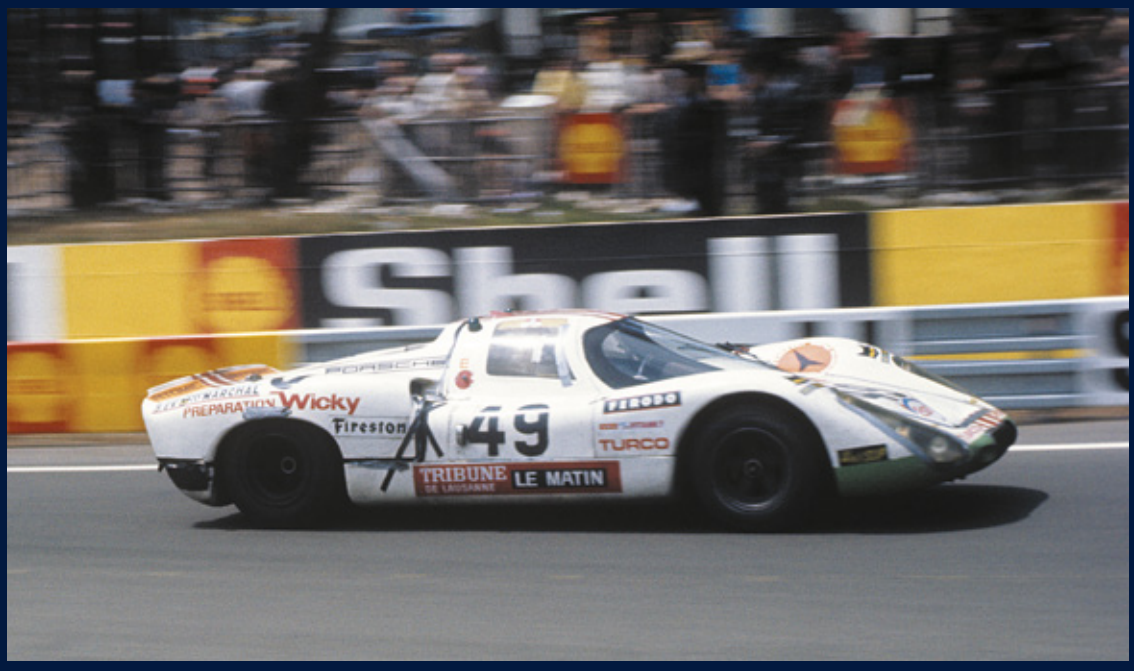
RÉTROMOBILE 2022 LA VENTE OFFICIELLE

Vendredi 18 mars 2022 - 15h
Samedi 19 mars 2022 - 15h

Salon Rétromobile Paris



ARTCURIAL

//Motorcars



RÉTROMOBILE 2022 LA VENTE OFFICIELLE

Vendredi 18 mars 2022 - 15h
Samedi 19 mars 2022 - 15h

Salon Rétromobile Paris

ARTCURIAL

//Motorcars


AVON

RÉTROMOBILE 2022
LA VENTE OFFICIELLE

vente n°4134

VENTES AUX ENCHÈRES
AUCTIONS

SALON RÉTROMOBILE - Hall 7.2
Paris Expo - Porte de Versailles
75015 Paris

LA VENTE OFFICIELLE :

- DAY 1
  Vendredi 18 mars 2022 - 15h
  du lot 101 au lot 230
- DAY 2
  Samedi 19 mars 2022 - 15h
  du lot 301 au lot 372

RACING, FLYING & YACHTING :

- Dimanche 20 mars 2022 - 14h

THE OFFICIAL SALE:

- *DAY 1*
  Friday 18 March 2022 - 3pm
  from lot 101 to lot 230
- *DAY 2*
  Saturday 19 March 2022 - 3pm
  from lot 301 to lot 372

RACING, FLYING & YACHTING:

- *Sunday 20 March 2022 - 2pm*

INFORMATIONS / *ENQUIRIES*

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

Conformément aux directives du gouvernement, l'accès à nos expositions et ventes nécessite la présentation d'un pass sanitaire ou vaccinal pour les visiteurs à partir de 12 ans.

In accordance with government guidelines, access to our exhibitions and auctions is subject to the presentation of a valid COVID passport or vaccination pass for visitors aged 12 years and over.

Commissaire-Priseur / *Auctioneer*
Président d'honneur / *Honorary Chairman*

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

Consultants

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

Niklas Hannah
nhannah@artcurial.com

Edward Fallon

Racing, Flying & Yachting

Sophie Peyrache
Responsable / *Manager*
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 - Responsable
des relations clients
Administrator - Client service
manager
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 73
acmandine@artcurial.com

Sandra Fournet
Administrateur / *Administrator*
Tél. : +33 (0)1 58 56 38 14
sfournet@artcurial.com

Comptabilité / Acounting

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

Vendeurs / Sellers
Tél. : +33 (0)1 42 99 17 00

Ordres d'achat / *Bids office*

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

Catalogues en ligne
Online catalogues
www.artcurial.com/motorcars

ARTCURIAL
Live Bid

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

L'ÉQUIPE ARTCURIAL MOTORCARS
ARTCURIAL MOTORCARS TEAM

SPÉCIALISTES / *SPECIALISTS*


Matthieu Lamoure


Pierre Novikoff


Antoine Mahé


Benjamin Arnaud

RELATIONS CLIENTS, ADMINISTRATION / *CLIENT SERVICES, ADMINISTRATION*


Iris Hummel


Anne-Claire Mandine


Sandra Fournet

RACING, FLYNG & YACHTING


Sophie Peyrache

CONSULTANTS


Frédéric Stoesser


Niklas Hannah


Edward Fallon

COMMISSAIRE-PRISEUR / *AUCTIONEER*
PRESIDENT D'HONNEUR / *HONORARY CHAIRMAN*


Hervé Poulain

EXPOSITION /*VIEWING*

SALON RÉTROMOBILE - Hall 7.2
Paris Expo - Porte de Versailles
75015 Paris

Mercredi 16 mars 2022 : 10h - 22h
Jeudi 17 mars 2022 : 10h - 19h
Vendredi 18 mars 2022 : 10h - 13h
Samedi 19 mars 2022 : 10h - 13h

Wednesday 16 March 2022: 10am - 10pm
Thursday 17 March 2022: 10pm - 7pm
Friday 18 March 2022: 10am - 1pm
Saturday 19 March 2022: 10am - 1pm

EXPOSITION PUBLIQUE *PUBLIC VIEWING*

Jeudi 17 mars 2022 : 10h - 12h

Thursday 17 March 2022: 10am - 12pm

VENTES / *AUCTIONS*

SALON RÉTROMOBILE - Hall 7.2
Paris Expo - Porte de Versailles
75015 Paris

LA VENTE OFFICIELLE :

- DAY 1
  Vendredi 18 mars 2022 - 15h
  du lot 101 au lot 230
- DAY 2
  Samedi 19 mars 2022 - 15h
  du lot 301 au lot 372

RACING, FLYING & YACHTING :

- Dimanche 20 mars 2022 - 14h

THE OFFICIAL SALE:

- *DAY 1*
  Friday 18 March 2022 - 3pm
  from lot 101 to lot 230
- *DAY 2*
  Saturday 19 March 2022 - 3pm
  from lot 301 to lot 372

RACING, FLYING & YACHTING:

- *Sunday 20 March 2022 - 2pm*

Afin de pouvoir assurer la sécurité des voitures exposées et respecter les normes de sécurité de flux de visiteurs, Artcurial se réserve le droit de limiter l'accès immédiat sur son stand, en fonction de l'affluence.

In order to ensure the safety of the cars exhibited and to comply with visitor flow safety standards, Artcurial reserves the right to limit immediate access to its stand, depending on visitor numbers.

LIVRAISON & STOCKAGE / *DELIVERY & STORAGE*

Les acheteurs qui souhaitent enlever leurs véhicules directement au salon devront informer les administrateurs du département Motorcars ou la comptabilité le jour de la vente. L'enlèvement des véhicules devra être réalisé le lundi 21 mars 2022 après règlement intégral.
Les véhicules n'ayant pas été retirés seront rapatriés dans un stockage sécurisé pour la somme de 480 € HT par voiture et 300 € HT par motocyclette et pourront être enlevés à partir du mardi 22 mars 2022. Les frais de stockage s'élèvent à 40 € HT par jour et par voiture et 25 € HT par jour et par motocyclette à partir du mardi 22 mars 2022. Règlement sur place par chèque, en espèces, CB ou préalablement par virement.

Buyers wishing to collect their vehicles directly from the show must inform the administrators of the Motorcars department or the accounts department the day of the sale. The removal of vehicles must take place on Monday 21 March 2022 after full payment. Cars that have not been collected by that date will be shipped to a secured storage place at the cost of €480 + VAT per car and €300 + VAT per motorcycle, and can be collected from there from Tuesday 22 March 2022. Storage cost is charged at €40 + VAT per day per car and €25 + VAT per day per motorcycle from Tuesday 22 March 2022. Payment by cheque, cash, credit card or bank transfer prior or at collection.

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.

DAY 1

VENDREDI 18 MARS 2022 - 15h
du lot 101 au lot 230

FRIDAY 18 MARS 2022 - 3pm
from lot 101 to lot 230



▲ Incidence sur la TVA : Le véhicule ayant moins de 6 000 km d'utilisation, certains pays de l'Union Européenne peuvent considérer qu'il s'agit d'un véhicule « comme neuf ». Nous vous remercions de prendre contact avec votre administration fiscale pour avoir confirmation du statut avant d'effectuer votre achat.

○ Lots en provenance hors UE : Aux commissions et taxes indiquées dans les conditions générales de vente, 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 / modernes).

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

◆ 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.

▲ *Impact on VAT: As the vehicle has been driven less than 6,000 kilometers, it can be considered "as new" for VAT purposes in certain European countries. Please contact your local tax authorities for confirmation prior to purchase.*

○ *Lots from outside the EU: 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% newer/modern motorcars).*

■ *This lot is being sold with VAT included. VAT, at the current rate of 20%, is included in the hammer price. The VAT can be claimed back by French professionals. For buyers outside the EU, the VAT can be claimed back on presentation of export papers outside the EU, or for a professional purchaser who can supply an intra-EU VAT number and a document proving the lot has been delivered to a member state.*

◆ *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.*

INDEX DAY 1

A

1959 AC Ace roadster 206
1996 Alfa Romeo 155 D2 Usine 217
1963 Alfa Romeo 2600 Spider Touring 179
1965 Alfa Romeo Giulia TZ 176
1957 Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce Allegerita 118
1963 Alfa Romeo Giulietta SZ «Coda tronca» (SZ2) 180
1961 Alfa Romeo Giulietta SZ Coda Tonda 119
1974 Alfa Romeo Montreal 193
1969 Alpine A110 1300 VC Berlinette «Tour de France» 150
1953 Alvis TA21 cabriolet par Tickford 205
1966 ASA 1100 GT Coupé 178
1959 Aston Martin DB Mk III Coupé par Tickford 182
1961 Aston Martin DB4 183
1963 Aston Martin DB5 Carrozzeria Touring 181
1988 Aston Martin V8 EFI 184
2001 Audi A8 W12 6.0L ex Johnny Hallyday 188

B

1955 Bandini 750 GT Veloce Zagato 140
1957 Bandini 750 Sport Internazionale Saponetta 143
1953 Bandini 750 Sport Siluro 139
1955/56 Bandini 750/1000 Sport Siluro 144
1960 Bandini Formule Junior 142
1954 Bandini monoplace 750 «Formule 3» 141
1922 Benjamin Type B «Déca» Torpédo 106
1922 Benjamin Type C «Sport» 104
1924 Benjamin Type P2 Torpédo 2 places 105
1961 Bentley Continental S2 Cabriolet Park Ward 159
1959 Bentley Continental S2 Coupé Mulliner 186
1960 Bentley Continental S2 Flying Spur Mulliner 185
1986 Bentley Eight 189
1963 Bentley S3 Continental Coupé Mulliner Park Ward Ltd 210
1979 BMW 530 Production - Team JMS Racing 216
1991 BMW Z1 195
1928 Bugatti 35/51 Reconstruction 117
1925 Bugatti 35B Reconstruction 114
1926 Bugatti 37A Ex-Jacques Dufilho 147
1928 Bugatti 44 Faux Cabriolet par Labourdette 115
1936 Bugatti 57 Galibier 126
1920 Bugatti Type 13 116
1935 Bugatti Type 57, carrosserie réplique «Aérolithe» 148

C-H

1973 CG 1300 135
1972 CG 1300 préparée Maxi 130 136
1987 Citroën 2CV6 Charleston 130
1989 Citroën 2CV6 Charleston 131
1977 Citroën CX 2400 GTI 197
1980 Citroën Méhari 4×4 173
1987 Citroën Méhari Azur 192
1971 Citroën SM Carburateurs préparation Regembeau 145
1970 Citroën SM Prototype «Jacques Né» 146
1902 Clément Type B voiturette 107
1954 DB Monomill Ex-Bernard Consten 151
1934 Delage D8S Roadster 111
1949 Delahaye 135 Cabriolet Henri Chapron 127
1950 Delahaye 135 M cabriolet 110
1949 Delahaye 135 MS Coach Chapron 129
1963 Ferrari 250 GTE Série 2 214
1976 Ferrari 308 GTB Vetroresina 204
1967 Ferrari 330 GTC 175
1969 Ferrari 365 GT 2+2 160
1981 Ferrari 400i Automatic 158
1988 Ferrari Mondial 3.2L Cabriolet Ex-Baillon 229
1989 Ferrari F40 161
1996 Ferrari F50 162
2003 Ferrari Enzo 163
2010 Ferrari 458 Italia 166
2010 Ferrari 599 GTO F1 164
2013 Ferrari LaFerrari 165
1970 Ferves Ranger 191
1974 Fiat 124 Abarth préparation Gr. 4 227
1954 Fiat 500 C Belvedere 112
1933 Fiat Ballila 508 CS Spider Sport "Coppa d'Oro" 113
c.1949 Fiat-Simca 1500 Spider Spéciale Le Mans 1950 134
2009 Fiat 500 Abarth Ferrari Dealers Edition N° 144/200 168
1950 Gordini type 18S 133
1925 Guyot Spéciale GS25 2L 137
1990 Harley-Davidson Softail Heritage 1340 "Laura Eyes" 187
1924 Hispano-Suiza H6B 108

J-M

1966 Jaguar MK II 3.4 L 170
1965 Jaguar Type E 4.2L Coupé 171
1960 Jaguar XK 150 3,4 L S Coupé 154
2011 Lamborghini Gallardo GT3 FL2 219
2003 Lamborghini Murciélago 167
1957 Lancia Aurelia B20S Série 6 172
1959 Lister Jaguar Knobbly 208
1908 Lorraine-Dietrich Type FM 6,4L Course 28/35cv 138
1958 Lotus XI Le Mans Série 2 207
1972 Maserati Ghibli 4,9L SS 228
1970 Maserati Ghibli 4.7L 194
2020 McLaren Elva 169
1980 McLaren M29 215
1957 Mercedes-Benz 190 SL 152
1966 Mercedes-Benz 230 SL Pagode 230
1969 Mercedes-Benz 280 SL Automatique 153
1968 Mercedes-Benz 280 SL avec Hard-top 213
1964 Mercedes-Benz 300 SE Coupé 212
1976 Mercedes-Benz 450 SEL 6,9L 124
Moto Guzzi 500 Dondolino 122
1953 Moto Guzzi Airone 121
1953 Moto Guzzi Falcone 120
Moto Guzzi Motoleggera 65 123

O-P

1963 Oldsmobile Cutlass F85 125
1963 Osca 1600 GT Zagato «double bubble» 174
1991 Peugeot 205 GTI 1,9 196
1938 Peugeot 402 Éclipse «Coupé-Cabriolet transformable» 149
2011 Peugeot 908 HDi V8 209
1961 Porsche 356 BT5 1600 Roadster Drauz 200
1950 Porsche 356 Pre-A 1100 201
1968 Porsche 907 usine 203
1967 Porsche 911 2.0L SWB 222
1989 Porsche 911 3.2L Speedster 223
1974 Porsche 911 Carrera RSR 3.0 L 202
2016 Porsche 911 R N°665/991 220
1988 Porsche 911 Turbo Cabriolet G50 224
1989 Porsche 928 GT 225
2012 Porsche 997 GT3 R Ex Manthey Racing 221
1959 Porsche-Diesel Type 218/H 101
1956 Porsche-Diesel Type A111 Junior 199

R-V

1975 Range Rover 3,5 L V8 Classic Ex-Alain Delon 156
1960 Renault Floride (R1092) avec Hard-Top 198
1951 Reyonnah 175 Prototype n°1 103
1958 Rolls-Royce Silver Cloud LWB Ex-Brigitte Bardot 211
1990 Rolls-Royce Silver Spur II 157
1947 Rolls-Royce Silver Wraith Freestone & Webb 128
1983 TAG Croco 4×4 amphibie 190
1939 Talbot Lago Special T150 C Cabriolet usine 132
1957 Talbot Lago Sport 2500 (T14 LS) 109
1982 Talbot samba Groupe B évolution 218
1978 Toyota Land Cruiser BJ 40 155
1961 TVR Grantura Mk II 102
1954 Vega 54 Prototype 'V' par Facel 177
1997 Venturi 300 Atlantique 226

101

1959 PORSCHE-DIESEL TYPE 218/H STANDARD

Carte grise française
French title

Châssis nº 4159

15.000 - 25.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Restauration complète de qualité
- Vendu neuf en France
- Système d'attelage optionnel

- ***Comprehensive quality restoration***
- ***Sold new in France***
- ***Optional hitch system***



C'est en 1957 que le Porsche-Diesel 218 Standard succède au type 208. Produit par la société Porsche-Diesel Motorenbau jusqu'en 1963, ce modèle connaîtra un large succès. La version standard se caractérisait notamment par une mécanique bicylindre à refroidissement par air de 25cv. Avec un design particulièrement réussi, ces derniers pouvaient être livrés avec un système d'attelage trois points et une barre de coupe optionnels.

L'exemplaire que nous présentons dispose de la première option, fort utile, ainsi que d'un siège sur l'aile arrière gauche qui permet d'accueillir un passager. Immatriculé neuf dans le département de l'Ain le 5 juin 1959, il a ensuite changé de mains en février 1970, ainsi qu'en témoigne son ancien certificat d'immatriculation. Puis, il a de nouveau changé de propriétaire en 1996, avant de bénéficier plus récemment d'une restauration complète de qualité avec démontage intégral. Absolument tout a été contrôlé, remis en état et repeint. Le circuit électrique a été également refait et les pneumatiques remplacés. Nous avons pu constater son parfait état de fonctionnement et avons été impressionnés par la qualité du travail effectué, rare sur ce type d'engin. Avec son design réussi, ce beau tracteur mérite une place de choix au sein d'une collection sélective ou dans la jolie propriété d'un gentleman farmer.

It was in 1957 that the Porsche-Diesel 218 Standard succeeded the type 208. Produced by the company Porsche-Diesel Motorenbau until 1963, this model was very successful. The standard version was distinguished by a mechanical twin-cylinder air-cooled 25bhp engine. With a particularly successful design, these could be delivered with an optional three-point hitch and cutter bar.

The model we are offering has the first option, which is very useful, as well as a seat on the left rear wing which can accommodate a passenger. Registered new in the department of Ain on 5 June 1959, it was sold in February 1970, as can be seen by its old registration certificate. It changed hands once again in 1996, before recently benefiting from a complete and comprehensive restoration. Everything has been checked, repaired, and repainted. The wiring has also been redone and the tires replaced. We were able to see that it was in perfect working order and were impressed by the quality of the work done, which is rare on this type of machine. With its successful design, this handsome tractor deserves pride of place in a selective collection or in the property of a gentleman farmer.

102

1961 TVR GRANTURA MK II

Carte grise française
French title

Châssis n° 7B252
Moteur n° 12H22RS17250

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

- Modèle éligible au Mans Classic
- Important dossier historique, matching numbers
- Exemplaire représenté dans l'ouvrage référence sur TVR

- ***Eligible for Le Mans Classic***
- ***Important history record, matching numbers***
- ***Car featured in the reference book on TVR***



Née en 1958, la TVR Grantura est l'archétype de la voiture de sport : châssis tubulaire, 4 roues indépendantes, carrosserie en fibre de verre... Avec 650 kg sur la balance, elle offre des performances exceptionnelles pour l'époque. La Mk II fut produite à 400 exemplaires entre 1960 et 1961. La marque prit part aux 24 Heures du Mans 1962 avec une MK III.

Le châssis 7B252 fut immatriculé neuf en Angleterre en avril 1961 et était équipé du moteur BMC de 1622 cm^3. Bien connu du club TVR par son immatriculation d'origine, 2008 WY, celui-ci a été conservé 28 ans par son premier propriétaire avant de passer aux mains d'un collectionneur qui a pris part à de nombreux évènements et remporté plusieurs prix, récompensant l'état de conservation exceptionnel de la voiture. Entre 2006 et 2010, la voiture va bénéficier d'une restauration depuis le châssis, qui prend soin de conserver la belle sellerie d'origine. A l'occasion, une boîte de vitesses à 5 rapports est montée (la pièce d'origine sera remise avec la voiture). Pour le moteur, le 1622 cm^3 d'origine a été refait chez Hurley, en conservant la culasse à 2 carburateurs SU et le cache-culbuteur HRG Engineering qui équipait la voiture à l'époque. Immatriculée en France depuis 2011, cette exceptionnelle TVR est accompagnée d'un important dossier historique, composé de factures, de photos, de courriers, de documentations techniques, d'articles d'époque et même d'un manuel d'utilisation d'époque. Cette Grantura n'attend qu'un gentleman driver pour reprendre le chemin des meetings les plus prestigieux tels que Goodwood.

Launched in 1958, the TVR Grantura was the archetype of the sports car: tubular frame, 4 independent wheels, fiberglass body... With a weight of just 650kg, the car offered exceptional performance for the time. 400 units of the Mk II were produced between 1960 and 1961. TVR took part in the 1962 Le Mans 24 Hours with a Grantura MK III.

Chassis 7B252 was registered new in England in April 1961 and was fitted with a 1622cc BMC engine. Well-known in the TVR club by its original registration number, 2008 WY, it was kept for 28 years by its first owner, before it passed into the ownership of a collector who took part in numerous events and won several prizes, complementing the exceptional state of conservation of the car. Between 2006 and 2010, the car was restored, bare chassis, retaining the beautiful original upholstery and a 5-speed gearbox was fitted (the original piece will be delivered with the car). For the engine, Hurley rebuild the original 1622cc engine, retaining the 2 SU's cylinder head and the HRG Engineering rocker cover that was previously fitted in the car. Registered in France since 2011, this exceptional TVR comes with an impressive history folder, including invoices, photos, letters, technical documentation, period articles and even a period user manual. This Grantura is just the right car for a gentleman driver to hit the road and to participate in the most prestigious events as Goodwood.

1951 REYONNAH 175 PROTOTYPE N°1

Carte grise française
French title

Châssis n° 155-51-75
Moteur n° E-3702

60.000 - 80.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Voiture du Salon de Paris 1950
- Prototype utilisé pour les essais à Montlhéry
- Restée depuis l'origine dans la famille du constructeur
- Allure et technique exceptionnelles !

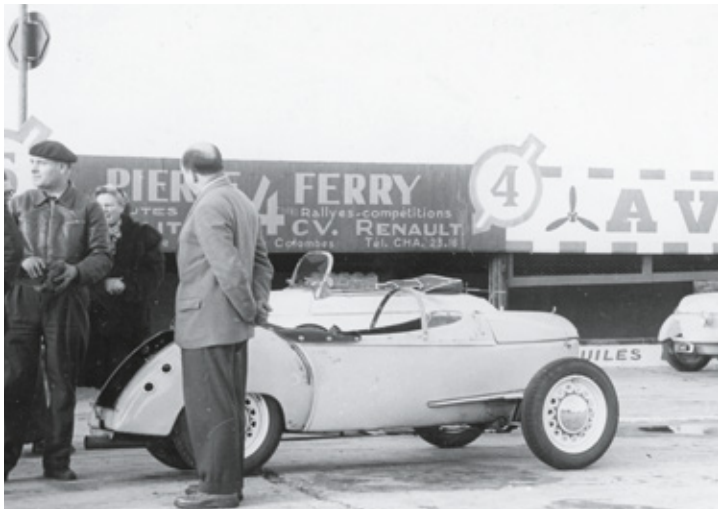
- *1950 Paris Motor Show car*
- *Prototype used for tests at Montlhéry*
- *Remained since the beginning with the manufacturer's family*
- *Exceptional look and technology*

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, Robert Hannoyer, inventeur de génie, constate que la majorité des voitures sont occupées par une seule personne, tandis que les besoins en moyens de transport sont importants. Il se lance donc dans la fabrication d'un microcar qui anticipe les problèmes de stationnement et permet à cette voiture d'entrer dans un espace réduit, grâce à un ingénieux dispositif de roues avant rétractables sous l'habitacle. Durant trois ans, il va peaufiner son projet dans l'arrière-boutique du magasin de son épouse et le fabriquer dans son garage de réparations de la porte Champerret, à Paris, où deux prototypes seront successivement réalisés. Sans dessin, il façonne une élégante carrosserie inspirée de l'aviation et dote sa petite auto d'un monocylindre AMC 175 cm3. Une fois terminée, il lui attribue son nom prononcé à l'envers, Reyonnah, et prend un stand au Salon de l'Auto de Paris 1950. C'est le succès ! Des commandes sont prises, la presse signe des essais élogieux et la version à coque en Duralinox (prototype n°1) établit plusieurs essais contrôlés par l'ACF dont un en 1951 à l'occasion d'un Paris-Chartres-Paris, puis sur l'autodrome de Montlhéry en 1952 où elle parcourt 50 km à plus de 95 km/h de moyenne. La voiture participe même à plusieurs concours d'élégance, dont celui d'Enghien-les-Bains avec l'actrice Paulette Dubost ou encore Bagatelle.

