains in its original Challenge F355 configuration. The cockpit is fitted with a sturdy roll-cage and two bucket seats with six-point OMP harnesses. Beneath the lightweight aluminium bonnet, the V8 remains capable of delivering nearly 400 bhp, at a screaming 8250 rpm. Lovingly looked after, our example has benefitted from regular maintenance carried out by the owner's mechanic. Very recently, the wheels have been repainted and the windscreen replaced. The extensive folder with the car includes copies of old registration documents, invoices,

MOTs and technical manuals. Our example comes with a large supply of spares, details of which are available on request, and these can be collected from the owner's home. After a major service that includes the fitting of new timing belts and four new tyres, our "Challenge", complete with transparent history, will be ready to take to the track once more. It offers a unique opportunity to drive a powerful « competition client » either on the road or the track. In short, the best of both worlds.

1975 DE TOMASO PANTERA GTS « PROTOTIPO »

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 7427
Moteur n° 351/06579

180.000 - 220.000 €

• Prototype à l'histoire unique et documentée

• Emblématique d'une période dorée de l'automobile

• Passionnant dossier historique

• Prototype with a unique and documented history

• Icon of the Automobile Golden Age

• Fascinating historical file



Tony Mantas next to his Pantera GTS prototipo in 1977 © DR



Constantin Anastase Mantas est née en 1942 à Zitsa en Grèce. Cet entrepreneur hellène avait basé son activité en Italie même s'il possédait des adresses dans de nombreuses villes, telles que Genève, Athènes et Milan.

Dans le dossier accompagnant la voiture nous avons trouvé une lettre où il se définit lui-même comme étant un « manager personnel pour les artistes de cinéma, télévision, théâtre, et Music-hall ». C'était un ami personnel d'Alejandro De Tomaso, et il avait déjà acheté un prototype unique de Mangusta Spider spectaculaire. Lorsqu'il commanda une Pantera GTS neuve en 1975, il insista pour avoir une voiture unique, faite par l'usine selon ses goûts et ses plans. Dans le dossier se trouve une lettre du directeur commercial de De Tomaso à l'époque, Aurelio Bertocchi,

vérifiant que le châssis 7427 est une voiture ayant reçu, à l'usine, des modifications intérieures et de carrosserie à la demande de son propriétaire. Il y a aussi un document interne à l'usine De Tomaso établissant que Mantas avait eu les demandes suivantes : « Pas de marquage Pantera sur les flancs, voiture la plus basse possible, tableau de bord recouvert de cuir blanc, ainsi que la partie basse sous les jauges et l'intérieur des contre portes. Un T devrait être installé au milieu du radiateur. Plaques temporaires EE italiennes, pas de pare choc arrière, système d'échappement libre. »

Une photo de l'usine dans le livre « The man and the Machines » montre la voiture en train d'être construite avec ses larges élargisseurs d'ailes type groupe 4, bas de caisses élargis, ses jantes différentes, son spoiler avant large et sa prise d'air

Constantin Anastase Mantas, born 1942 in Zitsa, Greece, was a Greek entrepreneur working mainly in Italy but with business addresses in many towns including Milan, Geneva and Athens. We have found among the car's papers is a letter in which he describes himself as a "manager personal organisation of artists-cinema-television-theatre-music hall". He was a personal friend of Alejandro De Tomaso and had previously bought the one-off spectacular Mangusta spider. In 1975, he ordered a new Pantera GTS but he didn't want a normal one, he wanted it tailor made, to his specifications, and his design. There is letter in the file from Aurelio Bertocchi, Commercial Director of De Tomaso at the time, dated 1979 verifying that chassis number 7427 had changes to the

interior and bodywork requested by the owner, works all realized inside the factory. There is also an internal De Tomaso document stating that Mantas requested: "No Pantera script on the side, vehicle as low as possible, dashboard in white leather, the area below the small gauges on the dashboard shall also be in white leather as well as the inside door covers. A "T" shall be fitted in the middle of the radiator. EE plates requested, no rear bumper, free flow exhaust system"

A picture from the factory in the book "The man and the Machines" also shows the car being built with group 4 style wheel arch flares, extended rocker panels, different wheels and deep front spoiler and a Lancia Stratos style roof spoiler.

What also makes this car different from other Pantera GTS

périscopique sur l'arrête du toit inspirée de la Lancia Stratos.

Ce qui rend cette voiture historiquement unique c'est aussi le dossier qui l'accompagne. Il semble que De Tomaso ait vraiment gardé un dossier à part pour cette voiture dans ses archives. Chaque facture adressée à Tony Manta est présente, ainsi que le détail du travail effectué, le nombre d'heures nécessaires, l'identité du salarié effectuant l'opération. Les notes en interne ne sont cependant pas aisées à déchiffrer. On trouve aussi des messages de l'usine à certains employés donnant des instructions pour faire certains travaux spécifiques.

Le 5 février 1978, de nouveaux travaux concernant la peinture furent demandés auprès d'une officine de Modène. La voiture devint bicolore rouge et blanche avec un toit en verre et un intérieur bois. Nous avons pu retrouver deux photos de la voiture dans cette configuration, même si elle a dû rapidement être remise dans sa couleur originale.

Le consultant d'Artcurial, Niklas Hannah, a pu voir et photographier cette voiture en septembre 1976, devant un restaurant de Stockholm, alors que la voiture venait de recevoir ses plaques suisse du Tessin. En juin 1979, la voiture fut de retour à Stockholm, cette fois bicolore,

et pourvue d'un imposant aileron arrière avec des plaques d'immatriculation vertes.

L'examen du volumineux dossier de factures est édifiant : ne serait-ce qu'en 1977, la voiture est repassée à l'usine tous les deux mois. Près de 3,5 millions de liras sont dépensés à une époque où une Pantera neuve en coûtait 5 millions! Il y a des raisons de croire qu'à cette époque, le moteur fut réaligné à 7 litres, ce que suggère un cliché de Zagari, auteur bien connu, qui indique que la voiture était de cette cylindrée sur une photographie datée du 21 novembre 1979.

Du point de vue administratif, la Pantera fut d'abord enregistrée avec des documents provisoires italiens, EE60785, valables un an. Ensuite, Mantas enregistre la voiture en Suisse avec la plaque export TI 3288Z-77. Une fois ces plaques expirées, il obtient à nouveau un numéro italien provisoire, EE 3288,



The car in the streets of Stockholm, 1976 © DR



il finit par circuler avec une plaque d'immatriculation verte, L-A 762, qui pourrait être grecque. Tout cela conduit finalement à ce que la voiture soit confisquée en 1985 par la police italienne car elle roulait avec des plaques d'immatriculation non valides. La voiture fut dès lors conservée par la Polizia Stradale à l'extérieur et une photo prise au dépôt de police en 1992 témoigne de son mauvais état. En décembre de la même année, la voiture est vendue aux enchères judiciaires à un amateur de Bologne, qui la conserve jusqu'en 2010. C'est pendant cette période que la voiture a été totalement restaurée et remise dans la configuration dans laquelle elle se trouve aujourd'hui.

Modèle unique en son genre puisque construit par l'usine De Tomaso selon les desideratas d'un client important, cet exemplaire dispose en outre de son exceptionnel dossier interne à la marque qui a facilité les recherches historiques. On y retrouve notamment un courrier du concessionnaire Achilli Motors de Milan qui se plaint de la vente directe de la voiture par l'Usine, sans passer par son intermédiaire. En guise de compensation, ils font une demande de pièces détachées...

Cette automobile très spéciale a révélé bien plus de secrets que son sulfureux commanditaire et donnera, espérons-le, beaucoup de plaisir à son futur propriétaire.

is the paperwork and history file. De Tomaso clearly kept an internal file on this car, including every invoice issued to Mantas, and also all the work done, how many hours it took and which mechanic did the work. The internal scribbling is however very difficult to decipher. There are also internal messages within the factory instructing employees to do specific work on the car.

On the 5th of February 1978 a new paint job is requested from a Modena company. He now wants it red and white with a see-through glass roof and a wooden interior. We have found two photographs of the car like this, but it must have been returned to its original specification at a later date.

Artcurial's consultant, Niklas Hannah, actually saw and photographed this car outside a restaurant in Stockholm in September 1976 when it had newly issued Ticino plates. In June 1979 it turns up in Stockholm a second time, this time in this red-white configuration with a huge wing at the back with a strange green number plate.

In the files are hundreds of invoices for work performed on the car. During 1977, it was at the factory every second month for work. On invoice is of the

enormous sum of 3,5 million lire, at a time when a new Pantera cost 5 million lire. There is a reason to believe that, the engine, at this time, was bored out to 7 litres. This is also suggested by a photograph by well know author Zagari stating that the car was 7-litres on a photograph dated 21/11/1979.

Firstly the Pantera was registered on Italian export papers, EE60785 valid for a year. After this, Mantas registers the car on a c/o address in Switzerland acquiring the Swiss export plate TI 3288Z-77. Once these plates expire he yet again obtains an Italian EE number, EE 3288, he eventually drives around with a green number plate with registration L-A 762. We don't know if these papers were possibly Greek. All this, eventually leads to the car, in 1985, being confiscated by the Italian Police as it was running on non-valid number plates. The car is kept by the Polizia Stradale outdoor and looks to be in poor condition on the photograph that we have from the police deposit in 1992. In December 1992, the car is sold at a judicial auction to a gentleman of Bologna and he keeps the car until 2010 and during this time the car has been totally restored to the condition it is still today.

What makes this car so special is that it is a one of a kind built by the De Tomaso factory at request of one of their important clients. Secondly, to have access to De Tomaso's internal file on the car is also unheard of. Besides the very interesting work done on the car related with a mass of invoices, we find, for instance, a letter from Achilli Motors in Milan complaining that De Tomaso have sold a car to their client Tony Mantas thus bypassing them! They demand spare parts from De Tomaso as compensation for this.

This very special car has revealed many more secrets than its sulfurous first owner and will hopefully give much pleasure to its future owner.