Une production industrielle est alors envisagée, quelques

In the aftermath of WW2, Robert Hannoyer, a brilliant inventor, noted that the majority of cars were occupied by one person, while the need for means of transport was significant. He embarked on the manufacture of a microcar which anticipated parking problems and was nimble enough to enter into tiny spaces, thanks to an ingenious device of the front wheels which could be retracted under the passenger compartment. For three years, he developed his project at the rear of his wife's store, and built two prototypes successively in his garage at Porte Champerret, in Paris. Without any drawings, he shaped an elegant body inspired by aviation and powered his small car with a 175cc single-cylinder AMC engine. Once completed, he named it Reyonnah, which was his family name spelled backwards, and booked a stand at the 1950 Paris Auto Show. The concept was a success! Orders were taken, the press praised it, and the prototype, featuring a Duralinox hull (prototype n°1), went through several tests controlled by the Automobile Club de France (ACF), including one in 1951 during a Paris-Chartres-Paris, and then at the Montlhéry autodrome in 1952, where it traveled 50km at an average of more than 95 km/h. The car even participated in several concours d'elegance, including Enghien-les-Bains with actress Paulette Dubost or Bagatelle.







17 octobre 1952, essai de performance controlée du prototype N°1 à l'autodrome Monthléry © DR





exemplaires sont produits (une dizaine selon le fils du constructeur) mais des problèmes de logistique viendront à bout de ce projet. Robert Hannoyer remise alors ses deux prototypes qui seront soigneusement conservés par la famille. En 2014, le prototype de la version tourisme fut vendu par Artcurial à Rétromobile, et c'est aujourd'hui le prototype n°1 à coque en duralinox que nous proposons. Son moteur d'origine, refait au début des années 2000, a été récemment remis en route, après avoir été équipé d'un allumage moderne Kennedy. L'échappement et le réservoir d'essence ont été refaits en inox, tandis que les caoutchoucs de suspensions ont été remplacés et les freins remis en état. Un court essai a été réalisé et il reviendra au futur propriétaire de fiabiliser l'ensemble.

Cette Reyonnah est, à n'en pas douter, la plus intéressante jamais produite, puisqu'elle cumule les qualités intrinsèques de l'invention de M. Hannoyer avec un historique hors pair, qui va des séances d'essais homologuées dont les documents officiels seront fournis au nouveau propriétaire, à sa présence au Salon de Paris, en passant par les concours d'élégance, le tout illustré par des photos d'époque conservées par la famille, aux côtés de son premier titre de circulation de 1951. Cet avion de la route constitue une pièce de collection exceptionnelle qui n'attend qu'une chose : poser de nouveau ses roues sur l'autodrome de Montlhéry, 70 ans plus tard !

Series production was planned, and few examples were produced (around ten, according to the son of the manufacturer) but logistics problems ended the project. Robert Hannoyer stored his two prototypes, carefully preserved by the family. In 2014, the prototype of the touring version was sold by Artcurial at Rétromobile, and now it is the prototype n° 1 with a Duralinox shell that is on offer. Its original engine, redone in the early 2000s, was recently restarted, having been fitted with a modern Kennedy ignition. The exhaust and fuel tank were redone in stainless steel, while the suspension rubbers were replaced, and the brakes overhauled. A short test has been carried out and it will be up to the future owner to make the car reliable.

This Reyonnah is, without a doubt, the most interesting ever produced, since it combines the intrinsic qualities of Mr Hannoyer's invention with an unparalleled history, which goes from approved test sessions, whose official documents will be provided to the new owner, as well as its presence at the Paris Show, the many concours d'elegance, everything illustrated by period photos kept by the family, as well as the car's first registration document from 1951. This car is an exceptional collector's item which is waiting for only one thing: to put its wheels back on the Montlhéry autodrome, 70 years later!

1922 BENJAMIN TYPE C « SPORT »

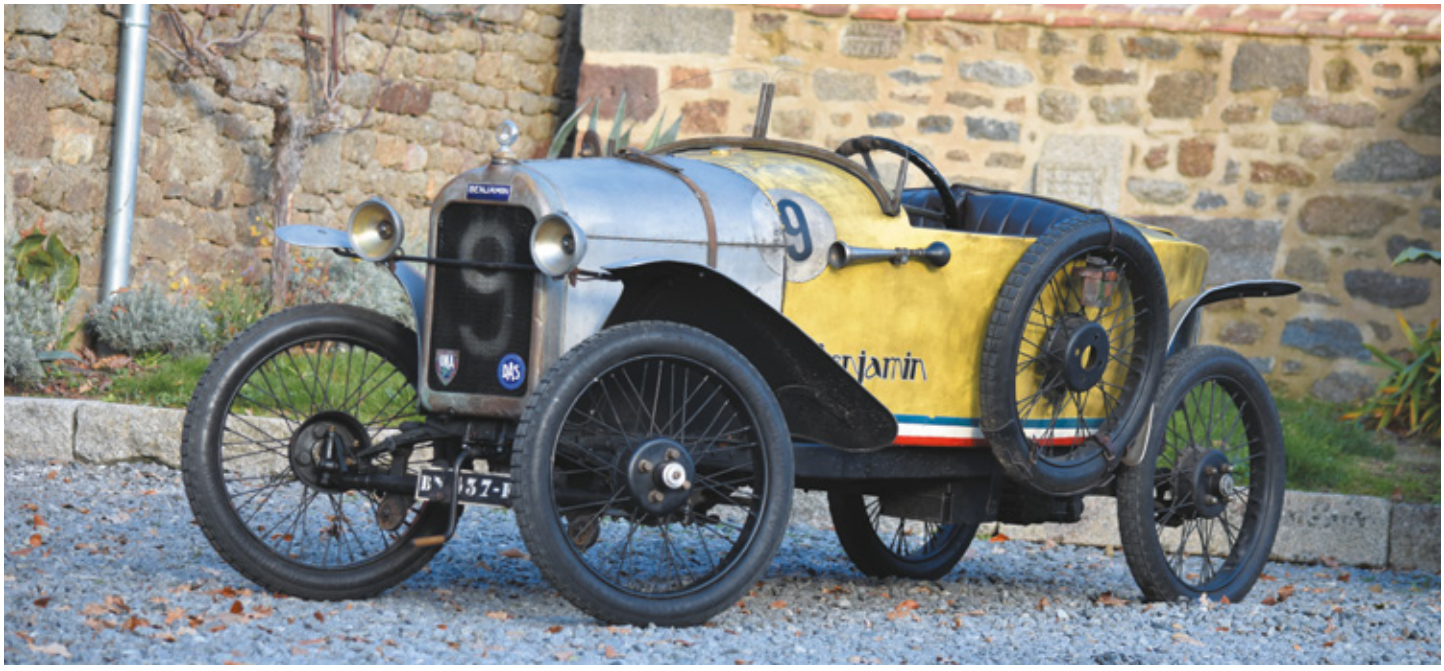
Carte grise française
French title

Châssis nº 1629
Moteur nº 1629

40.000 - 50.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Authentique modèle « Sport »
- Mécanique entièrement refaite
- Etat de préservation exceptionnel

- *Authentic "Sport" model*
- *Mechanicals completely redone*
- *Exceptional state of preservation*



Benjamin connaît dès 1922 de nombreux succès en compétition, remportant notamment les 5 premières places de sa catégorie dans la redoutable épreuve du Bol d'or. Cette image sportive sert bien évidemment de publicité à la marque qui élabore, pour ses clients ayant un penchant pour la course, le type C version « Sport », équipé d'une carrosserie légère à 2 places, avec capot en aluminium et train avant équipé d'amortisseurs à friction. La mécanique est, quant à elle, un 4 cylindres 750 cm^3 Gérard et Lemaître. C'est avec ce modèle que la célèbre sportive Violette Morris remporte le Circuit des routes pavées en 1922. L'exemplaire présenté est une authentique version « sport » avec sa carrosserie d'époque, identique aux voitures de courses que l'on identifie sur de nombreux clichés d'époque. Elle a été retrouvée par un collectionneur avisé de la Mayenne alors qu'elle était stockée dans un chaix en Loire-Atlantique. C'est auprès de ce dernier que l'actuel propriétaire en a fait l'acquisition il y a une quinzaine d'années. Amateur exigeant, il a confié la mécanique aux excellents établissements RMA pour une remise en état complète. La boîte de vitesses, les arbres de roues, les freins, les pivots et les bagues des trains roulants ainsi que le réservoir d'essence ont été restaurés à la même occasion. La carrosserie, anciennement restaurée, a été patinée, ce qui confère à l'ensemble un véritable charme, rehaussé de beaux accessoires tels l'indispensable bidon d'huile Castrol ou la petite sacoche en cuir sur l'aile avant. Ce rarissime cyclecar, prêt à prendre la route, est accompagné d'un moteur pour pièces; son délicieux parfum d'authenticité ne pourra que séduire les connaisseurs.

Benjamin enjoyed many competitive successes from 1922 on, notably winning the first 5 places in its category in the formidable Bol d'Or event. This sporty image obviously served as an advertisement for the brand which developed, for its customers who had a passion for racing, the Type C "Sport" version, fitted with a light 2-seater body, with aluminum hood and front axle friction dampers. The mechanicals were a 4-cylinder 750cc Gérard et Lemaître.

It was with this model that the famous sportswoman Violette Morris won the "Circuit des routes pavées" in 1922. The car on offer is an authentic "sport" version with its period body, identical to the racing cars that can be identified on many period photos. It was found by an astute collector from Mayenne while it was stored in a wine cellar in Loire-Atlantique. It was from this collector that the current owner acquired it about fifteen years ago. A demanding enthusiast, he gave the mechanicals to the well-known workshop RMA for a complete overhaul. The gearbox, axle shafts, brakes, undercarriage pivots and bushings, as well as the fuel tank, were all restored at this occasion. The formerly restored bodywork now has a beautiful patina, giving the car a lot of charm, enhanced with beautiful accessories such as the essential Castrol oil can or the small leather bag on the front fender. This extremely rare cyclecar, ready to hit the road, comes with an engine for parts. It's delicious touch of authenticity is sure to appeal to real connoisseurs.

105

1924 BENJAMIN TYPE P2 TORPÉDO 2 PLACES

Carte grise française
French title

Châssis nº 20194
Moteur nº 20248

20.000 - 30.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Mécanique restaurée
- Moteur bicylindre arbre à cames en tête
- Longtemps exposée au Musée automobile de la Sarthe

- *Restored mechanicals*
- *Twin overhead camshaft engine*
- *Exhibited for a long time at the Sarthe Automobile Museum*



« La Benjamin est l'outil du travailleur et le plaisir du riche ! » vantait une publicité pour la marque en 1923. L'année suivante, la gamme s'élargissait avec un cyclecar équipé d'un moteur bicylindre 2 temps Benjamin-Duplex, le type P2. Hélas, la clientèle n'appréciant pas à sa juste valeur cette nouveauté spectaculaire, la marque propose dès 1926 d'échanger cette mécanique par un non moins original bicylindre 4 temps à arbre à cames en tête !

L'exemplaire présenté, longtemps exposé au Musée Automobile de la Sarthe, a précisément bénéficié de cet échange à l'époque, tout en conservant, pour pièces, son moteur 2 temps d'origine. Cet élégant torpédo deux places a fait l'objet d'une restauration dans les années 1980 et son actuel propriétaire, passionné par la marque, en a fait l'acquisition il y'a une douzaine d'années. Depuis, il a procédé à une réfection du moteur et une révision de la boîte de vitesses avec remplacement des roulements. Les cinq jantes Michelin à voile plein d'origine, qui seront fournies, ont été remplacées par des jantes à rayons permettant le montage de pneumatiques améliorant amplement la tenue de route. Nous avons pu écouter avec délectation le son unique de ce moteur, qui une fois à température, pourra vous conduire loin avec un fonctionnement métronomique. La pompe à main d'époque et le petit bidon d'huile attaché à la roue de secours, ou encore la jolie sacoche en cuir qui accueille les cartes routières sont autant de détails qui s'ajoutent à la patine qui fait tout le charme de ce cyclecar doté d'une mécanique hors-norme. Une pièce de collection digne d'intérêt !

"The Benjamin is the tool of the worker, and the pleasure of the rich!" was the advertisement for the brand, in 1923. The following year the range expanded with a cyclecar powered by a Benjamin-Duplex 2-stroke twin-cylinder engine, the type P2. Unfortunately, as customers did not fully appreciate this spectacular novelty, in 1926 the brand offered to exchange this engine with that of a no less innovative 4-stroke twin-cylinder with overhead camshaft!

The example on display, exhibited for a long time at the Sarthe Automobile Museum, benefited precisely from this exchange at the time, while preserving for parts its original 2-stroke engine. This elegant two-seater roadster was restored in the 1980s and its current owner, a great fan of the brand, acquired it a dozen years ago. Since then, he has overhauled the engine and the gearbox, including a replacement of the bearings. The original five Michelin rims, which will be supplied, have been replaced by spoked rims allowing the installation of tires which greatly improve handling. We were able to listen, with delight, to the unique sound of this engine, which once warmed up, can take you far with metronomic precision. The vintage hand pump and the small oil can attached to the spare wheel, or the pretty leather bag which accommodates the road maps are details which, added to the patina, make this cyclecar so charming. A collector's item worthy of serious interest!

106

1922 BENJAMIN TYPE B « DÉCA » TORPÉDO

Carte grise française
French title

Châssis nº 1689

18.000 - 28.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Modèle rare et intéressant
- Moteur refait en 2018
- Restauration depuis le châssis

- *Rare and interesting model*
- *Engine redone in 2018*
- *Restoration from bare chassis up*



Au Salon de l'Automobile de 1922, sur le stand de Benjamin, les clients se voient proposer une vingtaine de carrosseries sur le châssis 5HP, avec la possibilité d'un crédit sur 12 mois. Parmi les plus désirables, la « Déca » torpédo, à 2 places décalées, permet d'allier sport et confort. Son brillant petit 4 cylindres Lemaître et Gérard lui confère, en outre, des performances intéressantes. Cet exemplaire a été retrouvé en Saône et Loire sous un tas de foin, complet et bien préservé. Son précédent propriétaire en a fait l'acquisition en 1983 avant de s'attacher à une restauration depuis le châssis, achevée au milieu des années 90. Une liste des travaux effectués et des photos témoignent de cette remise en état soignée qui a bien vieilli. En 2018, l'actuel propriétaire a confié le moteur à Culasses 77 pour une réfection complète, dont la facture totalise plus de 9500€. Avec son allure gracile, ce petit cyclecar fourmille de détails amusants, tels que l'essuie-glace « Voiclair », le beau thermomètre qui surplombe son radiateur, ou encore la jauge à essence qu'il « suffit » de plonger dans le réservoir. Cette Benjamin, accompagnée d'un second bloc moteur, offre l'occasion de redécouvrir une belle marque française, et l'insouciance de promenades lors desquelles on oublie le temps.

At the 1922 Motor Show, at Benjamin's stand, customers were offered around 20 bodies on the 5HP chassis, with the possibility of a 12-month credit. Among the most desirable, the "Deca" torpedo, with a pair of staggered seats, combined sportiness with comfort. Its brilliant small 4-cylinder Lemaître et Gérard engine also gave it sparkling performance. This example was found in Saône et Loire under a pile of hay, complete and well preserved. Its previous owner acquired it in 1983 before focusing on a restoration chassis upwards, which was completed in the mid-90s. A list of the work done and photos attest to this careful restoration, which has aged well. In 2018, the current owner gave the engine to Culasses 77 for a complete overhaul, the invoice of which totals more than € 9,500. With its slender appearance, this little cyclecar is full of delightful details, such as the "Voiclair" wiper, the beautiful thermometer that overhangs its radiator, or the fuel gauge that you "just" need to dip into the fuel tank. This Benjamin, which comes with a second engine block, offers the opportunity to rediscover a beautiful French brand, and the possibility of fun drives, which could take you into a distant past.

107

1902 CLÉMENT TYPE B VOITURETTE

Carte grise française
French title

Châssis nº 909
Moteur nº 2

70.000 - 110.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- 4 propriétaires en 120 ans !
- Restauration de qualité
- Participation au Londres-Brighton 1996

- *Just 4 owners in 120 years!*
- *High quality restoration*
- *Participated in the London-Brighton run 1996*



Le catalogue de la gamme Clément pour l'année 1902 décrivait la voiturette type B en ces termes : « Cette voiturette est la réduction de nos voitures légères, d'aspect gracieux, elle peut rendre les plus grands services aux personnes qui ne tiennent pas à dépasser un certain prix d'achat ». Avec son moteur monocylindre Clément refroidi par une pompe à eau, sa transmission à 2 vitesses par cardan et ses pneus Dunlop à tringles, cette voiture retenait néanmoins des solutions modernes pour l'époque.

L'exemplaire présenté est exceptionnel : il a été acheté neuf en 1902 par un curé d'Eure et Loire, puis est resté dans la famille jusqu'en 1966, année durant laquelle il est acheté par le Docteur Ferrand, célèbre collectionneur sarthois de la première heure. La voiture sera longtemps exposée au Musée Automobile de la Sarthe avant de devenir, en 1982, la propriété d'un autre collectionneur avisé du département qui la conservera jusqu'en 2000. Ce dernier participera notamment au Tour du Léman, ou encore au Londres-Brighton en 1996. Dans la même famille depuis 2003, cet ancêtre a bénéficié d'une restauration complète de qualité, conservant les nombreux détails de finition propres aux voitures bien préservées. Le carburateur d'origine a été conservé, bien qu'avantageusement remplacé par un Longuemare plus facile à régler. Pour plus de sécurité, un frein à main a été adapté. Nous avons pu constater, avec un plaisir non dissimulé, que le monocylindre démarrait, au sens propre, au quart de tour. Cette superbe Clément est prête à prendre part aux rallyes d'ancêtres les plus sélectifs.

The catalog of the Clément range for 1902 described the Type B in these terms: "This car is the small version of our light cars, of graceful appearance, it can render the greatest services to people who do not want to exceed a certain purchase price". With its water-pump-cooled Clément single-cylinder engine, 2-speed gimbal transmission and Dunlop clincher tires, this car nevertheless featured modern solutions for the time.

The example on offer is exceptional: it was bought new in 1902 by a priest of Eure et Loire, and it then remained in the family until 1966, when it was bought by Doctor Ferrand, a famous collector from Sarthe. The car was exhibited for a long time in the Sarthe Automobile Museum, before becoming, in 1982, the property of another collector from the same region, who kept it until 2000. The latter participated in the Tour du Léman, as well as the 1966 London-Brighton run. In the same family since 2003, this veteran has benefited from a comprehensive high-quality restoration, retaining the many fine details specific to well-preserved cars. The original carburetor has been retained, although advantageously replaced by an easier to adjust Longuemare. For greater safety, a hand brake has been adapted. We were able to notice with much pleasure, that the single cylinder started literally with a quarter turn. This superb Clément is ready to take part in the most selective of veteran rallies.

108

Dans la même famille depuis 1925 / *In the same family since 1925*

1924 HISPANO-SUIZA H6B

Carte grise française
French title

Cadre n° 11007
Moteur n° 301050

80.000 - 140.000 €

- Histoire unique
- État de conservation incroyable
- Hommage à la qualité de construction de l'Age d'Or

- *Unique history*
- *Preserved in incredible condition*
- *Tribute to build quality of the Golden Age*



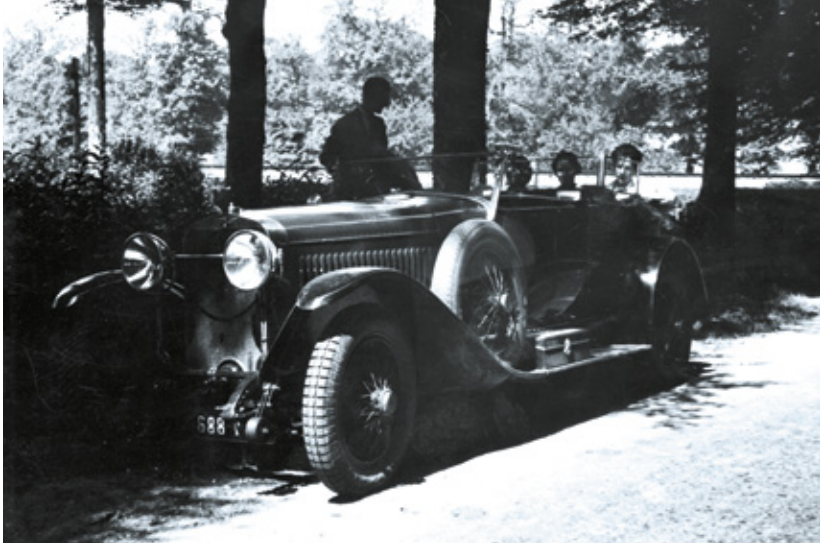
Le tour de France d'Artcurial Motorcars, en plus d'être un véritable succès populaire, a permis aux spécialistes de la maison de vivre des moments particulièrement émouvants. Pierre Novikoff et Matthieu Lamoure ne se doutaient pas, en arrivant à leur quatrième rendez-vous de la journée, qu'en pénétrant dans cette majestueuse allée d'une propriété du 19ème siècle ils allaient découvrir une belle endormie.

Sortie des usines de Bois-Colombes le 3 novembre 1924 cette magnifique Hispano-Suiza fut achetée par le grand-père des vendeurs en 1925, elle n'a depuis plus jamais quitté la famille. Comme le montre une photo issue des archives familiales, datant du milieu des années 1920, le châssis 11007 fut d'abord carrossé sous la forme d'un élégant double phaëton, qui semble être une réalisation de Million Guillet. Comme cela se faisait souvent à l'époque, la carrosserie fut une première fois remise au goût du jour au milieu des années 1930, avec des ailes bien plus enveloppantes et une configuration cabriolet 2 places. Elle fut ensuite démontée dans l'idée de la modifier afin de suivre les nouvelles tendances. Ce projet ne verra jamais le jour avec la Seconde

The Artcurial Motorcars tour de France not only proved highly popular, but also gave the auction house specialists some special moments to remember. Pierre Novikoff and Mathieu Lamoure had no idea, arriving at their fourth appointment of the day and entering the majestic driveway of a 19th century property, that they would discover this wonderful sleeping beauty.

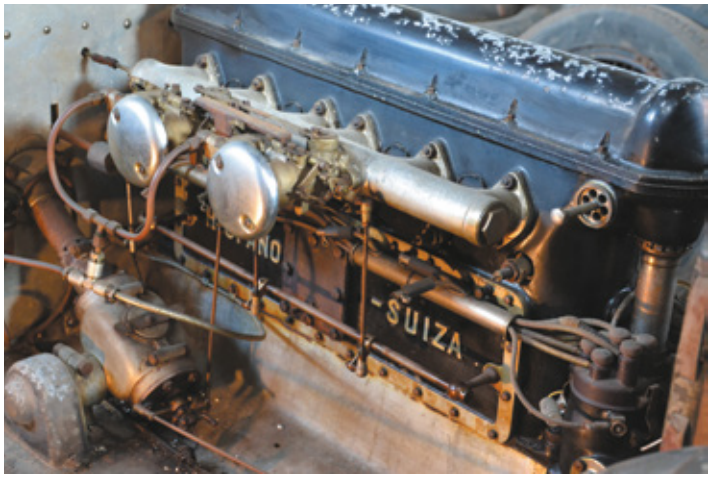
Leaving the factories in Bois-Colombes on 3 November 1924, this magnificent Hispano-Suiza had been ordered by the vendors' grandfather in 1925, and has been owned by the family ever since. A photo from the family archive, dating from the mid-1920s, shows us that chassis 11007 was originally bodied in the form of an elegant Double Phaëton that appears to have been built by Million Guillet. As often happened in period, the coachwork was first updated in the mid-1930s, and was given more enveloping wings and a 2-seater cabriolet configuration. This was later removed with the idea of modifying and modernising the car once more. The Second World War prevented this project from being realised. Since then, the complete





l'Hispano H6B lors d'un voyage en famille, milieu des années 1920 © DR







Guerre mondiale. Le châssis roulant complet H6B 11007 est, depuis lors, soigneusement conservé dans les communs de la propriété. Les descendants du premier propriétaire en dévoilant cette auto se remémorèrent qu'au début des années 1960, cette voiture circulait parfois sur les petites routes de campagne équipée de deux sièges, fixés sur le châssis, et, qu'à la faveur d'une ligne droite, elle pouvait même dépasser 110 km/h.

La voiture a ensuite entamé un long sommeil dans des conditions de conservations optimales, étant sur cale, les éléments métalliques protégés par de la paraffine, et la manivelle du moteur étant régulièrement actionnée. Fait particulièrement remarquable, lors du démontage de la carrosserie, une grande partie des éléments d'origine ont été soigneusement conservés, tels que les parebrises, accessoires et baguettes, éléments du capot, pare-chocs…

Il appartient aujourd'hui à un collectionneur enthousiaste de redonner vie à cette automobile de l'âge d'Or. Il pourra alors de nouveau remplir le carnet de bord de la voiture débuté en 1925, renouveler la carte grise datant de la même année et lire attentivement la notice d'utilisation d'époque !

rolling chassis H6B 11007 has been meticulously conserved in outbuildings on the family property. The descendants of the first owners revealed the car to us, remembering that at the start of the 1960s, it was sometimes driven around the country lanes, with two seats fixed onto the chassis, and that, with a straight line ahead, could reach speeds of over 110 km/h.

After that, the car was left to sleep in optimal conditions for conservation. It was sat on blocks, with metallic parts protected with paraffin, and the engine crank turned regularly. What is particularly remarkable is that when the bodywork was dismantled, a large number of the original parts were carefully conserved, including windshields, accessories and trim, parts of the bonnet, bumpers…

It is now for an enthusiastic collector to bring this automobile from the Golden Age back to life. They will be able to fill out the logbook that was started in 1925, renew the registration document dating from the same year and carefully read through the period operating instructions!



109

1957 TALBOT LAGO SPORT 2500 (T14 LS)

Carte grise française
French title

Châssis n° 140 053
Moteur n° 16045

140.000 - 180.000 €

- Modèle extrêmement rare (45 exemplaires)
- Dans la même famille depuis 1969
- Superbe et émouvant projet de restauration
- Moteur et boite de vitesses d'origine

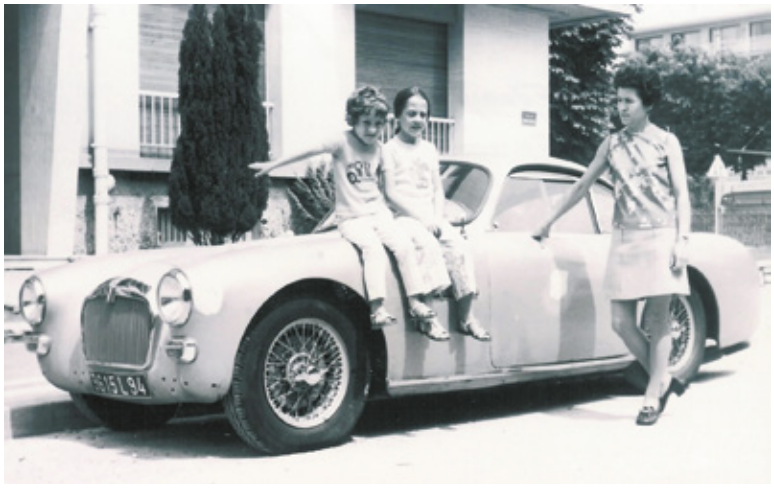
- *Extremely rare model (45 examples)*
- *In the same family since 1969*
- *Superb and exciting restoration project*
- *Original engine and gearbox*

Selon les éléments présents au dossier et notamment la fiche de renseignements usine, la voiture que nous présentons a été livrée neuve, le 9 janvier 1957, aux Etablissements Damiron. Elle dispose encore de son moteur d'origine portant le numéro 16045 ainsi que de sa boite de vitesses ZF à quatre rapports. La teinte de carrosserie y est décrite comme grise métallisée référence T890, combinée à une sellerie en tissu et vinyle Mastil 250, l'ensemble étant complété de roues émaillées Robergel. Notre élégant coupé bénéficiait aussi du chauffage, du dégivrage et de pare-soleils et il s'agit très certainement de l'un des deux derniers exemplaires sorti d'usine. Il fut immatriculé à Paris en juillet 1965 sous le numéro 6656 RT 75, puis sous l'immatriculation 9615L 94 qu'il a conservé aujourd'hui, lorsque la famille dans laquelle il se trouve à ce jour en fait l'acquisition en 1968 auprès du garage Georges Ovalde à Rosny sous-Bois. Il participera peu de temps après, à la Coupe de l'âge d'or à Montlhéry, se déroulant le 3 mai 1970. Avec son numéro 28, la voiture se classera 7ème du plateau compétition. La voiture sera arrêtée et remisée peu de temps après, puisque dès le début des années 70, elle cessera de rouler, étant simplement mise en route quelques fois ce qui laisse à penser que le kilométrage de 72 035 km affiché au compteur est bien celui d'origine. A l'arrêt depuis plus de 10 ans et dans un état de

According to documents in the file, notably the factory information sheet, the car on offer was delivered new, on 9 January 1957, to the company Damiron. This Talbot Lago still has its original engine numbered 16045 as well as its four-speed ZF gearbox. The coachwork is described on the factory sheet as metallic grey reference T890, with Mastil 250 vinyl and fabric interior, and the car was fitted with Robergel enamel wheels. Our elegant coupé also benefitted from heating, defrosting and sun visors, and this is thought to be one of the last two examples to leave the factory. The car was registered in Paris in July 1965 with the number 6656 RT 75. This changed later to 9615L 94, the number it still has, having been sold in 1968 by the garage Georges Ovalde in Rosny sous-Bois to the family who has owned the car ever since. On 3 May 1970, entered as number 28, the car took part in the Coupe de l'âge d'Or at Montlhéry finishing 7th in the competition class. Shortly after this, it was put into storage, where it has remained undriven since the start of the 1970s, apart from being started up a few times. This leads us to suppose that the mileage of 72 035 km on the odometer is original. Not started for over ten years and in particularly interesting conserved condition, being relatively complete and sound, our example



La Talbot à Monthléry, 03-05-1970 © DR



La Talbot à Vincennes, 20-05-1971 © DR

conservation particulièrement intéressant, car relativement sain et complet, notre exemplaire est le témoin du temps écoulé et devra faire l'objet d'une restauration qui pourra certainement permettre de conserver de nombreux éléments d'origine. Ce superbe coupé affiche des traces de restauration sur sa carrosserie et son intérieur semble lui complétement d'origine. En plus d'être un des derniers représentants d'une des marques françaises les plus prestigieuses de l'entre-deux-guerres, il offre l'avantage d'être un des derniers exemplaires non restaurés. Son historique intéressant et limpide ne fait que renforcer l'intérêt de ce modèle, dont la production s'est limitée à 45 exemplaires.

is a witness to a different era. Now requiring restoration, it should be possible to conserve many of the original elements. The coachwork of this superb coupé bears some signs of being restored while the interior appears to be completely original. As well as being one of the last representatives of one of the most prestigious French marques of the interwar period, our Talbot Lago has the advantage of being one of the last remaining unrestored examples. It comes with transparent and interesting history that adds appeal to a model of which just 45 examples were produced.





1950 DELAHAYE 135 M CABRIOLET PRÉSUMÉE BAROU

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis nº 805006
Moteur nº 831927

150.000 - 200.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Entièrement restaurée par l'Atelier Tisserand
- Rare exécution présumée du carrossier Barou
- Cabriolet de grande élégance prêt à rouler

- *Completely restored by the Atelier Tisserand*
- *Rare coachbuilt model attributed to Barou*
- *Extremely elegant cabriolet, ready to be driven*

Grace à l'aide de Jean-Paul Tissot, historien et président du Club Delahaye en France, l'histoire de notre 135 a pu être quelque peu éclaircie. Cet exemplaire porte le numéro de châssis 135 M # 805006, correspondant à l'une des dernières séries 805000 de production de l'usine, dans le courant des années 1950/1952. Le moteur actuel porte le nº 831927 du type 11 S 103, c'est-à-dire celui d'un camion incendie Laffly BSS 163 de 1945, qui correspond au moteur Delahaye de 3,5L monté sur les camions type 163. Si ce cabriolet fut attribué ces dernières années au carrossier Guilloré, les archives et le travail de comparaison réalisé par Jean-Paul Tissot attribueraient plutôt ce travail au carrossier Jean Barou, installé à Tournon en Ardèche. En effet, un document original montre précisément un autre cabriolet carrossé par Barou, finissant 3ème du Grand Prix Tourisme de Nice en 1950. Notre voiture fut référencée au Club Delahaye dans le passé, propriété d'un homme résidant en Normandie. Elle entrera dans une grande collection belge en 2016 dont elle est toujours la propriété aujourd'hui, et c'est juste après que sa restauration complète fut confiée à l'Atelier Tisserand. Le dossier qui

With the help of Jean-Paul Tissot, the historian and president of the Delahaye Club in France, we have able to shed some light on the history of this 135. It is chassis no. 135 M # 805006, corresponding to one of the last 805000 series built by the factory, during the period 1950–52. The current engine, no. 831927, is a type 11 S 103 unit, i.e. that fitted to a 1945 Laffly BSS 163 fire engine, which tallies with the 3.5-litre Delahaye engines fitted to type 163 lorries. In recent years, this cabriolet was attributed to the coachbuilder Guilloré, but the archives and Jean-Paul Tissot's comparative work indicate instead that it was the work of the coachbuilder Jean Barou from Tournon in the Ardèche. An original document clearly shows another cabriolet bodied by Barou finishing 3rd in the 1950 Grand Prix Tourisme in Nice. This car was recorded by the Delahaye Club in the past, when it belonged to a man living in Normandy. It joined a major Belgian collection in 2016 (where it has remained since), and shortly afterwards it was sent to the Atelier Tisserand for a complete restoration. The history file with the car gives a more detailed idea





Autre Delahaye carrossée Barou © Droits Réservés







l'accompagne permet de mieux appréhender la restauration qui s'est faite avec un grand soin du détail sur plus de 3 ans. Des photos sont d'ailleurs disponibles sur demande ainsi qu'un reportage-vidéo sur le savoir-faire de Jean-Claude Tisserand dont ce fut la dernière restauration.

Intégralement reprise, elle se trouve aujourd'hui dans un superbe état de présentation arborant une robe et une capote brun foncé associées à une tout aussi belle sellerie de cuir bordeaux et moquettes claires. La sellerie fut refaite par l'expérimenté Manuel Goncalves dont ce fut aussi le dernier projet. Son moteur 6 cylindres qui dispose de 3 carburateurs démarre à la première sollicitation avec un son raisonnant comme une invitation à prendre la route. Notre exemplaire intégralement restauré dispose d'une forte personnalité car son dessin est à la fois original et élégant mais aussi peu courant. Présenté sans réserve, il est une réelle opportunité de s'offrir une marque noble de l'histoire de l'automobile française qui continue de fasciner les collectionneurs.

of the restoration, which was carried out with great attention to detail over more than 3 years. Photographs are available on request, as well as a video showing Jean-Claude Tisserand's expertise. It was his last restoration. After being completely restored, the car is now in superb condition, with dark brown paint and hood, combined with equally attractive burgundy leather upholstery and light-coloured carpets. The upholstery was refurbished by the experienced trimmer Manuel Goncalves, for whom it was also his final project. Its 6-cylinder engine with 3 carburettors starts first time, its sound an invitation to take to the road. This fully restored car has a strong character, thanks to its original and elegant design, which is also most unusual. Offered with no reserve, this is a real opportunity to acquire one of the great makes from French automotive history that continues to fascinate collectors.

1934 DELAGE D8S ROADSTER

Carte grise française
French title

Châssis n° 39432
Moteur n° 144

400.000 - 600.000 €

- L'avant dernier des 99 châssis D8S construits !
- Carrosserie en aluminium sur plans Delage
- Exceptionnelle réalisation par la carrosserie D. Tessier

- *The penultimate of 99 D8S chassis built!*
- *Aluminium coachwork to Delage plans*
- *Constructed by coachbuilder D. Tessier*

« Delage, la belle voiture française » : ce slogan résume une partie de la personnalité de la marque Delage, dont le modèle D8, présenté au Salon de Paris 1929, est le témoignage. Elle est équipée d'un huit-cylindres en ligne 4 litres à soupapes en tête. La gamme 1933 s'enrichit de la D8 S, version sportive qui reste à ce jour la Delage de tourisme la plus emblématique jamais produite. Ce châssis, construit à 99 exemplaires, offre une puissance accrue, des commandes de soupapes semi-desmodromiques, un carter d'huile refroidi par tubes de ventilation et une suspension surbaissée.

Le châssis n°39432, équipé du moteur n°144, est l'avant dernier châssis D8S produit. Il est sorti d'usine en 1934, avant de recevoir, chez Chapron, une carrosserie coach. Nous savons que la voiture change de propriétaire le 7 juillet 1941 et est alors immatriculée en Gironde, avant d'être achetée le 6 décembre 1954 par un mécanicien du même département. Ainsi que le confirme une ancienne carte grise, la carrosserie de la belle D8>>>

"Delage, the beautiful French car" This slogan sums up one aspect of the marque's personality, and the D8 model presented at the 1929 Motor Show was testament to this. It was equipped with a 4-litre straight-eight overhead cam engine. In 1933, the range extended to include the D8 S, a sporting version that remains to this day the most iconic Delage touring car ever built. This chassis, one of 99 examples built, offered increased power, semi-desmodromic valve controls, an oil sump cooled by ventilation tubes and lowered suspension.

Chassis n°39432, equipped with engine n°144, was the penultimate D8S chassis to be built. It left the factory in 1934, to be given a coach body by Chapron. We know that the car had a change of owner on 7 July 1941, and was then registered in Gironde before being bought on 6 December 1954 by a mechanic from the same department. An old registration document confirms that the coachwork of this handsome D8>>>









>>> a alors déjà été modifiée pour recevoir une grue de remorquage. Elle est ensuite achetée par le célèbre marchand Lucien Mette en juin 1968, qui la revend, peu de temps après, à un collectionneur avisé de la Rochelle. En 1982, ce dernier fait cadeau de la voiture à sa fille et son gendre à l'occasion de leur mariage, puis, c'est en 1985 que débute sa restauration, et l'année suivante, le châssis restauré est exposé à Rétromobile, mais la carrosserie trop endommagée, ne peut être ressuscitée. Le capot, le radiateur, les phares, le tablier, le tableau de bord, la jupe ainsi que les enjoliveurs d'origine ont néanmoins pu être conservés. Après 14 ans à rechercher une carrosserie d'origine pour ce beau châssis, les propriétaires se décident à confier à la talentueuse carrosserie Dominique Tessier, la charge de réaliser une carrosserie roadster 2 portes, 4 places d'après des plans Delage, et dont au moins un exemplaire avait été construit à l'époque, et avait pris part au Paris-St Raphaël de 1932. Plus de 2500 heures de travail plus tard, en 2003, la voiture est achevée et le résultat est tout simplement exceptionnel. De nombreuses photos témoignent de la naissance de cette sculpture dont la structure en frêne accueille une tôlerie exclusivement en aluminium. Chaque détail a été soigné à l'extrême et met en valeur un dessin d'une pureté rarement atteinte. La peinture, dont le bleu plus foncé des ailes apporte une légère nuance à la caisse, est d'une exécution irréprochable. La sellerie en cuir beige pleine fleur est également de belle qualité. Nous avons eu le plaisir de prendre le volant de cette automobile époustouflante et avons pu constater le bon fonctionnement de l'ensemble, gratifiés du son caverneux de son 8 cylindres. Signe des restaurations de haute qualité, 20 ans plus tard, l'ensemble est toujours en parfait état de présentation. Cette Delage offre assurément un des plus beaux dessins d'avant-guerre, marié à l'un des meilleurs châssis de la marque.

>>> *had already been modified in order to accommodate a towing crane. The car was then acquired by the renowned dealer Lucien Mette in June 1968. He sold it, shortly afterwards, to a collector from La Rochelle, who gave the car to his daughter and son-in-law in 1982 for their marriage. In 1985, work to restore the car began and the following year, the restored chassis was exhibited at Retromobile. The bodywork was too far gone however, although the bonnet, radiator, lights, bulkhead, dashboard, running board and original hubcaps were saved. After spending 14 years searching for an original body for this lovely chassis, the owners decided to commission the talented coachbuilder Dominique Tessier to build a 2-door, 4-seater roadster body using Delage plans. At least one example would have been built from these plans in period, a car that had taken part in the Paris-St Raphaël in 1932. In 2003, more than 2500 hours of work later, the car was finished and the results were quite simply exceptional. There is a large number of photos showing the creation of this piece of sculpture, with its ash frame clothed in a body made entirely of aluminium. Every detail has*



been considered, highlighting a design of exceptional purity. The paintwork, with the darker blue of the wings enhancing the tone of the body, has been executed flawlessly. The full-grain beige leather upholstery is of the same high standard. We had the pleasure of getting behind the wheel of this splendid automobile and were able to appreciate how well it ran and the rich sound of its 8-cylinder engine. A sign of a high-quality restoration, the car appears to be in perfect condition, some 20 years on. This Delage undoubtedly offers one of the most stunning pre-war designs built on one of the marque's best chassis.



COLLECTION BRUNO LAFOURCADE

La collection d'un esthète passionné
The collection of an ardent lover of beauty

Lots 112 à 124



Les collections d'automobiles respirent avec leurs propriétaires, au gré des acquisitions, des restaurations, des pannes et du bonheur de partager la route avec quelques amis. Bruno Lafourcade était un collectionneur heureux, pour qui l'esthétisme primait avant tout.

« Nous avons deux passions : notre métier, l'architecture du XVIIIe siècle et l'architecture contemporaine où la lumière joue un rôle essentiel. La deuxième, les Bugatti, grâce à l'esthète, l'homme élégant étonnamment créatif qui créa des voitures mythiques dont l'architecture des moteurs est incomparable. » déclaraient d'une même voix Bruno Lafourcade et Alexandre, son fils à l'occasion de l'exposition qui a fait date : « Lumière sur Bugatti » organisé par le dynamique collectionneur Régis Mathieu.

La collection de Bruno Lafourcade n'est pas une simple réunion d'automobiles de grande valeur, c'est avant tout l'envie de partager avec des amis la beauté essentielle de ces véhicules à deux ou quatre roues. Seul François Chevalier, l'ami de toujours, peut témoigner de ce qui s'est passé autour de ces engins

Collections of cars live and breathe with their owners, as they acquire and restore them, as their cars break down or as they enjoy sharing the road with friends. Bruno Lafourcade was a contented collector, for whom beauty mattered more than anything.

"We share two passions: first, our profession, and the architecture of the 18th century and the present day, where light plays a vital role. Secondly, Bugattis, thanks to the aesthete, the elegant and amazingly creative man who conceived these legendary cars with their unmatched engine design", declared in unison Bruno Lafourcade and his son Alexandre, on the occasion of a historic exhibition, 'Lumière sur Bugatti', organised by the dynamic collector Régis Mathieu.

Lafourcade's collection is not simply an accumulation of valuable cars, but above all the expression of a desire to share with his friends the intrinsic beauty of these two- and four-wheeled vehicles. Only François

suant l'huile et l'essence. Bruno et lui ont passé plus d'un demi-siècle à envisager la vie sous le signe des rêves de jeunesse, des automobiles et, plus particulièrement, des Bugatti.

Ensemble, ils ont imaginé les projets les plus fous dans lesquels Bruno imposait la même exigence d'authenticité, de savoir-faire et d'élégance que lorsqu'il restaurait une bastide du XVIIIe siècle. Le résultat est une collection d'automobiles qui n'ont jamais cessé de rouler, quel que soit leur âge, leur valeur ou leur historique. Leur dernier projet est né de quelques pièces achetées à Antoine Raffaëlli. Comme deux enfants, Bruno Lafourcade et François Chevalier se sont lancés dans la reconstruction d'un petit coupé piloté par Ernest Friedrich en courses de côte. Juste pour la beauté du geste...

Chevalier, his lifelong friend, can bear witness to all that happened around these machines reeking of oil and petrol. Together, they spent more than half a century approaching life through their childhood dreams, through cars and, especially, those of Bugatti.

They imagined the craziest projects, for which Lafourcade insisted on the same authenticity, expertise and elegance as he did when restoring an 18th century manor house. The result is a collection of cars which were always driven, regardless of their value, age or history. Their last project started with a few parts bought from Antoine Raffaelli. Like two kids, Lafourcade and Chevalier set about rebuilding a little coupé driven in hill climbs by Ernest Friedrich. Just for the beauty of it ...









112

1954 FIAT 500 C BELVEDERE

Carte grise française
French title

Châssis nº 478852

10.000 - 20.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Charme unique, superbe intérieur d'origine
- Toit ouvrant
- Chic, rare et pratique

- ***Unique charm, superb original interior***
- ***Sunroof***
- ***Rare, practical and chic***



Achetée en août 2011 à Aubiac, dans le Lot-et-Garonne, cette Fiat 500 C Belvedere est une véritable voiture de courses, c'est-à-dire une auto capable d'aller au marché tous les samedis comme le faisait Bruno Lafourcade. Cette petite voiture astucieuse est un adorable utilitaire, offrant à la fois un encombrement minimum et un large volume de chargement, avec sa banquette arrière rabattable. La roue de secours est logée dans un petit espace aménagé sous le plancher. Même si ce dernier est à revoir, l'état d'origine de cette Fiat est fort sympathique. Les portes antagonistes s'ouvrent sur un habitacle étonnamment préservé. Les sièges avant et la banquette arrière sont en bel état ; le tableau de bord, qui comprend une montre aussi grosse que le compteur de vitesse et le volant en matière plastique, offrent une touche de modernité telle qu'on l'imaginait dans les années 1950.

La Fiat 500 C Belvedere est animée par un petit 4 cylindres de 569 cm³, développant 16,5cv. Accouplé à une boîte de vitesses à 4 rapports, ce moteur emmène la petite Fiat aux alentours des 95 km/h. Heureusement, la Fiat est équipée de quatre freins à tambour à commande hydraulique. Ce monument de la culture italienne est une occasion unique de vous replonger dans l'Italie des films en noir et blanc et de vous déplacer avec élégance.

Purchased in August 2011 in Aubiac, in the Lot-et-Garonne, this Fiat 500 C Belvedere is a real shopping car, a car able to go to the market every Saturday, as Bruno Lafourcade did. This nifty little car is adorably practical, offering both a minimum footprint and a large load volume with its folding rear seat. The spare wheel is housed in a small space under the floor. Although the latter needs repair, the original condition of this Fiat is nice. The opposing doors open onto a surprisingly well-preserved interior. The front seats and the rear bench are in good condition. The instrument panel, which includes a clock as big as the speedometer and the plastic steering wheel, offers the modern touch from the 1950s.

The Fiat 500 C Belvedere is powered by a small 4-cylinder 569cc engine, developing 16.5bhp. Mated to a 4-speed gearbox, this engine takes the little Fiat to a top speed of around 95 km/h. Fortunately, the Fiat has four hydraulically actuated drum brakes. This monument of Italian culture is a unique opportunity to immerse yourself in the Italy of black and white films and to drive in style.

113

1933 FIAT BALLILA 508 CS SPIDER SPORT DITE « COPPA D'ORO »

Carte grise française
French title

Châssis nº 12473

70.000 - 90.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Carrosserie unique en aluminium
- Historique incroyable
- Voiture sportive, fiable et élégante

- ***Unique aluminum body***
- ***Incredible history***
- ***Sporty, reliable and elegant car***



C'est son attrait pour l'Italie et pour les Mille Miglia qui pousse Bruno Lafourcade à rechercher une Fiat Ballila. Peut être aussi que son aventure avec un Alfa Romeo 6C 1750 ex-Koupal l'avait laissé sur sa faim et méritait une suite. François Chevalier se met en quête d'un exemplaire de cet élégant roadster deux places, qui se caractérise par son arête dorsale aérodynamique. Il trouve une voiture à l'historique aussi complet qu'extraordinaire, compilé scrupuleusement par un « Balliliste » de la première heure : Christian Bodin. Sans doute laissée en gage par un joueur de casino malheureux au début des années 1970, cette Ballila est accidentée à l'avant droit et elle est ensuite récupérée par le grand collectionneur G.Terzulli, elle connaît ensuite quelques propriétaires. Aucun d'entre eux n'entreprendra les travaux nécessaires jusqu'au moment où un cyclecariste bien connu P. Rucheton récupère la voiture. Il la confie alors à Gilbert, un tôlier formeur virtuose qui a déjà sauvé de nombreuses voitures. L'ossature en bois doit être changée mais par chance le châssis n'a pas été touché. Gilbert décide de réaliser une carrosserie complète en aluminium plutôt que de refaire les parties abîmées en tôle d'acier ! Munie d'un moteur simca 1089 cm^3 équipé de deux carburateurs montés sur une tubulure Stanguellini et d'un gros carter en place du 970 cm^3, cette Ballila unique connaît encore quelques péripéties avant de rejoindre la collection de Bruno Lafourcade. Le moteur a été entièrement refait en 2014 et le freinage (tambours à frettes élargies type « Ferry ») a été plus récemment révisé par Ventoux Moteurs Ingénierie afin de prendre sereinement la route dans une des italiennes les plus emblématiques et les plus ludiques de l'entre-deux-guerres.

It was his attraction to Italy and the Mille Miglia that prompted Bruno Lafourcade to look for a Fiat Ballila. Perhaps his adventure with an ex-Koupal Alfa Romeo 6C 1750 had left him unsatisfied and he desired a sequel. François Chevalier was looking for an example of this elegant two-seater convertible, which is characterized by its aerodynamic tailfin. He found a car with a complete and extraordinary history, scrupulously compiled by an early "Ballilist", Christian Bodin. Undoubtedly left as a pledge by an unfortunate casino player in the early 1970s, this Ballila was damaged at the front right and was later found by the great collector G. Terzulli; since then the car has had a few owners. None of them undertook the necessary work until a well-known collector P.Rucheton picked up the car. He entrusted it to Gilbert, a virtuoso sheet metal worker who had saved many cars. The wooden frame needs to be changed, but luckily the chassis was not affected. Gilbert decided to make a complete aluminum body rather than redoing the damaged parts in sheet steel! Powered by a 1089cc simca engine fitted with two carburettors on a Stanguellini pipe and a large crankcase in place of the 970cc, the story of this unique Ballila had a few twists and turns before joining the Bruno Lafourcade collection. The engine was completely overhauled in 2014, and the braking (enlarged "Ferry" type drums) was more recently serviced by Ventoux Moteurs Ingénierie in order to serenely take to the road in one of the most emblematic and playful Italian cars of the inter-war period.