1980 FERRARI 512 BERLINETTA BOXER

Carte grise française
French title

Châssis n° 30717

200.000 - 250.000 €

• Superbe dans la couleur Verde
Germoglio

• Moteur d'origine, trousse à
outils

• Française d'origine

• *Stunning in this color Verde
Germoglio*

• *Original engine, tool kit*

• *French by provenance*



Après avoir enfin répondu à la Lamborghini Miura et présenté sa Berlinetta Boxer à moteur central, Ferrari va poursuivre l'évolution de son modèle. La première 365 GT4 BB est commercialisée en 1973 et, en 1976, elle se transforme en 512 BB. Le nom correspond au nouveau système de numérotation choisi par Ferrari : au lieu d'indiquer la cylindrée unitaire, comme sur la 365, il comporte le chiffre de cylindrée suivi du nombre de cylindres. Donc ici 5 litres et 12 cylindres, la voiture comportant toujours un moteur à plat issu de la compétition et placé au-dessus de la boîte de vitesses. Dans cette version, il est encore alimenté par quatre carburateurs Weber à

trois corps mais l'augmentation de cylindrée permet un gain en matière de couple, ce qui permet à la voiture d'offrir un agrément de conduite supérieur. Comme sa devancière, elle est capable d'atteindre 300 km/h, ce qui était à l'époque réservé à une élite automobile. Et en plus elle présente la stabilité et le comportement routier permettant de rouler à cette vitesse, ce qui n'était pas le cas de la Lamborghini Miura. Ce modèle a été produit à 929 exemplaires. C'est plus que la 365 GT4, mais moins que la 512 à injection. Il s'agit du tout dernier modèle produit par Ferrari avec une alimentation par carburateurs.

Having finally responded to the Lamborghini Miura with the introduction of the mid-engined Berlinetta Boxer, Ferrari continued to develop this model. The first 365 GT4 BB went on sale in 1973 and in 1976 it evolved into the 512 BB. The name corresponded to the new numbering system chosen by Ferrari: instead of indicating the engine size, as with the 365, it was made up of the initial number of the cylinder size followed by the number of cylinders. Here it was 5-litres and 12 cylinders, and retained the flat engine derived from competition, positioned above the gearbox. In

this version, the engine was still supplied by four triple-bodied Weber carburetors, but the larger engine size increased the torque, improving the driveability of the car. Like its predecessor, it was capable of a top speed of 300 km/h, something reserved for a small number of elite cars at that time. Moreover, it had superior handling and stability at high speeds that couldn't be matched by the Lamborghini Miura. Some 929 examples of this model were built, more than the 365 GT4, but less than the 512 injection model. It was the very last carburetor-fed model to be produced by Ferrari.



Cette Ferrari 512 Berlinetta Boxer a été vendue neuve en France par les établissements Pozzi en février 1980. Elle n'a connu que deux propriétaires ces vingt dernières années. En 2000, elle appartenait à un amateur de la région aixoise qui conserva la voiture une quinzaine d'années. Alors qu'elle affichait moins de 80 000 km au compteur, elle fut achetée en 2016, auprès de Ferrari Toulouse, par le propriétaire actuel, un passionné originaire de la ville rose, roulant en Ferrari 365 GT2+2. La voiture sortait d'une importante révision chez Ferrari Toulouse (facture dans le dossier) incluant le remplacement de l'embrayage et des courroies de distribution. Depuis ces travaux, elle a parcouru à peine 2000 km son compteur indiquant aujourd'hui un peu plus de 82 000 km.

Son propriétaire étant passionné par le design et aimant particulièrement les années 1970,

il a décidé de réaliser un vieux rêve et de faire repeindre cette BB dans la rare couleur Ferrari de l'époque « Verde Germoglio ». Cette couleur (code Glidden Salchi 20-G-465) était courante sur les Dino 246 et pas moins de 69 voitures sortirent d'usine dans cette teinte. On sait que seulement trois Ferrari 365 GTB/4 Daytona sortirent dans cette couleur et moins de cinq BB. La voiture qui était rouge et dans un bel état d'origine, fut envoyée chez un spécialiste, les éléments furent démontés préparés et la peinture est de belle qualité. Ce travail soigneux est documenté par un reportage photographique et des factures.

Chaussée de quatre nouveaux pneus XWX, équipée de son moteur d'origine, de sa mallette à outils, cette BB a l'avantage de présenter une teinte se mariant parfaitement avec le dessin de Leonardo Fioravanti.

This Ferrari 512 Berlinetta Boxer was sold new in France by Pozzi in February 1980. It has only had two owners over the past 20 years. In 2000, it belonged to an enthusiast from the South of France who kept the car for around 15 years. With less than 80,000 km on the odometer, it was purchased in 2016 from Ferrari Toulouse by the current owner, an enthusiast from the pink city, driving a Ferrari 365 GT2 + 2. The car just came out of a major overhaul at Ferrari Toulouse (invoices in folder) including the replacement of the clutch and timing belts. Since this work, it has barely covered 2,000 km with its odometer now showing just a little over 82,000 km.