114

1925 BUGATTI 35B RECONSTRUCTION PAR VENTOUX MOTEURS INGENIERIE

Carte grise française
French title

Châssis nº 4617

400.000 - 600.000 €

- Reconstruction faite par le plus grand spécialiste de la marque
- Voiture performante et fiable
- Belle patine après 25 ans de course

- *Reconstruction by the greatest marque specialist*
- *Powerful and reliable car*
- *Lovely patina after 25 years of racing*



Pour de nombreux amateurs, la Bugatti 35 est une voiture mythique, aussi prestigieuse qu'inaccessible. Pour certains collectionneurs, la 35 peut représenter une recherche de l'absolu, une quête du graal en quelque sorte. En 1959, François Chevalier cède à Antoine Raffaëlli sa BNC Monza contre un cadre de châssis de Bugatti, réputé être celui d'une type 35 incendiée, puis ferraillée dans la région toulousaine. Le fringant jeune homme possède de plus un moteur de Type 30 et quelques éléments d'une 37 provenant de la tonnellerie>>>

For many enthusiasts, the Bugatti 35 is a legendary car, as prestigious as it is out of reach. For certain collectors, the 35 represents the Holy Grail. In 1959, François Chevalier gave his BNC Monza to Antoine Raffaëlli in exchange for a Bugatti chassis frame, believed to be from a Type 35 that had burnt and been scrapped in the Toulouse area. The astute young man also possessed a Type 30 engine and various elements from a 37 coming from the "de Sa Conte" Cooperage. The first part of >>>



Major participations by the Bugatti 35B in competitive events and demonstrations

Vintage Montlhéry (from 1998 to 2002)

Rallye Bugatti Montlhéry (from 1997 to 2004)

Rallye Bugatti in Provence (2015)

Circuit des Remparts, Angoulême (from 1999 to 2006)

Grand Prix de Divonne-les-Bains (from 1997 to 1999)

L'Anneau du Rhin (3 times)

Virada Rallye (France, 2000)

Rallye Bugatti International (France, 1999 ; Great Britain, 2004 ; Corsica, 2007)

Mille Miglia (2000)

Targa Florio (2001)

Tour of Sardinia (2000)

Mont Ventoux Hillclimb (2002)

Tanneron Hillclimb

Prescott hillclimb (England)

Klausen Pass hillclimb (Switzerland)



>>> « de Sa Conte ». Les premiers éléments d'une véritable épopée se mettent en place…

Quelques années après, François Chevalier fait la connaissance de Bruno Lafourcade, également passionné de Bugatti. De leur rencontre nait le désir réciproque de reconstituer cette Bugatti 35 ayant appartenu à un certain Mr de Viscaya. A partir de cet instant, Bruno récupère tous les éléments qu'il peut trouver, les répertorie et les stocke scrupuleusement. En septembre 1994, François cède à Bruno l'ensemble des pièces qu'il possède à des conditions particulièrement avantageuses et amicales. Bruno emporte un châssis de Bugatti 35 (4617) à gros moyeux permettant de monter les roues à palettes, quatre roues en alu, un train avant, un pont, des tambours de frein et de nombreuses petites pièces. A partir de ce moment, le remontage de l'auto est lancé et la passion gonfle les cœurs. Aussi incontournable qu'efficace, Laurent Rondoni reconstruit un moteur avec un vilebrequin à rouleau dans la version TC, alimenté par un rare carburateur Zenith 48 K original. Le démarreur et la magnéto sont conformes à l'originale, la boîte de vitesse à crabot provient de chez Brineton, le pont est équipé d'un autobloquant et François a fourni un essieu creux provenant de son stock de pièces. L'ensemble commence à avoir une certaine allure.

En 1995, la 35 est roulante et est expertisée. Les deux amis feront ensemble un rallye en Alsace à la fin des années 1990.

En 1996, la Bugatti rouge sombre, peinte au pinceau par les deux complices, va obtenir son certificat d'immatriculation français. Sur la carte grise, la 35 est désignée comme du type 35C. A la fin des années 1990, Alexandre, le fils de Bruno, découvre le potentiel de la Bugatti et va en user et en abuser à l'occasion de nombreux événements. La 35 fait ce pourquoi elle a été conçue et Alexandre effectue près de 100 000 km en conditions de course, démontrant l'efficacité et la fiabilité de la voiture. Il faut néanmoins préciser que l'entretien de cette 35 confié à Ventoux Moteurs Ingénierie a été réalisé sans considération de coût (l'ensemble des factures est fourni avec l'auto, qui est munie d'un passeport F.I.A devrant être renouvelé).

Après autant de temps et d'efforts pour recréer cette magnifique Bugatti 35, on se dit que rien ne peut lui arriver. Pourtant, François Chevalier se souvient d'un incident qui aurait pu avoir de graves conséquences. *« J'avais un jeu de roues originales. »* raconte l'amateur de Bugatti et de Moto Vincent. *« A l'époque, il y avait moins de refabrication. Je les ramène de Dordogne où je les stockais et je les contrôle au Magnaflux chez Larrousse. Trois d'entre-elles étaient bonnes. Le jour où on a monté ces roues au Rallye de Sardaigne, l'une d'entre-elles a cassé net, envoyant l'auto dans le fossé ».* Heureusement, Alexandre et la 35 sortiront indemnes de cette sortie de route.

La Bugatti 35 vient tout

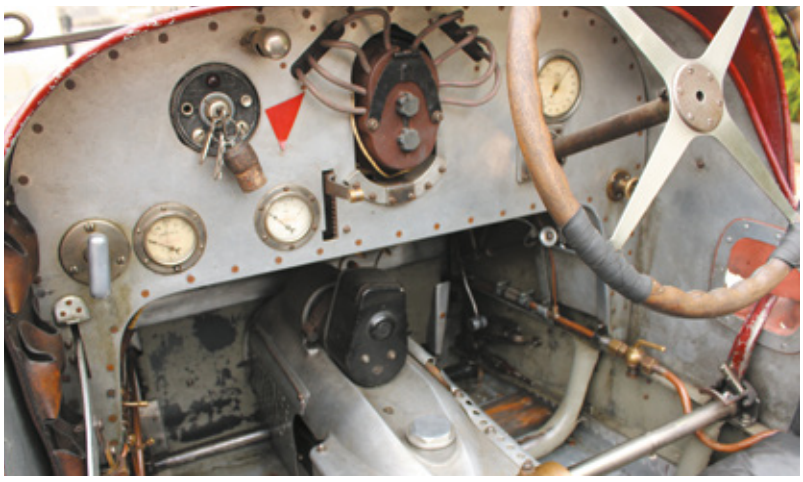
>>>*a truly epic adventure was unfolding….*

A few years later, François Chevalier met Bruno Lafourcade, a fellow Bugatti fan. Their meeting generated a joint desire to rebuild this Bugatti 35, formerly owned by a certain Mr de Viscaya. It was at this moment that Bruno began to collect all the elements he could find, listing them and carefully storing them away. In September 1994, François sold all the parts he owned to Bruno on particularly favourable and friendly terms. Bruno took the Bugatti 35 chassis (4617) with large hubsto mount the paddle wheels, four aluminium wheels, front suspension and differential, drum brakes and numerous small parts. As the reconstruction began, the passion for the project grew. The efficient and indispensable Laurent Rondoni built a TC version engine with roller bearing crankshaft, connected to a rare, original Zenith 48 K carburettor. The starter and magneto conform to the original and it was given a Brineton dog box, limited-slip differential, and a hollow axle supplied by François from his stock of parts. It was starting to take on a certain charm.

In 1995, the 35 was running and taken to be inspected. The two friends took part in a rally together in Alsace at the end of the 1990s. In 1996, the Bugatti, hand-painted dark red by the two accomplices, obtained its French registration. On the French Carte Grise the type of the car is described as a type 35 C. At the end of the 1990s, Bruno's son Alexandre discovered the Bugatti's potential and used it enthusiastically in numerous events. The 35 was doing exactly what it had been designed to do and Alexandre covered nearly 100 000 km under race conditions, demonstrating the car's capability and reliability. It must nevertheless be noted that the maintenance of this 35 by Ventoux Moteurs Ingénierie was carried out with no expense spared (all invoices will be supplied with the car, which comes with an FIA passport requiring renewal).

After so much time and effort spent recreating this Bugatti 35, we would like to believe that nothing could happen to it. However, François Chevalier remembers an incident that could have had serious consequences. "I had a set of original wheels," recalls the Bugatti and Moto Vincent enthusiast. "Back then, re-manufacturing was less common. I brought them back from storage in Dordogne and had them Magnaflux tested at Larrousse. Three of them were fine. The day they were fitted for the Tour of Sardinia, one of them broke completely, sending the car into the ditch". Luckily, Alexandre and the 35 escaped unhurt.

The Bugatti 35 has just been recommissioned by Raphaël Rondoni and his team at Ventoux Moteurs Ingénierie. It is important to understand that this reconstruction project has



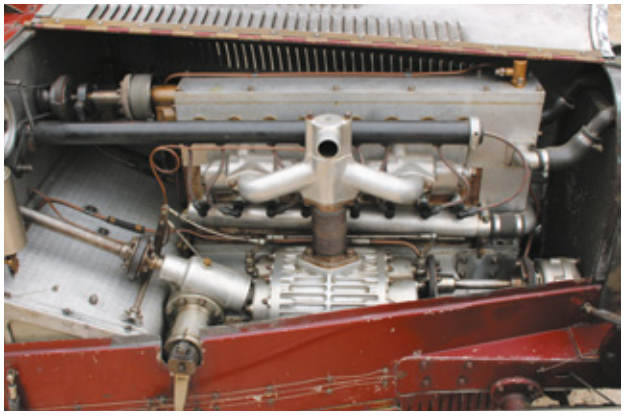


juste d'être remise en route par Raphaël Rondoni et l'équipe de Ventoux Moteurs Ingénierie. Il est fondamental de comprendre que ce projet de reconstruction a été mené par des amateurs éclairés avec l'aide du plus grand spécialiste mondial de la marque sans considération de temps ni de coût. Nous conseillons donc aux acheteurs potentiels d'examiner l'ensemble des détails de cette voiture, qui en font la valeur, car ils sont au plus proche de l'origine et réalisés sous la supervision de spécialistes qui étaient en contact permanent avec des modèles d'origine.

Prête à courir elle sera une monture idéale pourvu qu'elle trouve un gentleman driver digne de sa patine et de son histoire.

been carried out by discerning enthusiasts with the help of the greatest marque specialist worldwide, with no time or cost spared. We therefore advise potential buyers to examine in detail the work undertaken on this car, under the supervision of specialists who were in close contact with the original models, with the aim of keeping as close to the original as possible.

Ready to race, this will make a perfect machine for a gentleman driver worthy of such a patina and history.







115

1928 BUGATTI 44 FAUX CABRIOLET PAR LABOURDETTE

Carte grise française
French title

Châssis nº 44342
Moteur nº 76

300.000 - 400.000 €

- Historique limpide
- Préservation exceptionnelle
- Restauration mécanique de grande qualité

- ***Transparent history***
- ***Exceptionally well preserved***
- ***High quality mechanical restoration***



Par la clarté de son historique et sa patine d'origine cette Bugatti 44 Faux Cabriolet Labourdette est remarquable. Elle l'est d'autant plus qu'elle était conservée à moins de 50 km du garage de Bruno Lafourcade quand celui-ci cherchait une 44 jusqu'en Nouvelle-Zélande. *« Il y a longtemps, Bruno et moi avions eu ensemble un cabriolet 44 Vanvooren. J'avais retrouvé les morceaux de la voiture en 1961, »* se souvient François Chevalier. *« Cette auto avait marqué Bruno car on ne l'avait jamais fait marcher. »*

De nombreuses années après, François Chevalier découvre chez Rondoni un bloc moteur très oxydé de 44. Laurent Rondoni lui confie que c'est un moteur qu'il avait depuis plusieurs années. Il appartenait à une personne qui possédait la voiture depuis fort longtemps mais Laurent Rondoni ne connaissait pas cette auto. En enquêtant, Bruno Lafourcade et François Chevalier retrouvent l'histoire de Monsieur Gros de Cavaillon. *« Celui-là même qu'Antoine Raffaëlli avait courtisé pendant deux ans pour acheter la Bugatti 51 à moteur 35 ex-Trintignant ! A l'époque, tout à la négociation de la 51/35, Antoine n'avait pas dû prêter attention à la 44. »* explique François Chevalier.

La fille de Monsieur Gros avait hérité de la 44 et son mari avait tenté en vain de réparer le moteur. En 2010, Bruno et François prennent contact avec eux. Ils découvrent une auto dans un jus incroyable. Par crainte des voleurs, le radiateur avait été démonté mais la voiture était complète. *« Le plus incroyable, c'est que cette voiture avait également été vendue par le père Trintignant en 1934 ! »* poursuit François Chevalier. On peut

This Bugatti 44 Faux Cabriolet Labourdette is remarkable for its history and patina. What is even more extraordinary is that it was tucked away less than 50 km from Bruno Lafourcade's garage while he was looking as far afield as New Zealand for a Type 44. "A long time ago, Bruno and I owned a cabriolet 44 Vanvooren together. I discovered the parts of the car in 1961," remembers François Chevalier. "This car stayed in Bruno's mind as we had never got it going."

Many years later at Rondoni's, François Chevalier came across a very rusty engine block from a Type 44. Laurent Rondoni told him that he'd had it for several years and that it used to belong to someone who had owned the Bugatti for ages. Rondoni was not familiar with the car however. On further investigation, Bruno Lafourcade and François Chevalier discovered the story of a Mr. Gros from Cavaillon. "It was the very same person that Antoine Raffaëlli had courted for two years in order to buy the ex-Trintignant Bugatti 51 with the Type 35 engine ! At the time, focused on the negotiations for the 51/35, Antoine must not have noticed the 44." explains François Chevalier. Mr. Gros's daughter later inherited the 44 and her husband tried in vain to repair the engine. In 2010, Bruno and François made contact with them. They discovered an incredibly original, unrestored car. Fearing thieves, the radiator had been taken out but the car was complete. "The most incredible thing was that this car had also been sold by Trintignant senior in 1934!"





La famille Gros devant la 44 familiale © DR

également ajouter que cette 44 est sortie de l'usine de Molsheim vers 1930 et n'a été vendue que trois ou quatre années plus tard, du fait de la crise de 29.

En octobre 2010, après de longues négociations, Bruno Lafourcade fait affaire avec les héritiers, coupant l'herbe sous le pied à de nombreux collectionneurs du monde entier. Cette 44 est aussitôt parti en chantier et *« Tout ce qui se voit est resté à l'identique. Et tout ce qui ne se voit pas a été restauré ! »* explique François Chevalier. La partie mécanique a été confiée à l'atelier de Laurent Rondoni, Ventoux Moteurs Ingénierie, qui a refait le moteur 3 litres, révisé la boite, le pont et le train avant, etc. Durant de nombreux week-ends, Bruno et François ont patiemment travaillé sur cette auto en s'efforçant de conserver son extraordinaire patine d'origine. L'intérieur est également resté le plus proche de son état d'origine et seul l'habillage des sièges a été rénové (le drap d'origine a été conservé sous des housses en tissu à peine décelable). Le tableau de bord possède le gros compte-tours d'origine et une pédale d'accélérateur à droite. Avec un important dossier de factures de restauration (environ 100 000 €), celle qu'on appelait la « Buick de Molsheim » fonctionne à merveille (elle prend 4 000 tr/mn en 4e tient à préciser François Chevalier. En carte grise française, cette élégante Bugatti 44 constitue une opportunité de posséder une auto de famille à l'historique limpide.





continued François Chevalier. We can also add that this Type 44 left the factory in Molsheim around 1930 not to be sold for another three or four years, due to the 1929 financial crisis.

In October 2010, after lengthy negotiations, Bruno Lafourcade finalised the deal with the heirs, right from under the feet of many international collectors. The 44 was taken for restoration and "everything that you see has remained exactly the same. And everything that you can't see has been restored!" explains François Chevalier. The mechanical work was carried out at the workshop of Laurent Rondoni, Ventoux Moteurs Ingénierie, who rebuilt the 3-litre engine, refurbished the gearbox, front suspension and axle etc. Over numerous weekends, Bruno and François worked tirelessly on the car in order to preserve its extraordinary, original patina. The interior has also been kept as close to its original condition as possible, with just the upholstery on the seats renewed (the original cloth has been conserved under discreet fabric covers). The dashboard has its original, large rev counter and an accelerator pedal on the right. With a comprehensive file of restoration invoices (approximately 100,000 €), the "Buick of Molsheim", as it has become known, runs beautifully (it runs to 4,000 rpm in 4th gear according to François Chevalier). With French registration, this elegant Bugatti 44 offers a marvellous opportunity to own a family car with transparent history.

116

1920 BUGATTI TYPE 13

Carte grise française
French title

Châssis nº 772
Moteur nº 445

250.000 - 350.000 €

- Modèle rare et intéressant
- Restauration de grande qualité
- Prête à rouler
- Performances surprenantes

- ***Rare and interesting model***
- ***High quality restoration***
- ***Ready to drive***
- ***Surprising performance***



Aux alentours de 2003, après la restauration d'une Bugatti 57, Bruno Lafourcade et François Chevalier ont cherché un nouveau projet pour occuper leurs week-ends. *« On a trouvé auprès de Yves Ancelin un lot de pièces d'une Bugatti Type 13. Moteur en morceaux, radiateur, châssis, boîtier de direction à vis, boîte, pont, essieu, auvent, quatre roues en bois, etc. »* détaille François Chevalier. *« La voiture était quasi complète… jusqu'à sa première moitié ! »* Le petit moteur 1 300 cm³ 8 soupapes a été remonté par Laurent Rondoni (Ventoux Moteur Ingénierie) avec un vilebrequin creux. Le graissage a été modifié : il est maintenant lubrifié sous pression en utilisant la pompe à huile d'origine. Laurent Rondoni a également adapté des plaques métalliques entre le radiateur et le moteur pour rigidifier la partie avant du châssis ; c'est une amélioration courante et discrète, souvent adaptée aux Type 13 et 22 / 23. Si la partie mécanique est confiée à un spécialiste mondialement reconnu, le « reste » est réalisé par Bruno et François dans le vaste garage, y compris la peinture que Bruno et François ont réalisé à la force du pinceau et du papier à poncer. Il a fallu réaliser beaucoup d'éléments délicats, relier les ailes avant et arrière, etc., pour que la voiture soit juste.

La Type 13 a reçu quelques améliorations subtiles et discrètes qui permettent d'optimiser son utilisation. Un alternateur entraîné par l'arbre de transmission permet d'alimenter un démarreur et

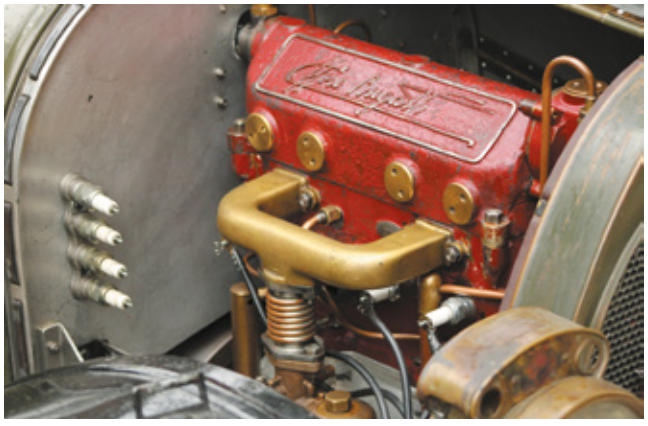
Around 2003, after restoring a Bugatti 57, Bruno Lafourcade and François Chevalier found themselves looking for a new project to occupy their weekends. "We discovered a Bugatti Type 13 in bits with Yves Ancelin. An engine in pieces, radiator, chassis, worm-type steering box, gearbox, differential, axle, four wooden wheels etc," explains François Chevalier. "The car was pretty much complete…at least the first half!" The little 1300cc 8-valve engine was rebuilt by Laurent Rondoni (Ventoux Moteur Ingénierie) with a hollow crankshaft. The lubrication was modified so that it could be lubricated under pressure using the original oil pump. Laurent Rondoni also adapted the metal plates between the radiator and the engine to make the front part of the chassis more rigid. This is a common and discreet improvement often carried out on Type 13 and 22/23 cars. With the mechanical side of the work entrusted to an internationally renowned specialist, "the rest" was carried out by Bruno and François in their spacious garage. This included the paintwork which was carried out by Bruno and François using paintbrushes and sandpaper. It took a lot of delicate work, matching the front and rear wings for example, to make sure the car was just right.

The Type 13 was given a few discreet upgrades to improve its driveability. An alternator driven by the propellor shaft









l'éclairage (tout en conservant les phares à acétylène d'origine). Un compte-tours gradué jusqu'à 4 000 tr/mn provenant d'une Delage permet de surveiller le régime. « *J'ai pris une fois 3 000 tr/mn* », se remémore François. « *Ce qui doit correspondre à un bon 102-103 km/h. Mais, avec le moteur 8 soupapes, c'est la voiture qui donne son rythme. On roule à 2 500 tr/mn, aux alentours de 80 km/h.* » François Chevalier a ajouté une roue de secours adaptable Michelin qui permet de relier un garage en cas de problème. « *C'est très astucieux,* » commente l'amateur de Bugatti. « *Cette roue additionnelle se greffe à l'extérieur de la roue. Mais je ne sais pas ce que cela donne sur une roue avant.* »

Après une année et demie de restauration, Bruno et François ont effectué une sortie dans les Alpes avec une douzaine de cols au programme ! « *Nous n'avons rentrés la première qu'à une ou deux occasions.* » se souvient François Chevalier. Les descentes ont peut-être été plus excitantes que les montées compte-tenu de l'absence de freins sur les roues avant.

Expertisée en 2004, cette petite Bugatti, produite à environ un millier d'exemplaires (on en dénombre à peine une demi-douzaine en France), était une des voitures préférées de Bruno Lafourcade car il pouvait décider de partir avec à l'improviste. Bien connue des spécialistes et muni d'une carte grise française, cette Type 13 est une rare opportunité d'accéder au rêve Bugatti en toute sérénité.

powers a starter motor and the lighting (while retaining the original acetylene headlights). A rev counter graduated to 4000 rpm, taken from a Delage, allows the speed to be monitored. "I once took it up to 3000 revs," recalls François. "That must correspond to a good 102-103 km/h. But with the 8-valve engine, it's the car that sets the pace. It drives at 2,500 rpm, around 80 km/h." François Chevalier added an adaptable Michelin spare wheel that could get the car to a garage in the event of a problem. "It's very clever" notes the Bugatti enthusiast. "This additional wheel is attached to the outside of the wheel. But I'm not sure how that would work at the front."

Following a year and a half of restoration work, Bruno and François set off on a trip into the Alps involving a dozen passes! "We only went into first gear once or twice." remembers François Chevalier. The descents were probably more exciting than the ascents given the lack of front brakes !

Inspected in 2004, this little Bugatti, one of around a thousand examples built, (with scarcely half a dozen remaining in France), was one of Bruno Lafourcade's favourite cars, as he could set off in it at a moment's notice. Well-known to specialists and equipped with French registration, this Type 13 offers a rare opportunity to take part in the Bugatti dream, with complete peace of mind.

Collection Bruno Lafourcade

117

1928 BUGATTI 35/51 « PETIT COUPÉ FRIDERICH » RECONSTRUCTION

Carte grise française
French title
Châssis n° 4775
250.000 - 350.000 €

- Modèle unique
- Qualité de reconstruction époustouflante
- Rodage à terminer

- *Unique model*
- *Spectacular reconstruction quality*
- *Still being run in*



Inspirée du coupé 37 imaginé par Ernest Friderich, l'ancien pilote et agent Bugatti, cette évocation est le dernier projet sur lequel Bruno et François ont travaillé. Il faut remonter au 17 mai 1968 pour retrouver le point de départ de cette auto. Pour 2 800 F, Bruno Lafourcade fait l'acquisition de pièces d'une Bugatti 35 n°4775 assez complète sauf moteur et boîte chez « Démolitions Automobiles », le commerce d'Antoine Raffaëlli, situé à Aubagne. Ces pièces vont rester stockées une trentaine d'années chez Raffaëlli avant que Bruno Lafourcade ne les récupère, lors de l'achat de pièces pour une Alfa Romeo 1750 GS qu'il est en train de remonter à l'époque.

En 2008, les deux complices débattent pour savoir quoi faire de cette vraie épave de ferrailleur. *« Dans mes archives, j'avais vu un petit coupé guidé par Friderich lors de courses de cote. »* se souvient François Chevalier. *« Et une photo bien connue où Friderich, qui n'était pas un poids léger, était assis sur le déflecteur avant de cette auto. »* La décision est prise : ce ne sera pas une 35 mais ce petit coupé ! Malheureusement, il n'existe aucune vue de l'arrière et François Chevalier a fait beaucoup de croquis avant de trouver la forme parfaite. La suite est simple : Bruno voulait monter un 8 cylindres mais tout l'élan de la voiture vient du « petit » radiateur. On a donc opté pour un 51 sans compresseur qui chauffe moins et on a monté un carbu comme cela se faisait après-guerre quand les compresseurs ont été bannis des compétitions. L'inévitable Laurent Rondoni de Ventoux Moteurs Ingénierie s'est attelé au projet sur le plan mécanique et le tandem Lafourcade-Chevalier s'est

Inspired by the coupé 37 conceived by Ernest Friderich, the former driver and Bugatti agent, this evocation was the last project that Bruno and François worked on. We have to go back to 17 May 1968 to find the starting point for this car. For the sum of 2 800 F, Bruno Lafourcade purchased a Bugatti 35 n°4775, in parts and reasonably complete apart from the engine and gearbox, from 'Démolitions Automobiles', the business of Antoine Raffaëlli, based in Aubagne. These parts remained in storage with Raffaëlli for some thirty years before Bruno Lafourcade collected them, while he was buying parts for an Alfa Romeo 1750 GS that he was in the process of rebuilding at that time.

In 2008, the two accomplices were debating what to do with this scrapyard wreck. 'In my archives, I had seen a little coupé driven by Friderich on hillclimbs', remembers François Chevalier. 'And a well-known photo where Friderich, who was not a small man, was sitting on the front deflector of this car.' The decision was taken: it would no longer be a 35, but would become this little coupé! Unfortunately, there was no rear view picture of the car and François Chevalier made lots of sketches before finding the perfect shape. The rest was simple: Bruno wanted to fit an 8-cylinder engine but all the momentum of the car comes from the 'small' radiator. 'We therefore opted for a 51 without a compressor that was less liable to overheating. We fitted a carburettor as was used after the war when compressors were banned in competition.' The indispensable Laurent



Dessin du projet par François Chevalier © DR

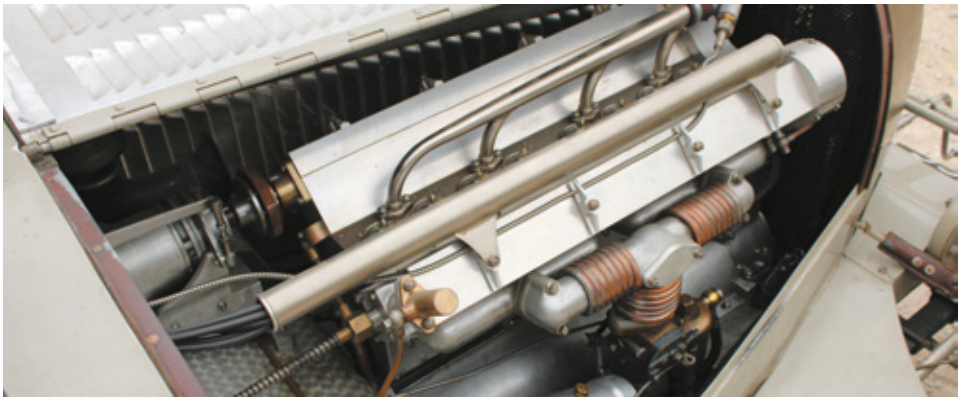


Le petit coupé Friderich à l'époque © DR









occupé de la partie carrosserie. La boiserie a été faite partiellement par un spécialiste de Barbentane et le panneautage en alu par un artisan du Beausset. La construction irréprochable de cette auto s'étalera sur plusieurs années et nécessitera des ressources très importantes (dossier complet de factures fourni avec l'auto). Cette Bugatti 35/51 « Petit Coupé Friderich » fit sa première apparition lors du Rassemblement International Bugatti en Provence. Il est immatriculé en France, et sur la carte grise le « Petit Coupé » est désigné comme du type 35A.

« Je le trouve fantastique car c'est un clin d'œil mais pas trop appuyé. Elle n'est pas caricaturale. » conclue François Chevalier. *« Au bout, cela fait un drôle d'engin, un joli petit monstre. »* Cette Bugatti, dont il faut saluer le soin avec laquelle elle a été reconstruite, est un bel hommage à Ernest Friderich, un fidèle de la marque. Encore en rodage, cette Bugatti mérite toute sa place dans le garage d'un passionné.

Rondoni of Ventoux Motors Ingénierie immersed himself in the mechanical side of the project, and the Lafourcade-Chevalier duo occupied themselves with the bodywork. The wood trim was partially renewed by a specialist from Barbentane and the aluminium panel work by a craftsman from Beausset. The faultless construction of this automobile took several years to complete and required significant resources (comprehensive file of invoices supplied with the car). This Bugatti 35/51 'Petit Coupé Friderich' made its first appearance at the International Bugatti Meeting in Provence. It is registered in France, and on the French Carte Grise the type of the car is described as a type 35A. "I think it's fantastic as it's a nod to the car but not in a rigid way. It's not a caricature.' concludes François Chevalier. 'Ultimately, it's a fun thing, a pretty little monster." This Bugatti, built with a level of care that must be applauded, is a fine tribute to Ernest Friderich, a loyal supporter of the marque. Still being run in, this Bugatti deserves a spot in any enthusiast's garage.

Collection Bruno Lafourcade

118

1957 ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT VELOCE ALLEGERITA

Carte grise française
French title

Châssis nº AR1493-03338
Moteur nº 1315-30273

200.000 - 250.000 €

- Rare version allégée
- Entièrement restaurée, vendue avec son bloc d'origine
- Eligible aux Mille Miglia

- *Rare, lightweight version*
- *Fully restored, sold with original engine block*
- *Eligible for the Mille Miglia*



Cette Alfa Romeo représente la version la plus affutée proposée par l'usine à l'époque. Produite à seulement quelques centaines d'exemplaires, l'Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce Allegerita se caractérise par son habitacle dépouillé, ses ouvrants (portes et capots) et ses fin pare-chocs en aluminium. Les portes sont également équipées de vitres en plexi coulissantes pour un gain de poids maximum. Gavé par deux Weber double corps horizontaux, ce petit moteur de 1300 cm^3 se distingue également par son alimentation par prise d'air dynamique, des arbres à cames spécifiques, un taux de compression plus élevé, un carter d'huile compartimenté, etc. Dans cette configuration, le quatre cylindres développe 90cv à 6 500 tr/mn.

En 2012, alors qu'elle était dans un état d'origine, cette voiture a été restaurée depuis la coque. Un nouveau bloc moteur a été monté pour préserver le bloc d'origine qui sera fourni. C'est la monture idéale pour participer aux Mille Miglia avec une voiture ludique, homogène et performante. Cette très belle auto a d'autres atouts dans le vide-poche. Elle a été achetée neuve en 1957 par Jean Dieudonné, le père du fameux pilote belge, Pierre Dieudonné. Dans les pages d'Automobiles Classiques d'avril-mai 2000, le

This Alfa Romeo represents the most developed version of the Sprint that Alfa offered. Only a few hundred examples were built of the Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce Allegerita, characterised by its stripped-out interior with opening panels and narrow bumpers in aluminium. In addition, the doors were fitted with sliding plexiglass windows for maximum weight saving. The small 1300cc engine, fed by two horizontal twin-choke Weber carburettors, featured a cold air intake, specific overhead cams, higher compression ratio and compartmentalised sump. In this configuration, the four cylinders produced 90 bhp at 6500 rpm.

In 2012, in original condition, the car underwent a full restoration. A new engine block was installed to conserve the original block that will be supplied with the car. It is the perfect machine for taking part in the Mille Miglia, enjoyable to drive, consistent and powerful. This stunning automobile has plenty of other plus points to its name, too. It was acquired new in 1957 by Jean Dieudonné, father of the famous Belgian driver, Pierre Dieudonné. In the April-May 2000 edition of Automobiles Classiques, the Belgian champion test-drove









champion belge essayait la voiture qui avait été celle de son enfance. Dans un émouvant article baptisé « Ma Giulietta », Pierre Dieudonné mêlait technique et souvenirs de jeunesse. Il se souvenait que son père avait fait confectionner des coussins afin que ses deux sœurs et lui puissent prendre place à l'arrière pour de courtes promenades. Il se remémorait également du visage affolé de son père la fois où il avait laissé le volant à Paul Frère, le journaliste le plus rapide de l'époque ! *« Agrippé comme je pouvais, je vis mon père se crisper lorsque nous abordâmes à une allure qui paraissait impossible les courbes du grand rond-point sur la route menant à l'aéroport. »* Plus tard, pour fêter la fin de ses études secondaires, Pierre et son père prirent le chemin de l'Italie pour visiter les usines Fiat, Alfa Romeo et Ferrari par l'entremise de Paul Frère. Pierre Dieudonné confiait enfin que c'est avec cette Alfa Romeo qu'il avait participé à ses premiers cours de pilotage, sur le circuit de Zolder. Dans les années 80, Pierre Dieudonné entamait une remise en forme de la petite Alfa qui affichait 120 000 km. Cette Sprint Veloce Allegerita (accompagnée du dossier de restauration et ses documents d'époque) a retrouvé toute sa splendeur et est prête à courir dans les plus belles épreuves mondiales avec classe.

the car that he had known as a child. In a moving article « Ma Giulietta », Pierre Dieudonné combined technical details with childhood memories. He recalled that his father had had cushions made so that he and his two sisters could sit in the back for short trips. He also remembered his father's distraught face when Paul Frère, the fastest journalist of the day, took the wheel, ! "Holding on as tight as I could, I saw my father tense as we approached the corner to a large roundabout on the road leading to the airport at what seemed like an impossible speed." Later on, to celebrate the end of his school days, Pierre and his father took off to Italy to visit the Fiat, Alfa Romeo and Ferrari factories, organised with the help of Paul Frère. Pierre Dieudonné confided that it was in this Alfa Romeo that he had his first race-driving lessons on the Zolder circuit. During the 1980s, Pierre Dieudonné set about restoring this little Alfa, that had covered 120,000 km. This Sprint Veloce Allegerita (accompanied by its restoration file and period documents) has regained its splendour and is ready to compete with style in the best international events.

119

1961 ALFA ROMEO GIULIETTA SZ CODA TONDA

Carte grise française
French title

Châssis n° AR-10126-00051
Moteur n° AR-00120-00175

400.000 - 600.000 €

- Rare version Zagato
- Entièrement restaurée
- Eligible aux plus grands événements internationaux

- ***Rare Zagato version***
- ***Fully restored***
- ***Eligible for the biggest international events***



Après une aventure décevante avec une Lancia B20, Bruno Lafourcade ne souhaitait pas rester sur une déception et se met en quête d'une italienne au tempérament plus sportif. *« En 2012, on trouve cette 'Coda Tonda' (queue ronde) en cours de restauration chez un spécialiste en Italie. »* se souvient François Chevalier. *« Elle venait d'Angleterre. L'auto n'avait jamais couru mais était assez 'fatiguée' »* se souvient François, l'ami de toujours. Un document de l'administration britannique, qui accompagne cette Alfa Romeo immatriculée 958 HYK, permet de suivre sa trace jusqu'à son dernier propriétaire, un certain Monsieur C. qui la détenait depuis 1983.

Parmi les autres documents fournis avec l'auto, on trouve une intéressante lettre du département historique Alfa Romeo, qui atteste que le châssis AR-00051 correspond à une Alfa Romeo Giulietta SZ (1001.26) de couleur rouge, produite le 29 septembre 1960 et vendue le 23 décembre 1960 à Thomson & Taylor, installé à Byfleet (GB). Bruno Lafourcade fait donc l'acquisition de cette voiture élégante et apte aux trajets routiers pratiqués à allure sportive. La petite Giulietta est équipée de pare-chocs tubulaires amovibles qui sont censés préserver sa fine carrosserie en aluminium en cas d'une utilisation routière, comme aimait le faire Bruno.

After a disappointing adventure with a Lancia B20, Bruno Lafourcade refused to remain disheartened, and set out in search of an Italian with a more sporting temperament. «In 2012, we came across this "Coda Tonda" (round tail) being restored by a specialist in Italy», remembers François Chevalier. «It had come from England. The car had never been raced but it was quite tired» recalls François, a lifelong friend of Lafourcade. A British registration document coming with this Alfa Romeo, registered 958 HYK, allowed the history to be traced up to the previous owner, a certain Mr C. who had owned the car since 1983.

Among other documents supplied with the car is an interesting letter from Alfa Romeo's Heritage department, confirming that chassis AR-00051 corresponds to a red Alfa Romeo Giulietta SZ (1001.26), completed on 29 September 1960 and sold on 23 December 1960 to Thomson & Taylor, based in Byfleet (GB). And so, Bruno Lafourcade decided to buy this elegant car, ideal for fast-paced road trips. The little Giulietta is equipped with removable tubular bumpers intended to preserve its delicate aluminium bodywork when being used on the road, as Bruno liked to do.

The sporting career of the Alfa







Si on revient un peu en arrière, la carrière sportive de l'Alfa Romeo Giulietta commença dès l'apparition du modèle. Alfa Romeo proposa rapidement aux sportifs la Giulietta Sprint Veloce. Ensuite, le besoin de construire des versions plus radicales avec des carrosseries plus légères et plus aérodynamiques se fit sentir. Cette Alfa Romeo Sprint Zagato (SZ), qui était construite sur la plate-forme du Spider à empattement court, était équipée du classique quatre cylindres double arbre de 1300 cm^3 développant 116 ch. Cette véritable voiture de course signée Elio Zagato pèse seulement 785 kg et atteint facilement la vitesse « magique » de 200 km/h.

Fabriquée à 200 exemplaires, cette Alfa Romeo Giulietta « Coda Tonda » a parcouru moins de 1 000 km dans les Alpilles depuis sa restauration. Eligible aux plus beaux événements historiques, aussi rare qu'élégante, cette Alfa Romeo est une opportunité unique de piloter une voiture marquée du Z de Zagato.

Romeo Giulietta began as soon as the model was launched. It didn't take Alfa Romeo long to offer sporting enthusiasts the Giulietta Sprint Veloce. Then came the need to build further radical versions with more aerodynamic, lightweight coachwork. This Alfa Romeo Sprint Zagato (SZ), built on the platform of the short wheelbase Spider, was equipped with the classic four-cylinder, twin-cam 1300cc engine that produced 116 bhp. This genuine race car, designed by Elio Zagato, weighed just 785 kg and could reach the «magical» speed of 200 km/h with ease.

One of just 200 examples built, this Alfa Romeo Giulietta «Coda Tonda» has covered less than 1000 km in Les Alpilles since its restoration. Eligible for the best historic events, rare and elegant, this Alfa Romeo offers a unique opportunity to drive a car wearing a Z for Zagato.



Collection Bruno Lafourcade

120

1953 MOTO GUZZI FALCONE

Carte grise française
French title
Cadre n° 32920

5.000 - 8.000 €
Sans réserve /
No reserve



Dérivée de la GTW, la Moto Guzzi Falcone (Faucon) va devenir une des machines les plus remarquables de la marque de Mandello del Lario. A sa sortie, en 1950, la Falcone est une machine à la silhouette fine et sportive grâce à un nouveau réservoir chromé et peint, ainsi qu'à un châssis plus bas, un guidon plat, au tan-sad qui remplace le porte-bagage et à la suppression des pare-jambes. Son sculptural monocylindre horizontal développe 23 ch à 4 500 tr/mn et se caractérise par l'énorme volant moteur disposé côté gauche, qui vaudra à la Falcone d'être connu sous le surnom de « coupe-jambon ». Cette machine possède une belle provenance et elle est en excellent état suite à une restauration de belle qualité.

Developed from the GTW, the Moto Guzzi Falcone (Falcon) was one of the most remarkable machines from Mandello del Lario. At its launch in 1950, the Falcone had fine, sporting lines thanks to a new chrome-plated and painted fuel tank, a lower chassis, flat handlebars, a pillion seat replacing the luggage carrier, and the removal of the leg guards. Its handsome single-cylinder horizontal engine produced 23bhp at 4500rpm and was characterized by its enormous flywheel, mounted on the left, which earned it the nickname of the 'bacon-slicer'. This bike has excellent provenance and is in outstanding condition following a high-quality restoration.

Collection Bruno Lafourcade

121

1953 MOTO GUZZI AIRONE

Carte grise française
French title
Cadre n° 17155

3.000 - 5.000 €
Sans réserve /
No reserve



Apparue avant-guerre sous la forme des P et PE250, l'Airone (héron) est la seule 250 cm^3 fabriquée par Moto Guzzi à la fin des hostilités. Avec son monocylindre horizontal culbuté développant 12 chevaux et son châssis faisant appel à la tôle emboutie, elle représentera une des meilleures ventes de l'usine dans la catégorie des moyennes cylindrées. Le modèle présenté est sorti avant 1947, date à laquelle l'Airone est dotée d'une fourche télescopique et d'une suspension arrière à amortisseurs hydrauliques. Munie d'une carte grise française, cette Airone 250 est en très bel état d'usage.

Launched before the war as the P and PE250, the Airone (Heron) was the only 250cc bike Moto Guzzi built at the end of the war. With its horizontal pushrod single-cylinder engine developing 12bhp and its pressed steel chassis, it was one of the factory's best sellers in the mid-sized engine category. The model presented here is from before 1947, when the Airone was fitted with a telescopic front fork and rear suspension with hydraulic shock absorbers. Sold with French registration papers, this Airone 250 is in excellent used condition.

Collection Bruno Lafourcade

122

MOTO GUZZI 500 DONDOLINO

Sans titre de circulation
Unregistered
Cadre n° 24838

20.000 - 30.000 €
Sans réserve /
No reserve



Comme le souligne François Chevalier : « *Bruno Lafourcade, contrairement à moi, avait un faible pour les Moto Guzzi. Il les aimait de la même façon qu'il aimait les Bugatti.* » C'est pour cela que l'on retrouvait quatre machines de la marque de Mandello del Lario dans sa collection dont cette magnifique 500 Dondolino. Véritable « compé-client » réalisée par l'usine, la 500 Dondolino était dérivée de la Condor d'avant-guerre. Un frein à tambour en magnésium de grand diamètre, un ressort unique à l'arrière, un garde-boue profilé sont les principales modifications apportées à la partie-cycle. Le moteur reçoit de nouveaux réglages de carburation, d'allumage et de distribution et un volant d'équilibrage à section rectangulaire. Le monocylindre horizontal culbuté est suffisamment modifié pour que la machine atteigne 170 km/h. Cette machine possède un historique récent assez complet. Achetée dans une vente judiciaire en Italie en 1969 ou 1970, la Dondolino a été étonnamment transformée en version « street legal » ! A la fin des années 70, la machine est vendue « moteur grippé » à un nouveau propriétaire. La Dondolino est entièrement restaurée dans les ateliers d'Altinier Motorcycle entre 1986 et 87 et Bruno Lafourcade en fait l'acquisition en 2003. Un document d'un expert reconnu atteste de la conformité de cette rare machine.

As François Chevalier stresses: "Unlike me, Bruno Lafourcade had a penchant for Moto Guzzis. He loved them in the same way he loved Bugattis." It is for this reason that his collection included four bikes from Mandello del Lario, among them this magnificent 500 Dondolino. A true 'customer competition' model built by the factory, the 500 Dondolino was developed from the pre-war Condor. A large-diameter magnesium drum brake, a single rear spring and a streamlined mudguard were the main changes made to the chassis. The engine had new carburettor, ignition and timing settings, as well as a balance wheel with a rectangular cross-section. There were enough changes to the single-cylinder pushrod engine for the bike to reach 170kph. This example has a fairly complete recent history. Bought at a sale held by order of the court in Italy in 1969 or 1970, amazingly, the Dondolino has been converted into a street-legal machine! At the end of the 1970s, the bike was sold "with its engine seized" to a new owner. The Dondolino was completely restored in the Altinier Motorcycle workshops from 1986-87, and Lafourcade acquired it in 2003. A document from a recognised expert confirms the conformity of this rare machine.

Collection Bruno Lafourcade

123

MOTO GUZZI MOTOLEGGERA 65

Sans titre de circulation
Unregistered
Cadre n° 172492

1.500 - 3.000 €
Sans réserve /
No reserve



L'Italie de l'après-guerre va voir éclore un nombre incroyable de machines de petites cylindrées économiques. Une des plus fameuses d'entre-elles est la Motoleggera 65, apparue dès 1946. Cette petite machine est propulsée par un monocylindre deux temps de 64 cm^3, monté dans un châssis. Une fourche à parallélogramme en tôle emboutie et deux ressorts à boudins horizontaux offrent un certain confort. Cette Motoleggera pourra être immatriculée en carte grise de collection ; amusante, elle est un émouvant témoignage de la renaissance d'une marque prestigieuse.

Post-war Italy saw an incredible number of economical bikes with small engines appear. One of the most famous of these was the Motoleggera 65, launched in 1946. This little bike was powered by a two-stroke 64cc single-cylinder engine, mounted in a chassis. A pressed-steel parallelogram fork and two springs with horizontal coils offered a degree of comfort. This Motoleggera may be registered as a historic motorbike; fun to use, it is a moving testimony to the renaissance of a prestigious marque.

124

1976 MERCEDES BENZ 450 SEL 6,9L

Carte grise française
French title

Châssis nº 11603612000348

30.000 - 50.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Seulement deux propriétaires
- Etat d'origine parfait
- Une vraie berline de famille

- ***Only two owners***
- ***In perfect original condition***
- ***A real family sedan***



« Avec des métiers qui nous accaparaient, nous nous sommes retrouvés vers la fin des années 70. » se souvient François Chevalier. *« Bruno avait des moyens. Moi, j'avais des connaissances et des contacts. »* Bruno Lafourcade avait envie d'une Mercedes 6,3L, la voiture des pilotes de F1 des seventies. Mais impossible de mettre la main sur un beau modèle. *« J'ai finalement trouvé cette 6,9L qui était parfaite avec seulement 50 000 km. »*. Au bout d'un moment, la suspension arrière hydropneumatique s'est affaissée et François Chevalier a demandé un conseil à Bob Wollek, qui réalisait des essais sur le circuit Paul Ricard. *« Prends contact avec le chef d'atelier du garage Mirabeau. »* conseille le pilote alsacien. Le mécanicien recommande alors de l'équiper de ressorts conventionnels, une conversion faite par le garage Mirabeau. *« C'est sa première voiture "plaisir". Bruno s'en servait très souvent et a effectué de très nombreux kilomètres à son volant. »* La Mercedes a été méticuleusement suivie sur le plan mécanique et un journal de bord témoigne de chacune des opérations effectuées. Les jantes d'origine seront fournies au futur acquéreur. Totalisant 218 000 km, cette Mercedes Benz 450 SEL 6,9L est très belle dans sa configuration d'origine (à part la suspension arrière) et laissons la conclusion à Dominique Lafourcade, l'épouse de Bruno. *« J'adore le bruit du moteur. On dirait un Riva ! »* .

As François Chevalier recalled: "With our jobs taking up so much of our time, we found ourselves in the late 1970s. Bruno had the means. I had knowledge and contacts." Bruno Lafourcade wanted a Mercedes 6.3L, the car of F1 drivers in the 1970s, but it was impossible to find a beautiful model. "I finally found this 6.9L which was perfect with only 50,000 km." After a while the hydro-pneumatic suspension at the rear sagged and François Chevalier sought advice from Bob Wollek, who was testing at the Paul Ricard circuit. "Get in touch with the workshop foreman at the Mirabeau garage" advised Wollek. The mechanic recommended equipping it with conventional springs, a conversion made by the Mirabeau garage. "This was his first car for sheer 'pleasure'. Bruno used it very often and had driven countless miles behind the wheel." The Mercedes has been meticulously monitored mechanically and a logbook shows each of the operations carried out. The original wheels will be provided to the future owner. Totaling 218,000 km, this Mercedes Benz 450 SEL 6.9L is very beautiful in its original configuration (apart from the rear suspension) and we leave the conclusion to Dominique Lafourcade, Bruno's wife. "I love the sound of the engine. It sounds like a Riva!"



125

1963 OLDSMOBILE CUTLASS F85 « LE GENDARME DE SAINT TROPEZ »

Carte grise française
French title

Châssis nº 631M12602

30.000 - 50.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Voiture du film « Le gendarme de Saint Tropez »
- Vendue neuve en France
- Une américaine à taille européenne

- *Car from the film "Le gendarme de Saint Tropez"*
- *Sold new in France*
- *An American with a European dimension*

Cette Oldsmobile Cutlass F85, une rareté en France, fut immatriculée neuve le 17 janvier 1963, et le 20 avril suivant, elle est enregistrée dans les Bouches du Rhône au nom de la Société Nouvelle de Cinématographie et reçoit l'immatriculation 289 LJ 06. Cette voiture sera alors utilisée dans le film « Le gendarme de Saint Tropez », véritable succès populaire de Jean Girault sorti en 1964. Dans la scène finale, on reconnait en effet la voiture à bord de laquelle Louis de Funès, alias Cruchot, parade sur le port de Saint Tropez, conduit par Michel Galabru qui joue l'adjudant Gerber. Depuis cette consécration cinématographique, la voiture a troqué sa couleur blanche pour un joli bleu ciel, tandis que le compartiment moteur a conservé la couleur d'origine. La capote beige est en bon état, tout comme la sellerie, bien conservée dans l'ensemble. Le compteur est gradué en km/h et affiche un peu plus de 10 000 km, ce qui signifie dans les faits 110 000 km. Son propriétaire actuel en a fait l'acquisition dans la région de Lyon. Une facture de 2016 nous enseigne que les joints spis de pont, le joint de carter inférieur et de caches culbuteurs ont été remplacés en même temps qu'un allumage électronique et un échappement inox installés. Ce beau cabriolet n'attend qu'un nouveau propriétaire pour retourner sur le lieu de sa gloire et être garée en double file devant Sénéquier.