Its owner, being passionate about design and particularly fond of the 1970s, decided to

make an old dream come true and have this BB repainted in the rare Ferrari color of "Verde Germoglio" from the era. This color (Glidden Salchi code 20-G-465) was common on Dino 246s and no less than 69 cars left the factory in this shade. We know that only three Ferrari 365 GTB/4 Daytona were released in this color too and less than five BBs. The car, which was red and in a beautiful original condition, was sent to a specialist, the parts were disassembled and prepared, and the paintwork is of good quality. This careful work is documented by photographs and invoices.

Fitted with four new XWX tires, equipped with its original engine, and its tool case, this BB has the advantage of being in a color that blends perfectly with the design penned by Leonardo Fioravanti.

1982 FERRARI 400i

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° ZFFEB06B42519

60.000 - 80.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Classique, sportive et familiale à succès
- Superbe combinaison de couleurs
- Désirable version en boîte mécanique

- Great hit as a classic, sports and family car
- Superb colour combination
- Desirable manual gearbox version



Dans la lignée des modèles « familiaux » 250 GTE, 365 GT 2+2, puis 365 GTC/4 et 365 GT4 2+2, de la marque au cheval cabré, la 400i est commercialisée en 1980. C'est une évolution de la 400 apparue en 1976 pour succéder à la 365 GT4 2+2. Le « i » signifiant le passage du modèle à l'injection, en l'occurrence mécanique Bosch K-Jetronic très en vogue à l'époque. Dotée d'un moteur de 4.8L développant 310 chevaux la 400i est capable d'emmener quatre passagers à vitesse élevée, dans le plus grand confort grâce à un habitacle spacieux et luxueusement fini. Au total 1 306 exemplaires de 400i seront produits avant que la 412, ultime évolution de la 400, ne prenne la relève en 1985.

La voiture que nous présentons est une 400i équipée de la boîte

mécanique. Elle arbore une teinte Grigio Scuro, associée à une sellerie en cuir de couleur sable avec moquettes assorties. Elle a passé le début de sa vie en Italie, avant d'être immatriculée en 1985 à Rome. Au début des années 2010 le moteur fut refait, et un échappement neuf fut installé. Notre collectionneur toulousain en fit l'acquisition en 2015, car il voulait compléter sa collection de GT 2+2, avec cette version à la fois fiable et ayant l'avantage d'être équipée d'une boîte mécanique. Affichant 78 500 km au compteur, cette élégante GT, dont la ligne tendue et délicate est soulignée par une magnifique combinaison de couleurs, sera vendue avec son manuel d'utilisation ainsi que sa trousse à outils.

In line with the "family" models 250 GTE, 365 GT 2+2, then 365 GTC/4 and 365 GT4 2+2, from the prancing horse brand, the 400i was marketed in 1980. It is an evolution of the 400 that appeared in 1976 to succeed the 365 GT4 2+2. The "i" meaning the transition to injection, in this case a mechanical Bosch K-Jetronic, very popular at the time. Powered by a 4.8L engine producing 310 hp, the 400i is capable of carrying four passengers at high speed, in the greatest comfort thanks to a spacious and luxuriously finished interior. A total of 1,306 units were produced before the 412, the ultimate evolution of the 400, took over in 1985.

This specific car is a 400i

variant fitted with a manual gearbox. It has a Grigio Scuro colour combined with a sand-coloured leather upholstery with matching carpets. The beginning of its life started in Italy, before being registered in 1985 in Rome. In the early 2010s, the engine was rebuilt and a new exhaust was fitted. Our collector from Toulouse acquired it in 2015, since he wanted to complete his collection of GT2+2 with this version which is not only reliable but also has the advantage of being equipped with a manual gearbox. With a mileage of 78,500 km, a well-thought and refined design and a gorgeous combination of colours, this elegant GT will be sold with its user manual as well as its tools kit.

ARTCURIAL

// Motorcars



AUTOMOBILIA

Vente aux enchères :
Samedi 6 février 2021 - 13h30
7 Rond-Point
des Champs-Élysées
75008 Paris

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

ARTCURIAL

// Motorcars



1965 Ferrari 275 GTB 6 Carburateurs
Vendue 2 502 800 €, Rétromobile 2020

Vente en préparation RÉTROMOBILE 2021

Clôture du catalogue :
Mi-avril

Vente aux enchères :
Vendredi 4 juin 2021
Salon Rétromobile, Paris

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

artcurial.com/motorcars

ARTCURIAL

// *Motorcars*



1963 Mercedes-Benz 300 SL Roadster
Vendue 3 100 000 €, Le Mans Classic 2018
RECORD DU MONDE POUR CE MODÈLE AUX ENCHÈRES

Vente en préparation LE MANS CLASSIC 2021

Clôture du catalogue :
Mi-mai

Vente aux enchères :
Samedi 3 juillet 2021
Circuit des 24 Heures
du Mans

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

artcurial.com/motorcars

ARTCURIAL



Assortiment 13 bouteilles
du Domaine de la Romanée Conti
du millésime 2005

Vendu 49 600 € en juin 2020

Vente en préparation VINS FINS & SPIRITUEUX

Prochaines ventes :
Février, avril & juin 2021
7 Rond-Point
des Champs-Élysées
75008 Paris

Contact :
Felix Marinov
+33 (0)1 42 99 20 24
fmarinov@artcurial.com
www.artcurial.com

MONACO SCULPTURES 2

**ARMAN, ARP, CÉSAR,
BOURDELLE, BUGATTI, BURY,
DEACON, KAWS, LALANNE,
MAILLOL, RICKEY,
TAKIS, VENET...**



**VENTE AUX ENCHÈRES DE SCULPTURES
JUILLET 2021
Hôtel HERMITAGE Monte-Carlo**

**PARCOURS
AVRIL - JUILLET 2021
Dans les établissements
de Monte-Carlo Société
des Bains de Mer**

Bernar VENET (né en 1941)
212.5° Arc x 2 - 1990
520 x 450 cm
Acier roulé patiné
Pièce unique

ARTCURIAL

CONTACT : Louise Gréther
+337 97 77 51 99

monaco@artcurial.com
www.artcurial.com

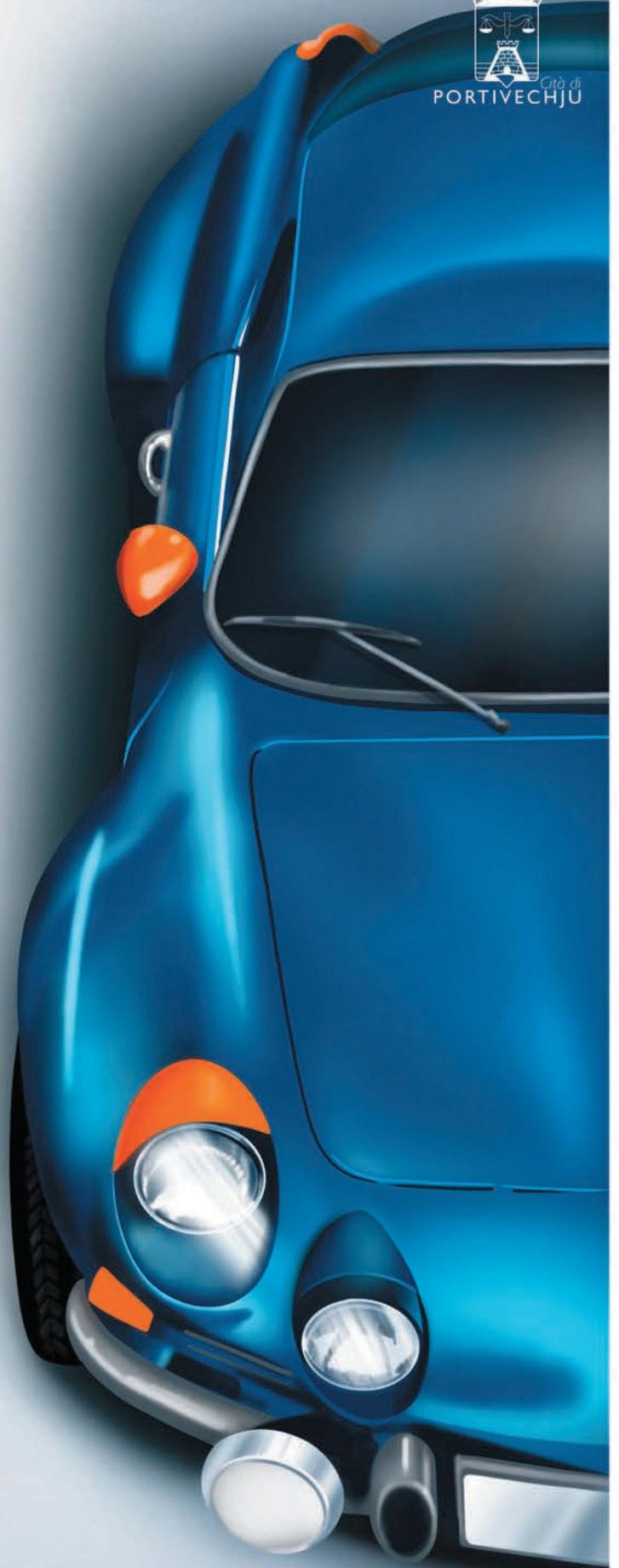
La rencontre des légendes

TOUR DE CORSE HISTORIQUE

VHC / VHRS / LÉGENDES



Ville de
PORTO-VECCHIO
Città di
PORTIVECHJU



04
09
OCTOBRE
2021

21^e
ÉDITION

tourdecorse-historique.fr

BUSINESS IS A RACE. TAKE THE LEAD.



Nothing drives success like the 6,450 nm/11,950 km Falcon 8X. With its industry-leading design, engineering, and craftsmanship, the highly advanced, fuel-efficient 8X delivers whisper-quiet, smooth-as-silk flying and cutting-edge connectivity. **Falcon 8X. Fly farther. Achieve more. In more comfort.**

Falcon 8X

WWW.FALCON8X.COM | FRANCE: +33 1 47 11 88 68 | USA: +1 201 541 4600

**DASSAULT
AVIATION**



modele présenté : Interlagos

Concept Store Saint Germain, Paris 75006
+33 (0) 9 83 43 83 65



WWW.LINEADICORSA.COM



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.