La voiture de la vente dans « Le gendarme de Saint Tropez » © Getty Images

This Oldsmobile Cutlass F85, a rarity in France, was registered new on 17 January 1963, and registered in the Bouches du Rhône in the name of Société Nouvelle de Cinématographie on 20 April 1963 with registration number 289 LJ 06. The car was then used in the film "Le gendarme de Saint Tropez", a real popular success by Jean Girault released in 1964. In the final scene, we recognize the car in which Louis de Funès, alias Cruchot, parades on the port of Saint Tropez, driven by Michel Galabru, who plays Warrant Officer Gerber. Since this cinematic accolade, the car has changed its color from white to a pretty sky blue, while the engine compartment has retained the original color. The beige soft top is in good condition, as is the upholstery, which is generally well preserved. The odometer is graduated in km/h and displays a little over 10,000km, which in fact means 110,000 km. Its current owner acquired it in the Lyon region. An invoice from 2016 informs us that the axle shaft seals, the lower card gasket and rocker covers were replaced and that an electronic ignition and a stainless-steel exhaust were fitted. This beautiful convertible is just waiting for a new owner to return to the place of its glory and be parked in a double line in front of Sénéquier.

126

Ex Jean-Michel Cérède

1936 BUGATTI 57 GALIBIER

Carte grise française
French title

Châssis nº 57363
Moteur nº 57331/234
Boîte de vitesses nº251

250.000 - 300.000 €

- Historique clair, même famille depuis 2006
- Restauration ancienne de grande qualité
- Superbe carrosserie usine 2ème série

- *Transparent history, same family since 2006*
- *Period, high-quality restoration*
- *Superb factory body, 2nd series*



Présentée en 1933 et dotée d'un brillant moteur 8 cylindres 3,3 litres double arbre, la Bugatti Type 57 était une des meilleures machines de Grand Tourisme du marché. Avec cette carrosserie qui offre quatre places derrière quatre portes sans montant central, la 57 « familiale » prend l'appellation Galibier.

L'exemplaire que nous présentons a un historique plutôt clair. Soulignons pour l'histoire que cette voiture est déjà passée à trois reprises sous le marteau de Maitre Poulain. Notre 57 porte le numéro de série 57.363, frappé sur sa plaque de constructeur. Elle avait été vendue neuve à Mr. Bouchon en janvier 1936. (réf. : Bugatti Magnum, p. 551), et aurait notamment appartenu ensuite à l'Ambassade de Suède à Paris. Elle était sortie d'usine équipée du moteur nº 251, mais en 1964 elle était déjà animée par le moteur nº 234, provenant d'une Atalante et qu'elle possède encore à ce jour. Sa carrosserie, d'origine, est dite « carrosserie d'usine », et porte la plaque « Carrosserie Bugatti » un temps perdue puis retrouvée. Elle deviendra dans les années 60, la propriété d'un collectionneur alsacien qui la conservera jusqu'en 1977. Elle serait devenue alors la propriété d'un historien de la marque qui la cède en 1979. Elle fut aussi la propriété de Jean-Michel Cérède, expert renommé, avant qu'elle ne soit ensuite confiée à l'Étude Poulain & Le Fur pour être présentée lors de la Semaine Internationale Automobile du

Introduced in 1933 and equipped with a brilliant 8-cylinder 3.3-litre twin-cam engine, the Bugatti Type 57 was one of the best Grand Touring automobiles on the market. Presented in this four-door, four-seater form without central pillar, the "family" 57 was called Galibier.

The example on offer comes with transparent history, and it is notable that this car has come under Maitre Poulain's hammer three times before. Our 57 has the series number 57.363 stamped on the constructor's plaque. The car sold new to Mr Bouchon in January 1936 (réf.: Bugatti Magnum, p. 551), and is then thought to have belonged to the Swedish Embassy in Paris.

Our Galibier left the factory with engine no. 251 but by 1964 was equipped with engine no. 234, taken from an Atalante, which it still has today. The coachwork is original, known as a "factory body" and has its plaque "Carrosserie Bugatti" (discovered after being lost for a while). During the 1960s, the car belonged to a collector from Alsace who kept it until 1977. It was then acquired by a marque historian who sold it in 1979. The car was also owned by the renowned expert Jean-Michel Cérède, before being entrusted to Poulain & Le Fur to be auctioned during the International Automobile Week at the Palais des Congrès in Paris on 14 December 1987. This was where the previous







Palais des Congrès à la Vente aux Enchères du 14 décembre 1987. C'est à cette occasion que le précédent propriétaire en fera l'acquisition. Elle était alors en bon état de fonctionnement, normalement entretenue, telle qu'elle était depuis les années cinquante. De 1987 à 1991, ce dernier va entreprendre une restauration complète avec le souci de respecter la configuration d'origine. Un dossier de factures témoigne d'ailleurs de l'importance des travaux réalisés à l'époque. Roulant régulièrement par la suite elle ne changera de mains qu'en 2006 lors de la vente aux enchères Artcurial du 12 juin entrant dans la famille dans laquelle elle se trouve encore aujourd'hui. Roulant régulièrement ces 15 dernières années, elle a fait l'objet d'un suivi mécanique sérieux, effectué notamment par Raphaël Rondoni de Ventoux Moteurs Ingénierie avec en 2018, plus de 23 000 € de travaux portant notamment sur le système hydraulique de freinage, la distribution ainsi que l'embrayage. Une expertise réalisée en février 2021 confirme la qualité de présentation et de fonctionnement de cette Bugatti dont la restauration réalisée il y a aujourd'hui 30 ans était de grande qualité. Il est rare de rencontrer des voitures de cette époque conjuguant authenticité, historique clair et entretien sérieux, notre 57 Galibier 2ème série est donc un exemplaire de choix pour profiter des raffinements inégalables de la marque Bugatti.

owner bought the car, then in good working condition, as it had been since the 1950s. Between 1987 and 1991, he undertook a full restoration, respecting the Bugatti's original configuration. A file of invoices documents the extent of the work carried out in period. Used regularly after that, the car didn't change hands again until 2006, when it came under the hammer at Artcurial's sale on June 12, to be acquired by the family it belongs to today. Driven regularly during the last 15 years, it has been the subject of serious mechanical maintenance, carried out mainly by Raphaël Rondoni of Ventoux Moteurs Ingénierie. In 2018, more than 23 000€ was spent on work to the hydraulic brakes, distribution and clutch. An inspection carried out in February 2021 confirms the quality of presentation and running condition of this Bugatti, which was restored to a high standard some 30 years ago. It is rare to come across cars from this era that combine authenticity and transparent history with such a serious record of maintenance, making our 57 Galibier 2nd series a special example in which to enjoy the unrivalled finesse of the Bugatti marque.

127

1949 DELAHAYE 135 CABRIOLET PAR HENRI CHAPRON

Carte grise française
French title

Châssis n° 800940
Moteur n° 800940
Carrosserie Chapron n° 6584

200.000 - 300.000 €

- Seulement une dizaine d'exemplaires similaires
- Restauration ancienne de qualité par Chapron
- Exemplaire français depuis toujours

- *One of around ten similar examples*
- *Older high-quality restoration by Chapron*
- *French car from new*



Le cabriolet 135 M que nous présentons est habillé d'une carrosserie réalisée dans les ateliers du renommé Henri Chapron, présentant certaines particularités comme les phares semi-encastrés et masque support de calandre plus proéminent. Grâce aux très précieux renseignements qui nous ont été fournis par Jean-Paul Tissot, le président du Club Delahaye France, nous savons qu'il fut immatriculé neuf en octobre 1949 dans le département de la Seine et Oise avec l'immatriculation 3778 YD 2, puis le 23 février 1951 toujours en Seine et Oise avec l'immatriculation 1449 AH 78 au nom d'un ingénieur des Mines. On retrouvera ce cabriolet dans les Hauts de Seine au milieu des années 80 avec l'immatriculation 6778 NH 92. Il sera aussi la propriété d'un ancien président du Club Bugatti. Ce cabriolet avait été précédemment restauré dans les ateliers Chapron (photo de la voiture dans les Ateliers) au milieu des années 80. Elle sera présentée lors de la vente aux enchères de la compagnie Montessuy par Maître Boisgirard en décembre 1993 à l'Aquaboulevard de Paris et sera adjugée au prix de 420.000 frs. Par la suite, la voiture sera cédée à un collectionneur du Finistère, puis acquise par son actuelle propriétaire en 2013. Cette Delahaye 135 restaurée avec soin dans le passé se trouve aujourd'hui encore en très bel état de présentation. Sa capote doublée avec ouverture

The cabriolet 135 M on offer has a body that was built in the renowned workshops of Henri Chapron, displaying particular features such as semi-recessed lights and a more prominent front nose. Thanks to valuable information received from the Club Delahaye France president, Jean-Paul Tissot, we know that the car was registered in the Seine et Oise department in October 1949, with the number 3778 YD 2. It was registered with the number 1449 AH 78 again on 23 February 1951 still in the same area, in the name of an engineer. We then come across the cabriolet in the mid 1980s in the Hauts de Seine, registered 6778 NH 92. It has also belonged to a former president of the Bugatti Club. The car has been restored by Chapron in the mid-1980s (see photo of the car in the workshop). In December 1993 it was offered at auction by Maître Boisgirard of the company Montessuy in the Aquaboulevard park in Paris and sold for 420.000 frs. Our cabriolet was subsequently sold to a collector from Finistère, and was acquired by the current owner in 2013. This Delahaye 135, carefully restored in the past, is still presented in very good condition today. Its lined soft top, that can be opened in three different positions, adds to the charm and elegant styling of this Mylord cabriolet. Used regularly, the car appears to be running well mechanically and









possible en trois positions participe à l'élégance et au charme de la ligne de ce cabriolet Mylord. Il dispose aussi bien sûr de la boite Cotal pour une utilisation douce et simple. Régulièrement utilisé, sa mécanique semble fonctionner tout à fait convenablement et notre Delahaye a régulièrement réalisé ces dernières années des périples de plusieurs jours sans problèmes de fiabilité. La production des cabriolets Chapron de ce type se serait limitée à une dizaine. Le présent cabriolet constitue donc une belle réalisation de ce modèle aux qualités encore enviables aujourd'hui, éligible pour de prestigieux évènements historiques et surtout immédiatement utilisable avec grande facilité.

is equipped with a Cotal gearbox, for smooth and simple operation. In recent years it has made regular trips lasting several days, always completing the journey reliably. The production of this type of Chapron cabriolet was limited to around ten examples and our car represents a very fine example of a model with qualities still admired today. Eligible for prestigious historic events, it can be used immediately with great ease.



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

Carte grise française
French title
Châssis nº W159A

80.000 - 120.000 €

- Elégance du dessin et prestige du carrossier
- Modèle d'une grande noblesse et rarissime
- Superbe restauration

- *Elegant design and prestigious coachbuilder*
- *Very rare, noble model*
- *Superb restoration*



Le modèle que nous présentons a été carrossé par Freestone & Webb et présente une carrosserie « Sport Saloon », avec son arrière effilé et son toit ouvrant coulissant. Les registres d'usine montrent qu'elle a d'abord appartenu à un certain J. White, de Rushden, puis à Arnold Engineering and Construction Ltd, de Clydach. Deux autres propriétaires ont été répertoriés : un Londonien puis M. S. membre de l'aristocratie britannique, qui l'a acquise en décembre 1963. Elle aurait bénéficié en 1991 d'importants travaux mécaniques réalisés chez Rolls-Royce Motors, à Crewe, pour un montant total de 40 000 £. Lorsque son propriétaire en fait l'acquisition en 2016 lors d'une vente Artcurial, la voiture se trouve dans un bel état mais, très exigeant, il va lui faire bénéficier de très nombreux travaux. Elle est démontée, son moteur, porté à 4,9L, est refait, sa boîte de vitesses mécanique est révisée, ainsi que les freins et le pont, circuit électrique refait, démétallisation, microbillage, avivage, polissage, cuivrage des pièces, peinture complète. Près de €50 000 sont dépensés chez Castels Automobiles en Dordogne pour redonner toute sa splendeur à cette automobile d'exception. La carrosserie deux tons est complétée par un intérieur magnifiquement fini, agrémenté de fauteuils en cuir havane et de garnitures de portes en drap assorties. Ce luxe de présentation est rehaussé par de belles boiseries et un coffret de cocktail aménagé dans le compartiment arrière. La malle de coffre s'ouvre et sert de support sur lequel poser une mallette de pique-nique, un rideau venant fermer le coffre juste derrière. Elle sera livrée à son futur propriétaire avec ses dossiers historiques et de restaurations (factures) successives.

The example on offer was bodied by Freestone & Webb and features a "Sport Saloon" body, a tapered rear end and sliding sunroof. The factory register tells us that the car was first owned by a certain J.White of Rushden, before passing on to Arnold Engineering and Construction Ltd, of Clydach. There are two other owners recorded here, the first from London and the second a Mr S., a member of the British aristocracy, who acquired it in December 1963. It had major mechanical work carried out in 1991 by Rolls-Royce Motors, in Crewe, for the cost of £40 000. The current owner bought the car, in excellent condition, at an Artcurial sale in 2016. Setting the highest standards for his car, he had extensive work carried out. It was dismantled, the 4.9-litre engine rebuilt, its mechanical gearbox overhauled and the brakes and electrical circuit refurbished. It was also subjected to demetallisation, microblasting, brightening, polishing, with parts copper plated and finally the whole car was fully re-painted. Close to €50 000 was spent at Castels Automobiles in Dordogne to return this exceptional automobile to its original splendour. The two-tone coachwork is complemented by a magnificently finished interior, complete with tan leather seats and door cards in matching cloth. The wood trim adds to the level of luxury and there is a cocktail cabinet fitted in the rear compartment. The trunk opens and serves as a support on which a picnic case can sit, with a curtain that closes the chest just behind it. It will be delivered to its future owner with a history file and files of invoices relating to successive restorations.

1949 DELAHAYE 135 MS COACH PAR CHAPRON

Carte grise française
French title

Châssis nº 801426
Carrosserie Chapron nº 6799

100.000 - 150.000 €

- Remarquablement restaurée par Dominique Tessier
- Élégante carrosserie Chapron
- Superbe combinaison de couleurs

- *Remarkable restoration by Dominique Tessier*
- *Elegant Chapron body*
- *Superb colour combination*

Ce superbe coach a été découvert dans une grange pendant l'année 1967, par un étudiant, membre de la famille du dernier patron de la Société des Automobiles Delahaye. Lors de cette découverte, ce coach était motorisé par son 135 M d'origine. Alors irrécupérable, lors de sa première restauration, il a été décidé d'équiper cette Delahaye d'un moteur 135 MS plus performant. La voiture sera cédée une première fois, puis de nouveau proposée à la vente par le Musée du Forez, une annonce paraissant dans la Vie de l'Auto en octobre 1994. A cette période, le coach était immatriculé dans le Rhône. En 1998, un médecin collectionneur de Saône et Loire en deviendra le nouveau propriétaire.

Un reportage complet sur sa collection, dont ce coach Delahaye paraîtra dans la revue *Rétroviseur* de juillet 2003.

En 2014, le propriétaire actuel, collectionneur averti, décidera de confier son coach, pour une restauration totale de très haut niveau, aux réputés ateliers de Dominique Tessier près de Tours. Le résultat est particulièrement réussi, la restauration ayant été faite dans les règles de l'art et tout en respectant l'origine. Le choix de teintes est notamment très judicieux, couleur prune et blanc, convenant remarquablement à ce type de carrosserie, en parfaite harmonie avec une présentation d'époque. Le moteur est complètement révisé, les freins refaits ainsi que le circuit électrique, le châssis nettoyé et repeint et la sellerie retendue d'un superbe cuir rouge. Sa boîte Cotal est révisée également. L'ébénisterie est celle d'origine mais a bénéficié d'un traitement et d'un nouveau vernis.

This superb automobile was discovered in a barn in 1967 by a student related to the previous head of the Société des Automobiles Delahaye. At the time of this discovery, when the car was presented in ivory and burgundy, it still had its original 135 M engine. This was found to be unrepairable and it was decided, during its first restoration, to install a more powerful 135 MS engine in its place. The car was sold, and then offered for sale again by the Musée du Forez, with an advert appearing in the Vie de l'Auto in October 1994. At this time the car was registered in the Rhône. In 1998, a doctor-collector from Saône et Loire became the new owner.

A full report on his collection, including this Delahaye, appeared in the magazine Rétroviseur in July 2003.

In 2014, the current owner, an astute collector, decided to have a thorough restoration carried out in the renowned workshops of Dominique Tessier, based near Tours. The results were fabulous, following a highly professional restoration respecting the original configuration of the car. The judicious choice of colours, plum and white, suit this type of period coachwork perfectly. The engine has been overhauled, the brakes and electrical system rebuilt, the chassis cleaned and repainted and the upholstery redone in a superb red leather. The car's Cotal gearbox has been refurbished and the original wooden trim has been treated and varnished.



130

1987 CITROËN 2CV6 CHARLESTON

Carte grise française
French title

Châssis nº VF7AZKA00KA272618

20.000 - 30.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Très bel état de conservation
- Mythique série spéciale « Charleston »
- Seulement 46 200 km d'origine

- *Very good state of conservation*
- *Legendary "Charleston" series*
- *Only 46,200 km from new*



Cette belle 2 Cv Charleston fut délivrée neuve, le 20 aout 1987, dans le département du Bas-Rhin, département qu'elle n'a d'ailleurs jamais quitté depuis. Elle n'a à ce jour connu que trois propriétaires dont le dernier, professionnel du modèle, en fit l'acquisition en 2015, séduit par l'état de conservation. Clin d'œil aux années 30, notre belle 2CV arbore la célèbre robe Charleston associant le rouge Delage au noir Onyx et ses sièges sont recouverts de tissus gris à coutures motif losange. A l'instar de l'autre 2CV de notre collectionneur, ses quatre pneus viennent tout juste d'être remplacés et notre exemplaire dispose lui aussi d'une ligne d'échappement inox, d'un allumage électronique et d'un catalyseur de combustion pour rouler au sans plomb ainsi que d'un deuxième rétroviseur extérieur.

Son châssis avait bénéficié à l'époque d'un traitement au Dinitrol assurant une meilleur protection de la voiture dans le temps et sa capote est d'origine. Notre exemplaire sera livré accompagné de ses doubles de clefs, de sa pochette contenant tous les manuels ainsi qu'une protection de calandre pour l'hiver. Avec seulement 46 200 km au compteur, notre Charleston qui est particulièrement bien conservée s'avère un exemplaire de choix qui fera le bonheur de tous ceux qui le croiseront ou en prendront le volant.

This beautiful 2 CV Charleston was delivered new on 20 August 1987, in the department of Bas-Rhin, a department which it never left since. To date, it has known only three owners. The last one, a professional of the model, acquired it in 2015, attracted by the state of conservation. A nod to the 1930s, this beautiful 2CV sports the famous Charleston livery, combining Delage red with Onyx black, with grey fabric and diamond pattern stitching seats. Its four tires have just been replaced and it is fitted with a stainless steel exhaust system, electronic ignition, a second electric mirror and a combustion catalyst to run on unleaded petrol. Its chassis has benefited from a treatment with Dinitrol, ensuring better protection of the car over time and its soft top is original. This example will be delivered with its duplicate keys, its pouch containing all the manuals, as well as a radiator grille protection for the winter. With only 46,200 km on the clock, this particularly well preserved Charleston is a prime example which will surely delight all those who come across it, or get behind its wheel.

131

1989 CITROËN 2CV6 CHARLESTON

Carte grise française
French title

Châssis nº VF7AZKA00KA327108

25.000 - 35.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Seulement 20 845 km d'origine
- Superbe état de présentation
- Désirable série « Charleston », rarissime en gris

- *Only 20,845 km from new*
- *In a superb condition*
- *Very desirable "Charleston" series in grey*



Cet exemplaire se présente dans un remarquable et rare état de conservation qui s'explique certainement par le très faible kilométrage de 20 845 km. Il s'agit d'une désirable et recherchée version Charleston associant le gris cormoran et le gris nocturne à un intérieur en tissu gris. Mis en circulation le 18 janvier 1989, il s'agit l'un des tout derniers exemplaires produits de cette mythique voiture française dont son propriétaire, véritable spécialiste du modèle, fit l'acquisition en 2015. Afin de parfaire son état, notre 2 CV reçut notamment un échappement inox, un allumage électronique, un deuxième rétroviseur extérieur, un catalyseur de combustion lui permettant de rouler au sans plomb. Il fut de plus révisé et ses quatre pneus viennent tout juste d'être remplacés. Les sièges ont été recouverts d'une housse similaire aux revêtements d'origines car c'est l'élément de la voiture qui fut légèrement patiné par le temps, la capote est d'origine et elle dispose de son double de clefs. Ses commandes et sa conduite sont d'une grande douceur, preuve de la fraicheur de notre modèle. Les beaux exemplaires de 2 CV se disputent désormais les faveurs des collectionneurs et celui-ci est une rare opportunité de faire l'acquisition d'une 2CV Charleston en superbe état, l'occasion de remonter le temps à bord de ce symbole de l'automobile française.

This example is in a remarkable and rare state of preservation, which can certainly be explained by the very low mileage of 20,845 km from new. This is a very desirable and much sought-after Charleston version combining cormorant grey and night grey with a grey fabric interior. Registered on 18 January 1989, it is one of the very last examples produced of this legendary French car. Its owner, a true specialist of the model, acquired it in 2015. In order to perfect its condition, this 2 CV was fitted with a stainless-steel exhaust system, electronic ignition, a second exterior mirror, and a combustion catalyst allowing it to run on unleaded petrol. It was also overhauled, and its four tires have recently been replaced. The seats have been covered with a cover similar to the original ones, being the element of the car which had slightly weathered by time, the soft top is original, and it has its duplicate keys. Its controls and handling are extremely smooth, proof of the condition of this model. The beautiful examples of 2CV are now competing for the attention of collectors, and this is a rare opportunity to acquire a 2CV Charleston in superb condition, with the opportunity to go back in time aboard this symbolic French automobile.

132

1939 TALBOT LAGO SPECIAL T150 C CABRIOLET USINE

Carte grise française
French title

Châssis n° 90063
Moteur n° 85180

380.000 - 600.000 €

- Histoire exceptionnelle, même propriétaire depuis 1963
- Rare version équipée du moteur compétition
- Restauration extrêmement soignée
- Superbe intérieur d'époque
- Modèle rare, racé et élégant

- *Exceptional history, one owner since 1963*
- *Rare example fitted from new with competition engine*
- *Extremely meticulous restoration*
- *Superb period interior*
- *Rare model, streamlined and elegant*



« Lorsque je vis cette voiture pour la première fois, en 1963, ce fut un coup de foudre ! » a écrit l'actuel propriétaire de cette voiture dans un livret qui lui est consacré.*« J'ai été saisi par sa beauté. Elle était garée le long d'un trottoir, dans une rue de Puteaux, et correspondait tout à fait à ce que je cherchais depuis longtemps. Aussitôt, je me suis adressé au garage d'en face, où d'autres voitures étaient stationnées. Un homme vint à ma rencontre, grand et fort, environ la soixantaine. C'était Georges Grignard, le célèbre coureur automobile. "Oui, elle est à vendre," m'a-t-il répondu quand je lui ai posé la question. J'ignorais à cet instant qu'une longue aventure allait commencer... »*

En fait, l'aventure a débuté trois ans auparavant. En 1960, alors au service militaire en Algérie, notre collectionneur est sollicité par des amis du contingent, libérés et rentrant en France, pour acheter leur voiture pour la modique somme d'un franc symbolique. Il s'agit d'une Talbot T120 limousine, imposante machine dotée de strapontins et d'une glace de séparation chauffeur. *« Je me suis servi de cette voiture pendant plusieurs mois et fut conquis par la puissance, le confort, la tenue de route et la boîte Wilson qui permettait de changer les vitesses aussi vite que sur une moto »*, précise-t-il. A la veille de rentrer en France, il cède à son tour la voiture à un autre militaire, pour le même franc symbolique, mais il est pris par la passion de la marque et, une fois dans l'Hexagone, se met en quête d'une voiture identique. Il découvre une magnifique berline T26 ayant été utilisée par le président de la

***"When I saw this car for the first time in 1963, it was love at first sight! »** wrote the current owner in a booklet dedicated to the car. «I was struck by its beauty. It was parked along a pavement, on a street in Puteaux, and was exactly what I had been searching for, for a very long time. I went straight to the garage opposite, where there were other cars parked. A man came out to meet me, tall and strong, about sixty. It was Georges Grignard, the famous racing driver. «Yes, it's for sale», he replied to my question. I didn't know then that this would be the beginning of a long adventure...»*

In fact, the adventure had started three years earlier. In 1960, while on military service in Algeria, our collector was asked by friends who had just finished their service and were returning to France, to buy their car for the modest, token sum of one franc. This was a Talbot T120 limousine, an imposing machine equipped with fold-down seats and driver's separation window. «I used this car for several months and was impressed by its power, comfort and handling as well as the Wilson gearbox that allowed you to change gears as swiftly as on a motorbike», he recalled. The day before returning to France, he passed the car on to another soldier, again for a token one franc. By then, however, he had developed a passion for the marque and once back home, he set about looking for an identical car. He discovered a magnificent T26 saloon that had been used by the president of the Republic,









République Vincent Auriol mais qui souffre d'un piston grillé. N'ayant pas les moyens de la réparer, il s'en détourne à regret et c'est quelque temps plus tard que, à Puteaux, il tombe en arrêt devant la T150 C évoquée plus haut. Elle est en dépôt-vente chez Georges Grignard, connu pour ses exploits de pilote au volant d'Amilcar, Delahaye et Talbot, des années 20 jusqu'à 1956, quand il a raccroché son casque. En 1959, à la suite du rachat de Talbot par Simca et de l'arrêt de la marque, il a racheté un stock de pièces qu'il commercialise au sein de son garage de Puteaux.