I. LE BIEN MIS EN VENTE

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

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

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

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

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

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

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

h) Les acquéreurs sont réputés avoir pris connaissance des documents afférents à chaque véhicule, notamment les contrôles techniques qui sont à leur disposition auprès de la société de ventes. Cependant, des véhicules

peuvent être vendus sans avoir subi l'examen du contrôle technique en raison de leur âge, de leur état non roulant ou de leur caractère de compétition. Les véhicules provenant de l'étranger sont présentés sans contrôle technique français. Le public devra s'en informer au moment de l'exposition et de la vente.

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

2. LA VENTE

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

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

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

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

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

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

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

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

3. L'EXÉCUTION DE LA VENTE

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

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

5. PRÉEMPTION DE L'ÉTAT FRANÇAIS

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

6. PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE - REPRODUCTION DES ŒUVRES

Artcurial SAS est propriétaire du droit de reproduction de son catalogue. Toute

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

7. BIENS SOUMIS À UNE LÉGISLATION PARTICULIÈRE

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

8. RETRAIT DES LOTS

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

9. INDÉPENDANCE DES DISPOSITIONS

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

10. COMPÉTENCES LÉGISLATIVE ET JURIDICTIONNELLE

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

PROTECTION DES BIENS CULTURELS

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

Banque partenaire:



V_4_FR_MC (Rétromobile)

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 "adjudgé" 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:

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 independant from each other. Should a clause whatsoever be found null and void, the others shall remain valid and applicable.

10. LAW AND JURISDICTION

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

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

PROTECTION OF CULTURAL PROPERTY

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

Bank:



V_4_UK_MC (Rétromobile)

ARTS DES XX^e & XXI^e SIÈCLES

Art Contemporain Africain
Directeur: Christophe Person
Spécialiste:
Aude de Vaucresson
+32 2 644 98 44
Administratrice:
Margot Denis-Lutard, 16 15

Art-Déco / Design
Directrice:
Sabrina Dolla, 16 40
Spécialiste:
Cécile Tajan, 20 80
Catalogueur:
Alexandre Barbaise, 20 37
Administratrice:
Éliette Robinot, 16 24
Consultants:
Design Italien:
Justine Despretz
Design Scandinave:
Aldric Speer
Expert Art Nouveau-Art Déco:
Cabinet d'expertise Marcilhac

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

Estampes & Multiples
Spécialiste: Karine Castagna
Administrateur:
Florent Sinnah, 16 54
Consultante: Isabelle Milsztein

Impressionniste & Moderne
Directeur: Bruno Jaubert
Recherche et certificat:
Jessica Cavalero,
Louise Eber
Spécialiste junior:
Florent Wanecq
Administratrice - catalogueur:
Élodie Landais, 20 84
Administratrice junior:
Louise Eber, 20 48

Photographie
Administratrice - catalogueur:
Vanessa Favre, 16 13

Post-War & Contemporain
Directeur: Hugues Sébilleau
Recherche et certificat:
Jessica Cavalero
Louise Eber
Spécialiste junior:
Sophie Cariguel
Administratrice - catalogueur:
Vanessa Favre, 16 13
Administratrice junior:
Louise Eber, 20 48

Urban Art
Directeur: Arnaud Oliveux
Spécialiste:
Karine Castagna, 20 28
Administrateur:
Florent Sinnah, 16 54

ARTS CLASSIQUES

Archéologie & Arts d'Orient
Administratrice:
Lamia Içame, 20 75

Art d'Asie
Directrice:
Isabelle Bresset
Experts:
Philippe Delalande,
Qinghua Yin
Spécialiste junior:
Shu Yu Chang, 20 32

Livres & Manuscrits
Directeur: Frédéric Harnisch
Spécialiste junior:
Olivier Pedeflous
Administratrice:
Juliette Audet, 16 58

Maîtres anciens & du XIX^e siècle: Tableaux, dessins, sculptures, cadres anciens et de collection
Directeur:
Matthieu Fournier, 20 26
Spécialiste:
Elisabeth Bastier
Spécialiste junior:
Matthias Ambroselli
Administratrice:
Margaux Amiot, 20 07

Mobilier & Objets d'Art
Directrice: Isabelle Bresset
Expert céramiques:
Cyrille Froissart
Experts orfèvrerie:
S.A.S. Déchaut-Stetten & associés,
Marie de Noblet
Spécialiste:
Filippo Passadore
Administratrice:
Charlotte Norton, 20 68

Orientalisme
Directeur:
Olivier Berman, 20 67
Administratrice:
Margot Denis-Lutard, 16 15

Souvenirs Historiques & Armes Anciennes / Numismatique / Philatélie / Objets de curiosités & Histoire naturelle
Expert armes: Gaëtan Brunel
Expert numismatique:
Cabinet Bourgey
Administratrice:
Juliette Leroy, 20 16

ARTCURIAL MOTORCARS

Automobiles de Collection
Directeur général:
Matthieu Lamoure
Directeur adjoint:
Pierre Novikoff
Spécialistes:
Benjamin Arnaud
+33 (0)1 58 56 38 11
Antoine Mahé, 20 62
Spécialiste junior:
Arnaud Faucon
+33 (0) 1 58 56 38 15
Directrice des opérations et de l'administration:
Iris Hummel, 20 56
Administratrice:
Anne-Claire Mandine, 20 73
Administratrice junior:
Sandra Fournet
+33 (0) 1 58 56 38 14
Consultant:
Frédéric Stoesser

Automobilia Aéronautique, Marine
Directeur: Matthieu Lamoure
Responsable:
Sophie Peyrache, 20 41

LUXE ET ART DE VIVRE

Horlogerie de Collection
Directrice:
Marie Sanna-Legrand
Expert: Geoffroy Ader
Spécialiste junior:
Justine Lamarre, 20 39
Administrateur junior:
Jean-Baptiste Dulayet, 16 51

Joaillerie
Directrice: Julie Valade
Spécialiste: Valérie Goyer
Catalogueur: Marie Callies
Administratrice:
Claire Bertrand, 20 52

Mode & Accessoires de luxe
Spécialiste
Alice Léger, 16 59
Administratrice-catalogueur:
Clara Vivien
+33 1 58 56 38 12

Stylomania
Administratrice:
Juliette Leroy-Prost, 20 16

Vins Fins & Spiritueux
Experts:
Laurie Matheson
Luc Dabadie
Spécialiste junior:
Marie Calzada, 20 24
vins@artcurial.com

INVENTAIRES & COLLECTIONS

Directeur: Stéphane Aubert
Chargé d'inventaires:
Vincent Heraud, 20 02
Administrateurs:
Thomas Loiseaux, 16 55
Pearl Metalia, 20 18
Consultante:
Catherine Heim

VENTES PRIVÉES

Anne de Turenne, 20 33

COMMISSAIRES-PRISEURS HABILITÉS

Stéphane Aubert
Isabelle Bresset
Francis Briest
Matthieu Fournier
Vincent Héraud
Juliette Leroy-Prost
Arnaud Oliveux
Hervé Poulain

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

Tous les emails des collaborateurs d'Artcurial s'écrivent comme suit:
initiale(s) du prénom et nom@artcurial.com, par exemple: Anne-Laure Guérin : alguerin@artcurial.com
Les numéros de téléphone des collaborateurs d'Artcurial se composent comme suit: +33 1 42 99 xx xx.
Dans le cas contraire, les numéros sont mentionnés en entier.

FRANCE

Bordeaux

Marie Janoueix
+33 (0)6 07 77 59 49
mjanoueix@artcurial.com

Montpellier

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

Strasbourg

Frédéric Gasser
+33 (0)6 88 26 97 09
fgasser@artcurial.com

Artcurial Toulouse

Jean-Louis Vedovato

Commissaire-Priseur: Jean-Louis Vedovato
Clerc principal: Valérie Vedovato
8, rue Fermat - 31000 Toulouse
+33 (0)5 62 88 65 66
v.vedovato@artcurial-toulouse.com

INTERNATIONAL

Directeur Europe:

Martin Guesnet, 20 31
Assistante: Héloïse Hamon
+33 (0)1 42 25 64 73

Allemagne

Directrice: Miriam Krohne
Assistante: Caroline Weber
Galeriestrasse 2b
80539 Munich
+49 89 1891 3987

Autriche

Directrice: Caroline Messensee
Rudolfplatz 3 - 1010 Wien
+43 1 535 04 57

Belgique

Directrice: Vinciane de Traux
Spécialiste Post-War & Contemporain
et Art Contemporain Africain:
Aude de Vaucresson
Assistant: Simon van Oostende
5, avenue Franklin Roosevelt
1050 Bruxelles
+32 2 644 98 44

Chine

Consultante: Jiayi Li
798 Art District,
No 4 Jiuxianqiao Lu
Chaoyang District
Beijing 100015
+86 137 01 37 58 11
lijayi7@gmail.com

Italie

Directrice: Emilie Volka
Assistante: Lan Macabiau
Palazzo Crespi,
Corso Venezia, 22
20121 Milano
+39 02 49 76 36 49

Artcurial Maroc

Directeur: Olivier Berman
Directrice administrative: Soraya Abid
Assistante de direction:
Fatima Zahra Mahboub
Résidence Asmar - Avenue Mohammed VI
Rue El Adarissa - Hivernage
40020 Marrakech
+212 524 20 78 20

Artcurial Monaco

Directrice: Louise Gréther
Assistante: Julie Moreau
Monte-Carlo Palace
3/9 boulevard des Moulins
98000 Monaco
+377 97 77 51 99

COMITÉ EXÉCUTIF

Nicolas Orłowski
Matthieu Lamoure
Joséphine Dubois
Stéphane Aubert
Matthieu Fournier
Bruno Jaubert