C'est donc là que notre collectionneur découvre la T150 C, modèle particulièrement intéressant puisque le « C » traduit la présence d'un moteur « compétition » réservé aux Lago Spécial. Conçu par Walter Becchia, ce 6-cylindres 4 litres culbuté comporte une culasse en alliage à soupapes en tête et chambres de combustion hémisphériques et, alimenté par trois carburateurs Zenith Stromberg, il développe 150 ch, chiffre particulièrement élevé pour l'époque. L'autre particularité technique de ce modèle est sa boîte Wilson présélective à quatre rapports et engrenages épicycloïdaux. Enfin, son élégante carrosserie cabriolet 4 places est un modèle usine, comme la plupart des Talbot de cette époque. La voiture exposée chez Georges Grignard est donc extrêmement séduisante, mais chère : *« La négociation a duré plusieurs mois car le prix était trop élevé pour mes possibilités. Finalement j'ai obtenu l'accord du propriétaire, malgré l'offre d'achat* >>>

Vincent Auriol, but which had a burnt piston. Not having the means to repair it, he regretfully turned it down, and it was a little while later, in Puteaux, that he came to a halt in front of the T150 C mentioned above. The car was on consignment with Georges Grignard, famous for his racing exploits in Amilcars, Delahayes and Talbots, that dated from the 1920s through to 1956, when he hung up his helmet. In 1959, when Simca took over Talbot and the marque was discontinued, he bought a stock of spare parts and sold these from his garage in Puteaux.

It was here that our collector discovered the T150 C, a particularly interesting model as the «C» indicated the presence of a «competition» engine reserved for Lago Specials. Designed by Walter Becchia, this 6-cylinder, 4-litre pushrod engine had an alloy cylinder head with overhead valves and hemispherical combustion chambers, fed by three Zenith Stromberg carburettors. It produced 150 bhp, a high figure for this period. The other special technical feature of this model was the four-speed Wilson preselector gearbox with epicyclic gears. Finally, the elegant 4-seater cabriolet coachwork was a factory model, as were most Talbots of this period. The car on view with Georges Grignard was therefore extremely appealing, but expensive: «The negotiation lasted several months as the price was more than I could afford. I finally obtained the agreement of the owner, in spite of an offer from >>>



>>>d'un producteur de films qui voulait découper la caisse pour poser une caméra sur le châssis. » On en frémit rétrospectivement...

Ravi de son achat, notre collectionneur décide d'emmener la voiture en Charente, chez ses parents, où elle sera à l'abri. Accompagné de son beau-frère, il effectue le voyage par la route : *« 500 km en 8 heures ; pointe de vitesse, chronomètre en main, 160 km/h. Sa tenue de route est exceptionnelle et, dans les virages serrés, elle chasse en même temps sur les quatre roues en dérapages contrôlés du fait de la bonne répartition des poids entre les roues (boite de vitesse séparée du moteur et passagers au centre du châssis). Mais l'embrayage patinait et la carrosserie était très fatiguée, pour ne pas dire branlante »*, conclut-il, comprenant alors qu'une restauration s'impose. N'ayant pas les moyens de faire appel à une entreprise spécialisée, il cherche un local en région parisienne pour effectuer lui-même les travaux. Sans succès, le découragement lui suggère parfois de vendre la voiture... Mais enfin, en 1988, un de ses amis lui parle de la CAAPY (Collection de l'Aventure Automobile à Poissy), qui dispose de locaux et d'un atelier à Carrières-sous-Poissy. Il s'ensuit une restauration qui va durer plusieurs années, avec l'aide précieuse des membres de l'association sans lesquels tout cela n'aurait pas été possible. Extrêmement complète, cette remise en état concerne tous les aspects de la voiture : châssis, boiseries, carrosserie, mécanique, électricité, accessoires, aménagement intérieur... Pour la couleur de carrosserie, notre passionné ne parvient pas à se satisfaire des essais de bleu : *« Soit la couleur était trop sombre et me paraissait noire, soit elle était claire et me rappelait une voiture d'enfant en plastique. »* Il va donc opter pour un rouge foncé qui sied à merveille à cette carrosserie sportive.

Le dossier qui accompagne la voiture décrit par le menu les différentes étapes, un temps perturbé par la fermeture du musée et le déménagement des locaux de la CAAPY, au début des années 2000. Le soin apporté à la restauration est impressionnant. Enfin, en 2007, les travaux arrivent à leur terme et la voiture peut être exposée à Rétromobile 2008 sur le stand de l'association.

L'histoire de cette voiture est exceptionnelle. Achetée par l'intermédiaire d'un ancien pilote Talbot, elle est restée entre les mêmes mains depuis 1963 et a fait l'objet d'une restauration menée par une équipe de passionnés, avec les conseils des membres avisés de l'association consacrée à la marque. Aujourd'hui dans un bel état, équipée de sa mécanique et de sa sellerie d'origine, affichant une forme racée que souligne la pointe effilée des ailes arrière, cette Talbot Lago Spécial T150 C est prête à partir en voyage avec son nouveau propriétaire ou à s'exposer dans les évènements historiques les plus en vue.

>>>a film producer who wanted to cut out a section of bodywork to fit a camera on the chassis.» We shudder at the thought today...

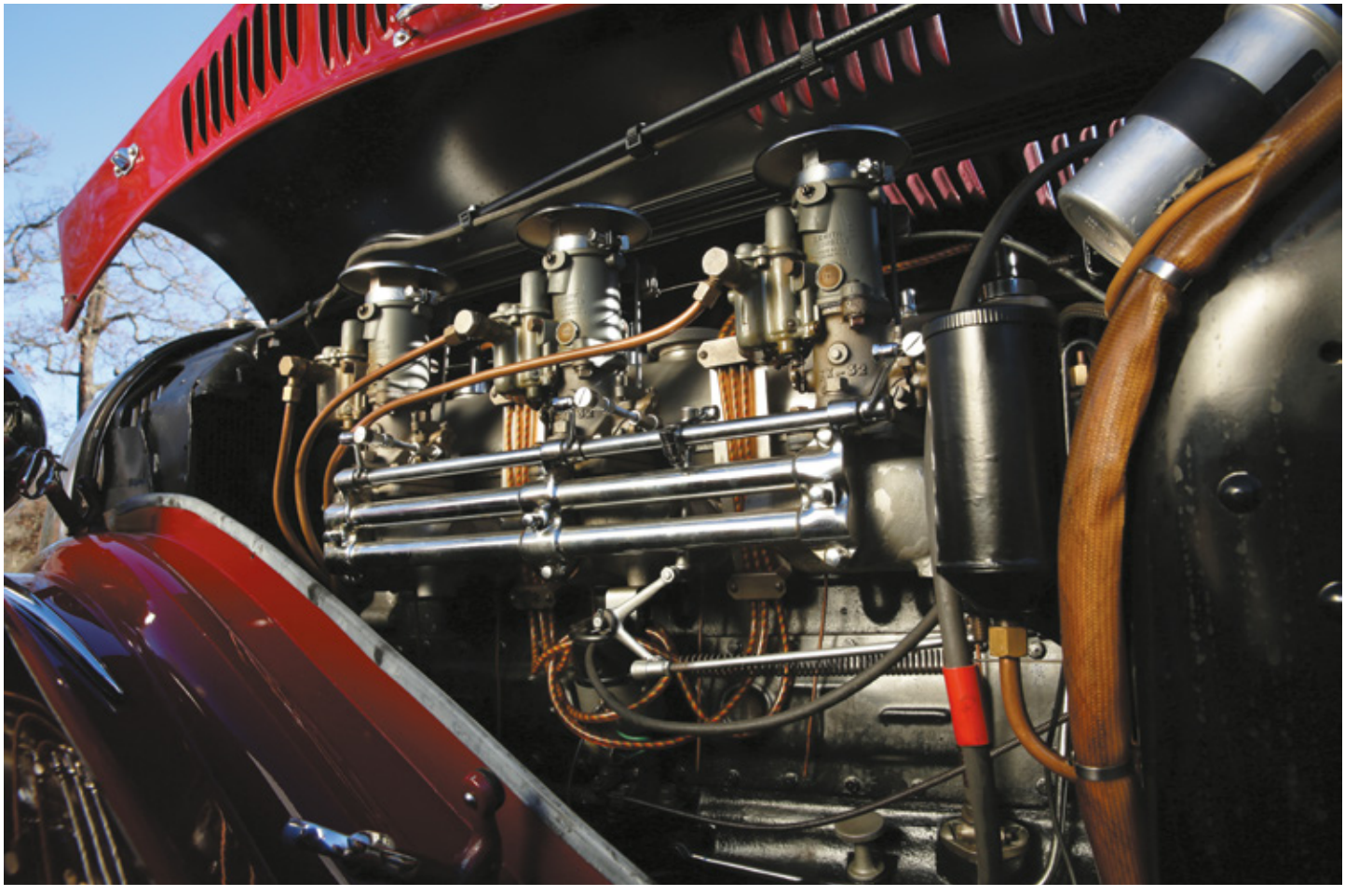
Delighted with his purchase, our collector decided to take the car to his parents in Charente, where it could be stored safely. Accompanied by his brother-in-law, he made the journey by road: «500 km in 8 hours; top speed, stopwatch in hand, 160 km/h. The handling is exceptional and in tight corners, it drives on all four wheels in controlled skids, with good weight distribution between the wheels (gearbox separated from the engine, and passengers in the centre of the chassis). But the clutch slips and the coachwork is very tired, not to say falling apart», he concluded, understanding that a restoration was necessary. Not having the means to call on a specialised business, he searched for someone local in the Paris area who could carry out the work. Having no luck, his discouragement sometimes led him to think about selling...Finally, however, in 1988, one of his friends told him about CAAPY (Collection de l'Aventure Automobile à Poissy), that had premises and a workshop at Carrières-sous-Poissy. The restoration that followed took several years, with the invaluable help of members of the association without whom none of this would have been possible. Extremely comprehensive, this restoration project covered every aspect of the car: chassis, wood trim, coachwork, engine, wiring, accessories, interior layout... For the body colour, our enthusiast was not satisfied with the tests of various blues: «Either the colour was too dark and looked black to me, or it was too light and reminded me of a plastic toy car.» He therefore opted for a dark red that suits the sporty bodywork perfectly.

The file with the car describes every stage of the work in minute detail, with a period of disruption in the early 2000s caused by the closure of the museum and relocation of the CAAPY premises. The attention to detail in this restoration is very impressive. The work was finally completed in 2007 and the car was displayed on the association's stand at Retromobile 2008.

The history of this car is exceptional. Acquired through a former Talbot driver, it has been in the same hands since 1963 and has been the subject of a restoration carried out by a team of enthusiasts, with the help and advice of knowledgeable members of the marque association. Presented today in superb condition, equipped with its original engine and upholstery, this Talbot Lago Special T150 C, the tapered rear wings accentuating its streamlined form, is ready to set off on a journey with its new owner, or to be displayed at the best historic events.




2268 BA75



1950 GORDINI TYPE 18S

Carte grise française
French title

Châssis n° 020S

800.000 - 1.600.000 €

- Berlinette pilotée par Juan Manuel Fangio et José Froilán González
- Palmarès important incluant une participation aux 24 Heures du Mans 1950 et au Rome-Liège-Rome 1951
- Equipée de l'unique moteur Gordini à compresseur existant
- Etat d'origine exceptionnellement préservé
- Fabuleux historique minutieusement documenté

- *Berlinette driven by Juan Manuel Fangio and José Froilán González*
- *Significant competition history including the 1950 Le Mans 24 Hours and 1951 Rome-Liège-Rome*
- *Fitted with the only supercharged Gordini engine in existence*
- *Exceptionally well-preserved original condition*
- *Fabulous and well documented history*

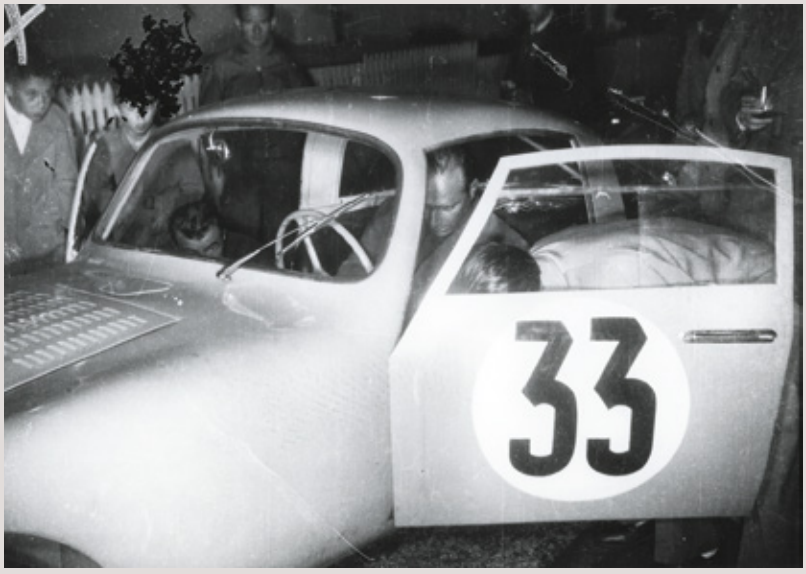
24 juin 1950. Près de 200 000 spectateurs sont massés tout autour des 13,492 km du tracé des 24 Heures du Mans. Ils attendent que 16h00 s'affiche sur la pendule Dutray. A cet instant précis, le préfet de la Sarthe abaisse le drapeau tricolore et les pilotes s'élancent vers leur voiture. En costume marron, Juan Manuel Fangio traverse la piste en courant et s'installe dans le siège baquet bleu marine de la Gordini n°33. L'histoire est en marche...

Quelques mois auparavant, l'annonce de l'organisation du premier Championnat du Monde des Pilotes de Formule 1 remet les bureaux d'études en marche. >>>

24 June 1950. Nearly 200,000 spectators gathered around the 13.492km circuit for the Le Mans 24 Hours, waiting for 4.00 to come around on the Dutray clock. At that exact moment, the Prefect of the Sarthe dropped the French flag and the drivers rushed over to their cars. In a brown suit, Juan Manuel Fangio ran across the track and got into the navy blue bucket seat of the Gordini no. 33. History was in the making...

A few months earlier, with the announcement that the first Formula 1 World Drivers' Championship would be held, >>>





Fangio assis dans la Gordini © DR



Fangio au volant de la Gordini 33 passant sous le Dunlop © AFP



L'écurie Simca-Gordini au complet, le Mans 1950 avec la 33 de Fangio
© «Courtesy of Revs Institute, Smith Hempstone Oliver Photograph Collection»

>>>La réglementation, qui est calquée sur celle de la précédente Formule Internationale, autorise les moteurs atmosphériques de 4 500 cm³ ou suralimentés de 1 500 cm³ maximum. Amédée Gordini et son équipe, dont certains des plus compétents ont travaillé chez Bugatti, conçoivent deux moteurs : un 12 cylindres en V de 4,5 l type 45G et un 4 cylindres en ligne de 1,5 l, type 15C à compresseur et culasse hémisphérique ; le bloc moteur est en alliage léger avec un vilebrequin à cinq paliers, un arbre à cames latéral, de petits culbuteurs, un carter sec, etc.

Installé au 69-71, Boulevard Victor, Paris 15e, l'Atelier Gordini rassemble 45 personnes et l'équipe n'est financée que par les primes d'engagement et d'arrivée, les sponsors et les mécènes. Simca, le principal sponsor de Gordini depuis cinq années (qui sera également le sponsor de Matra vingt ans plus tard) refuse ces deux types de moteur. Le V12 Gordini 45G, sera cependant fabriqué à cinq exemplaires sous le nom d'Osca, l'officine des frères Maserati. Comme à son habitude, Amédée Gordini ne baisse pas les bras. Il persiste même en engageant au Grand Prix de Monaco 1950 deux monoplaces à moteur type 15C à compresseur pour Maurice Trintignant et Robert Manzon. Ce passage en force, sera une des raisons du non renouvellement du contrat de sponsoring avec Simca en septembre 1950.

En ce mois de mai 50, le Sorcier fait également une annonce très médiatisée. Avec une pointe de machiavélisme, Amédée Gordini révèle que Juan Manuel Fangio, auréolé de ses récentes victoires aux Grand Prix de Pau (Maserati) et San Remo (Alfa Romeo), et José Froilán González participeront aux prochaines 24 Heures du Mans au volant d'une nouvelle Gordini. Deux pilotes de Grand Prix dans une Gordini équipée du moteur à compresseur de Formule 1... La nouvelle fait sensation !

Une Berlinette sophistiquée

Cette nouvelle Gordini type 18S est fabriquée à seulement deux exemplaires. Les châssis tubulaires, numérotés 020 et 021, sont équipés d'une suspension Dubonnet type 15 à l'avant et de celle des Formule 1 types 45G et 16, à barres de torsion à l'arrière.

Dessinée et réalisée chez Gordini, la carrosserie est très originale, entièrement réalisée en duralumin et très soignée sur le plan aérodynamique. La totalité du soubassement est caréné et la carrosserie intègre, sans doute pour la première fois, le volume des ailes arrière à l'intérieur de l'habitacle tandis que les larges montants de portes se fondent dans les galbes de la carrosserie. La lunette arrière en Plexiglass, qui provient d'éléments de l'habitacle d'un hélicoptère Djinn, a été modifiée pour une parfaite adaptation. Afin que le pilote soit positionné le plus au centre de l'auto, son siège est déporté contre le tunnel de l'arbre de transmission ; la goulotte du réservoir d'huile du moteur est logée entre le tunnel central et le siège passager, positionné contre la portière droite. Avec un empattement très court de 2,22 m et une longueur de 3,61 m, la berlinette est d'une maniabilité diabolique. Elle ne pèse que 550 kg, ce qui est une bonne nouvelle compte-tenu de la corpulence de Gonzalez, annoncé pour 102 kg !

Le moteur type 15C de 1 491 cm³ est équipé d'un compresseur Wade RO15 en magnésium et est assimilé à un 2 982 cm³ atmosphérique. Le châssis n°020S (S pour Sport), qui reçoit le moteur n°16, sera confié à Juan Manuel Fangio et José Froilán González (numéro 33) et le 021S, qui est équipé du moteur n°18, est destiné à Maurice Trintignant et Robert Manzon (numéro 32).

Le Grand Prix de Monaco, qui devait servir de séance d'essais pour les moteurs types 15C à compresseur, se passe mal pour les Gordini. Elles sont impliquées dans le gigantesque carambolage provoqué par le tête-à-queue de l'Alfetta de Farina dans le premier tour. Les sept monoplaces qui suivaient la voiture de Nino Farina abandonnent. La victoire revient à Fangio, qui remportera également le Grand Prix de Belgique (Alfa-Romeo), juste avant le Mans.

Les deux Gordini arrivent dans la Sarthe, sans d'autres essais que >>>

>>>*the development departments set to work again. The regulations, modelled on those of the previous International Formula, allowed naturally-aspirated engines of up to 4500cc or supercharged engines up to 1500cc. Amédée Gordini and his team, some of whose most talented members had worked for Bugatti, designed two engines: a 4.5-litre Type 45G V12 and a 1.5-litre Type 15C in-line 'four' with a supercharger and hemispherical cylinder head; this had a light-alloy block and a crankshaft with five main bearings, a side-mounted camshaft, small rocker arms and a dry sump.*

Based at 69–71 Boulevard Victor in Paris, Gordini's workshop employed 45 staff and was financed solely by its entry and finishing bonuses and by its sponsors and patrons. Simca, Gordini's main sponsor for five years (who would also be Matra's sponsor 20 years later) rejected both engines. Five examples of the 45G Gordini V12 would nonetheless be built under the Osca name, the outfit set up by the Maserati brothers. As always, Gordini did not give up. He even persisted by entering two single-seaters with Type 15C supercharged engines in the 1950 Monaco Grand Prix for Maurice Trintignant and Robert Manzon. This recourse to force was one of the reasons why the sponsorship deal with Simca was not renewed in September 1950.

In May 1950, Gordini, nicknamed 'The Sorcerer', also made a highly publicised announcement. With a Machiavellian touch, Gordini revealed that Fangio, fresh from his recent victories in the Grands Prix at Pau (in a Maserati) and San Remo (in an Alfa Romeo), and José-Froilán González would take part in the next 24-Hour race at Le Mans driving a new Gordini. Two Grand Prix drivers in a Gordini with a supercharged Formula 1 engine... The news created a sensation!

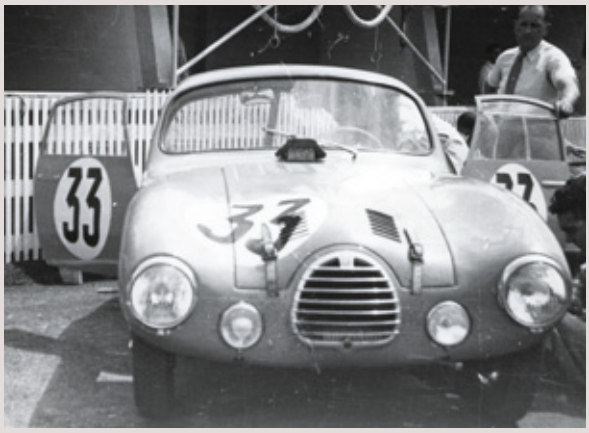
A sophisticated berlinette

Just two new Type 18S Gordinis were built. The tubular chassis, numbered 020 and 021, were fitted with Type 15 Dubonnet suspension at the front and torsion bar suspension from the Type 45G and Type 16 Formula 1 models at the rear. Designed and built by Gordini, the bodywork was highly original, made entirely from Duralumin and with great care taken over its aerodynamics. It had a full underbody fairing and, no doubt for the first time, the rear wheelarches were integrated within the interior of the car, while the wide door pillars merged into the curves of the bodywork. The rear screen, made from Plexiglass, came from a Djinn helicopter and was modified to fit perfectly. So that the driver would be as close to the centre of the car as possible, his seat was relocated right next to the transmission tunnel; the filler pipe for the engine oil wasrouted between the centre tunnel and the passenger seat, which was positioned against the right-hand door. With a very short 2.22m wheelbase and an overall length of 3.61m, the car was remarkably agile. It weighed just 550kg, which was welcome news, given González' portly build (an estimated 102kg!).

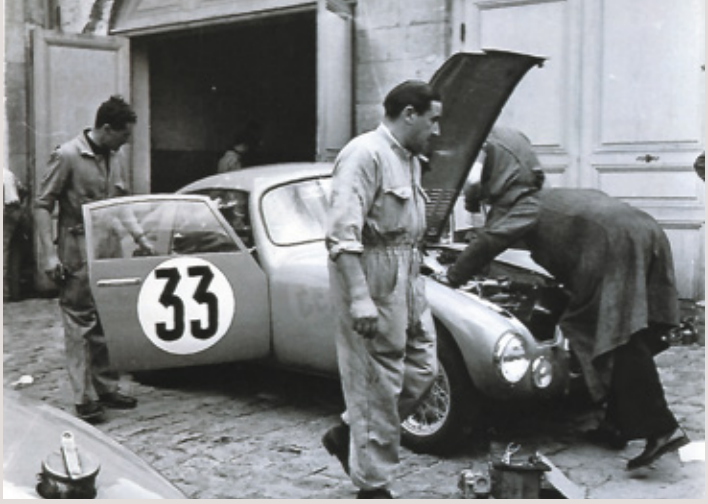
The 1491cc Type 15C engine was fitted with a Wade RO15 supercharger made from magnesium and was rated as equivalent to a 2982cc naturally-aspirated unit. Chassis no. 020S (S for Sport), fitted with engine no. 16, was allocated to Fangio and González (no. 33), while chassis no. 021S, with engine no. 18, was assigned to Trintignant and Manzon (no. 32).

The Monaco Grand Prix, which was intended to serve as a test session for the Type 15C supercharged engines, went badly for the Gordinis. They were involved in the huge pile-up caused by Nino Farina's spin in his Alfetta on the first lap. The seven single-seaters following Farina's car all retired. Victory went to Fangio, who also won the Belgian Grand Prix (in an Alfa Romeo), just before Le Mans.

The two Gordinis arrived in the Sarthe without the benefit of any tests other than those >>>



La Gordini de Fangio rangée en épis juste avant le départ © DR



Entre les séances d'essais, une dernière mise au point dans le garage loué par Gordini au Mans © DR



Pendant la seconde séance d'essais, Gonzalez aide le mécanicien Athos © DR



Amédée Gordini à côté de la Gordini 00020 de Fangio après le contrôle du pesage © DR



Après les essais de nuit, Amédée Gordini, Fangio et Gonzalez, répondent au journaliste Buccianeri de la revue L'Automobile © DR





>>>ceux effectués sur le Boulevard Victor. Cela n'empêche pas Fangio d'être fasciné lors des premiers essais de nuit. « *C'est merveilleux. Je n'ai jamais vu, même en Amérique, des installations aussi somptueuses pour une course automobile. J'aurais vraiment regretté de ne pas participer à une course de si grande envergure* » déclare le champion argentin (France-Soir du 23 juin). Il ajoute (Epoque du 24 juin) que « *Le spectacle d'Indianapolis est inexistant auprès de celui qu'offre le circuit du Mans. Indianapolis est une petite kermesse comparée à celle-ci. Les stands de ravitaillement illuminés comme une rue de Buenos Aires, sont quelque chose de magnifique, presque surnaturel. Le Mans c'est le Buenos Aires de la France !* ».