ASSOCIÉS

Directeur associé senior:
Martin Guesnet

Directeurs associés:

Stéphane Aubert
Olivier Berman
Isabelle Bresset
Matthieu Fournier
Bruno Jaubert
Matthieu Lamoure
Arnaud Oliveux
Marie Sanna-LeGrand
Hugues Sébilleau
Julie Valade

Conseil de surveillance et stratégie:

Francis Briest, président
Axelle Givaudan

Conseiller scientifique et culturel:

Serge Lemoine

GROUPE ARTCURIAL SA

Président directeur général:
Nicolas Orłowski

Directrice générale adjointe:
Joséphine Dubois

Président d'honneur:
Hervé Poulain

Conseil d'administration:
Francis Briest
Olivier Costa de Beauregard
Natacha Dassault
Thierry Dassault
Carole Fiquémont
Marie-Hélène Habert
Nicolas Orłowski
Hervé Poulain

SAS au capital de 1 797 000 €
Agrément n° 2001-005

JOHN TAYLOR
Président directeur général:
Nicolas Orłowski

John Taylor Corporate,
Europa Résidence,
Place des Moulins,
98000 Monaco
www.john-taylor.fr

ARQANA

Artcurial Deauville
32, avenue Hocquart de Turtot
14800 Deauville
+33 (0)2 31 81 81 00
info@arqana.com

ADMINISTRATION ET GESTION

**Directrice générale adjointe,
administration et finances:**
Joséphine Dubois

**Secrétaire générale, directrice
des affaires institutionnelles:**
Axelle Givaudan, 20 25
Assistante : Diane Le Ster

Comptabilité des ventes:
Responsable: Sandra Campos
Audrey Couturier
Nathalie Higuieret
Marine Langard
Léa Le Bideau
Benjamin Salloum
Thomas Slim-Rey

Comptabilité générale:
Responsable: Virginie Boisseau
Marion Bégat
Sandra Margueritat
+33 (0)1 42 99 20 71

**Responsable administrative
des ressources humaines:**
Isabelle Chénais, 20 27
Assistante: Crina Mois, 20 79

**Service photographique
des catalogues**
Fanny Adler
Stéphanie Toussaint

Logistique et gestion des stocks
Directeur: Éric Pourchot
Mehdi Bouchekout
Clovis Cano
Denis Chevallier
Lionel Lavergne
Joël Lavolette
Vincent Mauriol
Lal Sellahannadi
Louis Sévin

Transport et douane
Directeur: Robin Sanderson, 16 57
shipping@artcurial.com
Béatrice Fantuzzi
Marine Renault, 17 01
mrenault@artcurial.com

**Ordres d'achat,
enchères par téléphone**
Kristina Vrzests, 20 51
Pétronille Esclattier
Louise Guignard-Harvey
Emmanuelle Roncola
Diane Le Ster
bids@artcurial.com

**Marketing, Communication
et Activités Culturelles**
Chef de projet marketing:
Lorraine Calémard, 20 87
Chef de projet marketing junior:
Béatrice Epezy, 16 23
Chef de projet marketing junior:
Marion Guerre, + 33 (0)1 42 25 64 38
Graphiste: Roxane Lhéoté, 20 10
Graphiste junior: Aline Meier, 20 88
Abonnements catalogues:
Géraldine de Mortemart, 20 43

Relations Extérieures
Chef de projet presse:
Anne-Laure Guérin, 20 86
Assistante presse:
Aurélia Adloff
Assistante de communication
Community manager: Eve Marx

Crédits photos

Eric Corlay : lots 41, 42
Rémi Dargegen : lot 31
Christophe Gasco : lots 1, 30
Dirk de Jager : lots 3, 34, 35
Philippe Louzon : lots 5, 20
Andreas Riedmann : lot 32
Tobias Serf : lot 17
Peter Singhof : lots 6 à 14, 36, 37
Kevin Van Campenhout : lots 21 à 29
Nicolas Vincent : lot 38

Remerciements

Alain Aziza
Philippe Berthonnet
Raphaël Brunet
Castle Rock Museum, Ron Phillips Collection
Dominique Charpentier
Conservatoire Peugeot Citroën DS
Peter Come, Club AC France
James Dean, Aston Service Dorset Ltd
Guillaume Keller
Reinhard Klein
Pierre-Yves Laugier
Maurice Louche
Loïc Monnier et les équipes de Lohéac
Jean-Pierre Nicolas
Polo Storico Automobili Lamborghini
Pascal de Lohéac
Julian Parish
Philippe et Olivier de Parkelis
Bruno Perrin - EPAF
Christian Pouchelon
Jacques Privat
Marc Rabineau
Giacomo Rizotto
Rebecca Ruff
Gautam Sen
Jamie Thomas
Gilles Vallerian
Les vendeurs pour leur confiance

Infographistes

Horacio Cassinelli
Sandrine Coll



IN PARTNERSHIP WITH RÉTROMOBILE

PARISIENNE 2021

Vendredi 5 février 2021 - 16h
artcurial.com/motorcars



ARTCURIAL
// Motorcars