En version Formule Un, les moteurs 15C développent 138-140 cv à un régime de 5500 tr/mn. Mais, en version Le Mans, leur puissance est diminuée à cause de la règlementation de l'ACO qui impose l'utilisation de carburant du commerce avec un indice d'octane de 80. Cela n'empêche pas Fangio d'atteindre les 235 km/h dans les Hunaudières, aussi vite que la Talbot T26GS (11055) à moteur 4,5 l de Louis Rosier. Mais la puissance manque en sortie de virage pour la Gordini « 3 l » ; le meilleur tour de Rosier est effectué à 155,677 km/h de moyenne tandis que celui de Fangio est réalisé à une vitesse 144,911 km/h. Lors de la dernière séance d'essais, Raymond Sommer prend l'avantage avec un tour à 161,904 km/h de moyenne. Mais, à ce rythme, la Ferrari 195S (060M) bleue ciel a peu de chance de voir le drapeau à damiers.

Paradoxalement, Simca demande que ni son nom, ni son emblème à l'hirondelle ne soient peints sur la carrosserie des deux berlinettes, contrairement aux cinq autres barquettes Gordini à moteur atmosphérique, engagées dans l'épreuve. Le samedi 24 juin à 13 heures, le réservoir de carburant des berlinettes est vidangé pour être rempli de 95 litres d'essence devant un commissaire sportif qui plombe le bouchon de remplissage pour un délai minimum de 25 tours. Dès 15 heures, les soixante voitures, dont quarante et une découvertes, sont alignées en épi devant les stands, selon leur numéro de course correspondant à l'importance de leur cylindrée par écurie. Les spectateurs s'extasient devant la curieuse MAP à moteur diesel suralimenté, une petite Simca Cinq, le spectaculaire « tank » Cadillac et les Allard, Talbot, Ferrari, Aston Martin, Jaguar, Delahaye, etc.

A 15 heures et 59 minutes, les pilotes se positionnent face à leur auto dans leur numéro cerclé. Une minute plus tard, le drapeau français s'abaisse et libère la meute. Fangio se jette dans le siège baquet bleu>>>

>>>*on the Boulevard Victor. This did not stop Fangio from being fascinated during the first tests at night. "It's marvellous. Even in America, I have never seen such a lavish setup for a motor race. I would have been really sorry not to have taken part in a race on such a grand scale", the Argentinian champion declared (France-Soir, 23 June). He added (Epoque, 24 June) that "The show at Indianapolis is non-existent compared with that at Le Mans. Indianapolis is like a village fête next to this. The pits, lit up like a street in Buenos Aires, are quite magnificent, almost supernatural. Le Mans is the French Buenos Aires!"*

In Formula 1 spec, the 15C engines developed 138–140bhp at 5500rpm. But in Le Mans trim, their power was reduced because of the ACO regulations which stipulated the use of commercially available 80-octane petrol. This did not prevent Fangio from reaching 235kph on the Hunaudières, as fast as Louis Rosier's 4.5-litre Talbot T26GS (11055). But the '3-litre' Gordini was lacking in power coming out of the corners; Rosier's best lap was at an average of 155.677kph, while Fangio's best speed was 144.911kph. During the final practice session, Raymond Sommer took the lead with a lap at an average speed of 161.904kph. Driven at this pace, however, the sky blue Ferrari 195S (060M) stood little chance of seeing the chequered flag.

Paradoxically, Simca asked that neither its name nor its swallow logo should be painted on the two berlinettes, unlike the other five naturally-aspirated Gordini roadsters entered in the race. On Saturday 24 June at 1PM, the fuel tanks of the berlinettes were drained and refilled with 95 litres of petrol in front of a steward who put a lead seal on the filler cap for a minimum of 25 laps. At 3PM, the 60 cars – 41 of them open models – lined up at an angle in front of the pits, in the order of their racing numbers, corresponding to their engine capacity within each team. The spectators were in raptures over the curious MAP with its supercharged diesel engine, a little Simca 5, the spectacular Cadillac 'tank' and the cars from Allard, Talbot, Ferrari, Aston Martin, Jaguar and Delahaye.

At 3.59PM, the drivers took up their positions in the numbered circles opposite their cars. A minute later, the French flag came down and the pack was set loose. Fangio jumped into the navy blue bucket seat, turned on the ignition with his left hand, while pressing the starter with his right hand. >>>


4831-B-75



>>>marine, mettant le contact de la main gauche tout en actionnant le démarreur de la droite. Mais le moteur peine à se mettre en route et la n° 33 s'élance en queue de peloton.

En moins d'une heure, Fangio est remonté à la 10e place et la berlinette de Trintignant est en 6e position, ce qui correspond au tableau de marche prévu par le Sorcier en début de course. Dans la troisième heure, Fangio dépasse Manzon, qui a relayé Trintignant, et se retrouve 9e. Au 32e tour, le thermostat se bloque dans le moteur de la n°32, provoquant une surchauffe et son abandon. Au cours de la 5e heure de course, Fangio indique lors de son ravitaillement qu'il y a un disfonctionnement de l'allumage au-dessus de 4 800 tr/mn. La cause est vite trouvée : la tête de la magnéto Vertex Scintilla est fêlée. Le règlement exige que les réparations soient effectuées par le pilote se trouvant au volant et le mécanicien désigné, qui est Athos Querzola. Mais il est aussi indiqué que les réparations doivent être exécutées avec les pièces et l'outillage emportés à bord. Hélas, il n'y a pas de tête de Vertex dans l'habitacle. Athos cherche une solution en utilisant tour à tour du Chatterton, du fil de fer, un collier, etc. Le temps passe avant qu'il ne trouve une solution et 15 tours sont perdus quand González repart. Les deux argentins entament alors une nouvelle remontée. Mais, peu après 5 heures du matin, au 95e tour de course, González rentre au stand, suivi d'un panache bleuté. Un ressort de soupape d'échappement s'est cassé et le piston s'est percé en écrasant la soupape. L'abandon pour le fameux duo argentin est inéluctable. Quelques heures plus tard, le public célèbre une victoire tricolore avec le succès de la Talbot-Lago de l'équipage Rosier, père et fils.

La suite de la saga en course

En juillet 1950, la Gordini 20S est engagée aux 12 Heures de Paris, sur le circuit de Montlhéry. Equipée d'un moteur type 15 atmosphérique, elle abandonne sur rupture d'une barre de torsion. En 1951, Amédée, qui envisage de commercialiser des berlinettes avec ou sans compresseur, édite un catalogue et repeint ses deux berlinettes en bleu foncé. Elles sont engagées en août 1951 dans le très éprouvant rallye Liège-Rome-Liège sans étape. Le châssis 20S est alors propulsé par le moteur n°09 type 16 en alu et magnésium, à deux arbres à cames en tête. Alimenté par deux carburateurs Solex, il développe une puissance de 120 cv à 6 000 tr/mn. Les berlinettes sont équipées d'une boîte et d'un pont type 16 mais aussi d'une vitre coulissante en Plexiglass sur la porte droite, d'un lave-glace,

>>> But the engine struggled to get going and no. 33 set off at the back of the field.

In less than an hour, Fangio had climbed to 10th place, while Trintingant's berlinette was 6th, matching the running order Gordini had planned at the start of the race. During the third hour, Fangio passed Manzon, who had taken over from Trintignant, and moved up to 9th place. On its 32nd lap, the thermostat on the engine of no. 32 jammed, causing it to overheat and retire. During the fifth hour of the race, Fangio indicated during a refuelling stop that there was an ignition fault above 4800rpm. The cause was soon found: the cap of the Vertex Scintilla magneto was cracked. The regulations stipulated that repairs had to be carried out by the driver then at the wheel and his designated mechanic, in this case Athos Querzola. But they also required that repairs had to be completed using the parts and tools carried in the car. Unfortunately, they had no cap for the magneto on board. Querzola looked for a solution using in turn insulating tape, iron wire and a clamp. The time went by until he came up with a solution and they had lost 15 laps by the time González could restart. The two Argentinian drivers then worked their way back up the field. Shortly after 5AM, however, on the 95th lap, González came back into the pits with a trail of blue smoke behind him. One of the exhaust valve springs had broken and the piston was holed as it slammed into the valve. Retirement was inevitable for the famous Argentinian duo. A few hours later, the public celebrated a French victory with the success of the Talbot-Lago of Louis Rosier and his son.

The racing story goes on

In July 1950, the Gordini 20S was entered in the Paris 12 Hours race at Montlhéry. Fitted with a naturally-aspirated Type 15 engine, it had to retire when a torsion bar broke. In 1951, Gordini, who was considering selling berlinettes with or without superchargers, published a catalogue and repainted both cars dark blue. They were entered in the very arduous non-stop Liège-Rome-Liège rally in August 1951. Chassis 20S was at the time powered by engine no. 9, a Type 16 aluminium and magnesium unit with twin overhead camshafts. Fed by two Solex carburettors, it developed 120bhp at 6000rpm. The berlinettes were fitted with a Type 16 gearbox and rear axle, as well as a sliding Plexiglass window in the right-hand door, screen washers and additional



(un à droite et un troisième fixé sur la gauche du pavillon), d'un tachymètre placé à droite du tableau de bord. Un réservoir de carburant de 60 litres remplace celui de 95 litres, permettant l'adaptation d'amortisseurs télescopiques à l'arrière. Jean Behra termine cette redoutable épreuve à la 11e place au général et 4e de la catégorie 1 500 cm³.

En 1952, les berlinettes sœurs sont équipées de deux prises d'air sur leur capot et d'un moteur type 18 à deux arbres à cames en tête et deux carburateurs horizontaux Weber. Alors que la 21 S est achetée par « Charles Rinen » (Henry de Clarence), la 20S reste dans l'Equipe Gordini avec le moteur n°24, type 18 de 130 cv à 6 500 tr/mn ; elle est équipée de freins à tambour de 280 mm en remplacement de ceux de 255 mm. A son volant, Maurice Trintignant remporte les Grand Prix de Roubaix et d'Agen et Jean Behra abandonne à la Coupe du Salon à Montlhéry, alors qu'il est en tête devant une Talbot 4,5 l et une Jaguar C 3,4 l. A la fin de l'année 1952, la 21 S est achetée par Dieu et la 20S, le 18 novembre, par le pilote Nîmois René Bourrely, mais elle restera engagée par l'Equipe Gordini. Repeinte en bleu ciel par Bourrely, elle remporte, en 1953, les courses de Nîmes et d'Aix-les-Bains et gagne sa catégorie à Montlhéry, Planfoy et Alger avec le même moteur type 18. L'année suivante, Bourrely remporte sa catégorie aux courses de côte de Planfoy, du Mont Revard et de La Faucille.

La berlinette est ensuite achetée le 14 février 1955 par le pilote amateur Régis Portal, qui l'immatricule 189 BT 30, le 18 février 1955. Il ne peut participer qu'à trois épreuves avant l'interdiction des courses automobiles en France, suite au terrible accident du Mans. Confiée pendant cette période à l'Atelier Gordini pour la modification de l'angle de chasse, une nouvelle peinture et une révision générale, elle ne sera plus engagée en course mais proposée à la vente. Elle est notamment exposée au Mans pour le Cinquantenaire de l'A.C.O. en 1957, qui devait avoir lieu l'année précédente.





En 1957, elle est achetée par le garage parisien « Le Pur-Sang» de Francis Mortarini où les tambours de 280 mm, les moyeux Rudge et les roues Borrani, sont remplacées par des tambours de 250 mm et des roues Robergel. En mars 1958, elle est achetée par José Piger du Puy-en-Velay et immatriculée à son nom (185 AY 43) en avril 1958. Lors de sa première course de côte, le vilebrequin du moteur n°21 type 18, casse. Le bloc et le vilebrequin sont remplacés par des neufs (bloc renuméroté 21B). Piger, engagé sous le pseudonyme « Ettore » participe à trois autres courses de côte.

Pendant l'été 58, le grand Juan Manuel Fangio met fin à sa carrière de pilote et, au même moment, « sa » berlinette Gordini participe à sa dernière course. Toujours en très bon état d'origine, La Gordini 20S est ensuite achetée en 1989, par trois marchands successifs, avant que l'histoire prenne une tout autre dimension.>>>

lead ahead of a 4.5-litre Talbot and a 3.4-litre Jaguar C-Type. At the end of 1952, 21S was bought by Dieu, while 20S was purchased on 18 November by the driver from Nîmes René Bourrely, although it would still be entered by the Equipe Gordini. Repainted sky blue by Bourrely, it won the races at Nîmes and Aix-les-Bains in 1953 and finished first in its category at Montlhéry, Planfoy and Alger with the same Type 18 engine. The following year, Bourrely won his category at the hill climbs at Planfoy, Mont Revard and La Faucille.

The car was subsequently bought on 14 February 1955 by the amateur racing driver Régis Portal, who registered it as 189 BT 30 four days later. He was only able to compete in three races before motor racing was banned in France following the terrible accident at Le Mans. He left the car with the Gordini workshops for it to be resprayed, the caster angle modified and a general overhaul carried out; it was not entered in any further races but was put up for sale. It was displayed at Le Mans for the 50th anniversary of the ACO in 1957, which had been due to take place the previous year.

In 1957, it was bought by Francis Mortarini's garage inParis 'Le Pur-Sang', where the 280mm drum brakes, Borrani wheels and Rudge hubs were replaced by 250mm drums and Robergel wheels. In March 1958, José Piger from Le Puy-en-Velay bought the car and registered it in his name (185 AY 43) in April. During its first hillclimb, the crankshaft of the Type 18 engine no. 21 broke. The block and crankshaft were replaced by new parts (the block was renumbered 21B). Piger, who competed as 'Ettore', took part in three further hill climbs.

During the summer of 1958, Fangio retired from racing; at the same time, 'his' Gordini competed in its final race. Still in very good original condition, the Gordini 20S was then purchased by three dealers in turn in 1989, before its story took a different direction altogether.>>>

In 1952, the pair of berlinettes were fitted with twin air intakes on their bonnets and a Type 18 engine with twin overhead camshafts and two Weber side-draught carburettors. While 21S was bought by 'Charles Rinen' (Henry de Clarence), 20S remained in the Equipe Gordini fitted with engine no. 24, a Type 18 unit producing 130bhp at 6500rpm, and 280mm drum brakes to replace the 255mm items. Trintignant won the Grands Prix at Roubaix and Agen with it; Behra had to retire in the Coupe du Salon at Montlhéry when he was in the



>>> ***La Gordini retrouve « son » pilote***

Le 9 août 1990, le quintuple Champion du Monde, Juan Manuel Fangio, achète « sa » Gordini des 24 Heures du Mans 1950, pour l'exposer dans son Musée de Balcarce en Argentine. Des couches superficielles de peinture sont alors retirées, laissant apparaitre celle de 1956. En 1991, une grande exposition en hommage à Fangio est organisée dans le Palais de Glace à Buenos Aires où la berlinette qu'il affectionne tant est en bonne place. Par la conséquence d'un problème d'importation douanière, la Gordini est réexportée en mai 1997 chez le neveu par alliance de Fangio à Turin, qui la cède à un spécialiste de Ferrari et de voitures de course à Lausanne en 1998. Ce dernier souhaite équiper cette berlinette unique avec un moteur à compresseur. Il fait l'acquisition auprès de Christian Huet du seul moteur Gordini à compresseur restant au monde, qui est en état de fonctionnement. Il s'agit du moteur n°03 type 16C de 1951 à deux arbres à cames en tête commandés par une cascade d'engrenages. Ce moteur à bloc alu, carters en magnésium, carter sec, alimenté par un carburateur Solex de 46, développait en 1951 une puissance d'environ 175 ch à 6 000 tr/mn.

Dans cette configuration mécanique, la Gordini 20S est achetée successivement par le garage « Le Palais de l'Automobile », à Nice (novembre 2000), puis par André Binda à Nice (le 28 mai 2003) et, enfin, par « Eole Compétition » à Monaco (le 1er février 2007), qui fait réaliser une importante réfection du moteur par le garage Novo pour (plus de 50 000 € de factures jointes) mais ne l'engagera dans aucune course historique.

>>> **The Gordini is reunited with its driver**

On 9 August 1990, Fangio, the five-time World Champion, bought 'his' Gordini from the 1950 Le Mans 24 Hours to display it in his museum at Balcarce in Argentina. The topmost layers of paint were stripped back to reveal the paint from 1956. In 1991, a major exhibition in honour of Fangio was held at the Palais de Glace in Buenos Aires, where his much-loved berlinette featured prominently. As the result of a customs problem, the Gordini was re-exported in May 1997 to Fangio's nephew by marriage in Turin, who sold it in 1998 to a specialist in Ferraris and racing cars in Lausanne, who wanted to install a supercharged engine in the unique berlinette. He acquired the only existing supercharged engine in the world in working order from Christian Huet. This was engine no. 03, a Type 16 unit from 1951 with twin gear-driven overhead camshafts. It had an alloy block, a magnesium crankcase and a dry sump; with a Solex 46 carburettor, in 1951 it developed approximately 175bhp at 6000rpm.

In this mechanical configuration, the Gordini 20S was bought in turn by the garage 'Le Palais de l'Automobile' in Nice (in November 2000), then by André Binda in Nice (on 28 May 2003) and, finally, by 'Eole Compétition' in Monaco on 1 February 2007, which had a major overhaul of the engine carried out by the Novo garage (bills for more than €50,000 are on file) but did not enter the car in any historic races.

On 23 March 2009, the car was sold to Christian Huet. Its

Le 23 mars 2009, la voiture est vendue à Christian Huet. Le nouveau propriétaire remonte d'authentiques tambours de frein de 280 mm de 1952, des moyeux Rudge de 42, des ressorts avant de 204 mm et un nez de pont authentique en aluminium avec un couple conique d'origine de 11×40. Christian Huet supprime du vernis et du goudron dans l'habitacle ainsi que certaines couches de peinture pour ne faire réapparaître que celle de 1956 et, à certains endroits, celles de 1950 et 1951.

Un témoignage exceptionnel

Aujourd'hui, sur les 33 châssis de différents types fabriqués par Gordini, la berlinette 20S est la seule Gordini à être dans un état d'origine exceptionnel. Cette auto possède encore sa sellerie de 1950 qui a accueilli Fangio, ses vitres en Plexiglass et en verre, sa tôlerie de dural de 1950, son carénage inférieur numéroté 20, ses peintures de 1950 à 1956 et même ses joints caoutchouc des portières.

C'est une des deux Gordini Sport à avoir été équipée d'un moteur à compresseur et elle est équipée du seul moteur Gordini à compresseur existant au monde (n°03 type 16C de 1951). La seconde Gordini berlinette (châssis n°21 S) ayant été équipée d'un moteur à compresseur, a été accidentée et recarrossée dans un style différent de celui d'origine dans le sud-ouest de la France. Elle fait actuellement partie de la Collection Schlumpf et est exposée à la Cité de l'Automobile à Mulhouse.

Cette Gordini berlinette 20S, qui a gardé l'empreinte originale de son passé historique en compétition et de Juan Manuel Fangio, est unique au monde. Dans un état d'origine parfaitement exceptionnel, elle possède les critères des objets d'art majeurs, la rareté dans la notoriété.

new owner refitted authentic 280mm drum brakes from 1952, Rudge 42 hubs, 204mm front springs and a genuine aluminium pinion carrier with the original final drive ratio of 11×40. Huet removed the varnish and tar from the interior, as well as some layers of paint, to leave only the paint from 1956 and, in certain places, from 1950 and 1951.

An exceptional witness to the past

Today, of the 33 chassis of different types Gordini built, the berlinette 20S is the only Gordini in such exceptional original condition. The car still has the upholstery from 1950 that Fangio sat on, its glass and Plexiglass windows, Duralumin panels, underbody fairing with the number 20, paint from 1950–1956 and even its rubber door seals.

It is one of the two Gordini Sports to have been fitted with a supercharged engine and has the only supercharged Gordini engine in existence in the world (Type 16 engine no. 3 from 1951). The second Gordini berlinette (chassis 21S) fitted with a supercharged engine was damaged in an accident and re-bodied in a different style from the original in south-west France. It is currently part of the Schlumpf Collection and is on display at the Cité de l'Automobile in Mulhouse.

This Gordini berlinette 20S, which still bears the traces of its history in competition and with Fangio, is the only one of its kind in the world. In absolutely exceptional original condition, it has the qualities of a major work of art, combining rarity and fame.





Historique des moteurs Gordini à compresseur

A l'origine, il n'y a eu que quatre moteurs type 15C (n°15, 16, 18 et 22), équipés de trois compresseurs Wade RO 15 et d'un compresseur Maserati 4CL T en 1950 et 1951. Quatre autres moteurs type 16C (n°01, 02, 03 et 04), utilisant les mêmes compresseurs ont été réalisés en 1951 et 1952.

Les quatre moteurs type 15 ont été détruits en course alors que les quatre moteurs type 16 existent toujours :

• le n° 01 en version atmosphérique est dans une barquette Cisitalia SMM005,

• le n° 02 en version atmosphérique est dans la Gordini monoplace 01 GC,

• le n° 03 se trouve dans sa version originale à compresseur dans la Gordini berlinette 20S,

• le n° 04 équipe la Gordini monoplace 09 GC.



En 1979, les trois compresseurs Wade, dont l'un n'a jamais quitté le moteur n°03, type 16C, et le Maserati étaient la propriété de Christian Huet. Depuis, un compresseur Wade a été vendu en Angleterre pour équiper un moteur Gordini maquette d'exposition (bloc n°07 type 15 en alu à trois paliers à neuf goujons et culasse type 15 à grands culbuteurs à dix goujons, sans pièce mobile dans le bloc).

The history of the supercharged Gordini engines

Originally, there were only four Type 15C engines (nos. 15, 16, 18 and 22), three fitted with Wade RO 15 superchargers and one with a Maserati 4CL T supercharger in 1950 and 1951. Four other Type 16C engines (nos. 01, 02, 03 and 04), using the same superchargers, were built in 1951 and 1952.

The four Type 15 engines were destroyed in races, whereas the four Type 16 engines still exist:

• No. 01, in naturally-aspirated form, is in a Cisitalia SMM005 roadster;

• No. 02, in naturally-aspirated form, is in the Gordini 01 GC single-seater;

• No. 03 is in its original supercharged form in the Gordini berlinette 20S;

• No. 04 is fitted to the Gordini 09 GC roadster.

In 1979, the three Wade superchargers, one of which had always been fitted to the Type 16 engine no. 03, and the Maserati supercharger belonged to Christian Huet. Since then, one of the Wade superchargers has been sold in England to be fitted to a display model of a Gordini engine (the Type 15 aluminium block no. 07 with three main bearings with nine studs, and a Type 15 cylinder head with large rocker arms with ten studs, with no moving parts inside the block).



GP D 1953 Sportw 1500 #123 Bourrely 600
© Archiv Völker (Richartz)



Palmarès

1950
24/24 juin – 24 Heures du Mans
N°33 – Juan-Manuel Fangio/José-Froilan Gonzalez : Abandon

23 juillet – 12 Heures de Paris à Montlhéry
N°37 – Aldo Gordini/« Eymart » : Abandon

1951
15/19 août – Rallye de Liège-Rome-Liège
N°24 – Jean Behra/Jean Trasenger : 11e

7 octobre – Coupe du Salon à Montlhéry
N°41 – Robert Manzon : Abandon

1952
9 mars – Course de Côte Lapize
N°49 – Georges Monneret : 1er classe 1101/1500 cm³

27 juillet – Course de Côte du Mont Ventoux
N°2 – Roger Loyer : 3e classe 1100/2000 cm³

14 septembre – Grand Prix de Roubaix
N°34 – Maurice Trintignant : 1er

28 septembre – Grand Prix d'Agen
N°24 – Maurice Trintignant : 1er

5 octobre – VIIIe Coupe du Salon à Montlhéry
N°24 – Jean Behra : Abandon

1953
29 mars – Circuit International de Nîmes
N°27 – René Bourrely : 1er

12 avril – Circuit de Vitesse à Montlhéry
N°35 – René Bourrely : 5e /1er classe moins de 2 litres

14 mai – Course de Côte de Planfoy
N°20 – René Bourrely – 2e /1er classe 1101/1500 cm³

24 mai – 3 Heures d'Alger
N°17 – René Bourrely : 3e/1er classe 1101/1500 cm³

7 juin – 12 Heures d'Hyères
N°31 – René Bourrely/Guy Roques : Forfait

14 juin – Trophée de Savoie – Circuit du Lac Coupe Richard
N°34 – René Bourrely : 1er

Trophée de Savoie
N°34 – René Bourrely : 1er

28 juin – Circuit de Bressuire
N°5 – Renée Bourrely : ?

5 juillet – 12 Heures de Reims
N°21 – René Bourrely/Marceau Crespin : Abandon

2 août – Grand Prix d'Allemagne au Nürburgring
N°123 – René Bourrely : 6e

30 août – Course de Côte de La Faucille
N° ? – René Bourrely : ?

27 septembre – Circuit d'Agen
N°40 – René Bourrely : 2e

4 octobre – Coupe du Salon à Montlhéry
N°38 – René Bourrely - ?

1954
28 février – Circuit International d'Agadir
N°31 – René Bourrely : 5e

7 mars – Critérium du Sénégal à Dakar
N°5 – René Bourrely : 2e

11 avril – Circuit International de Nîmes
n°30 – René Bourrely : Abandon

16 mai – Course de Côte de Planfoy
N°60 – René Bourrely : 4e/1er classe 1301/1600 cm³

6 juin – 12 Heures de Hières
N°31 – René Bourrely/Elie Bayol : Abandon

22 août – Course de Côte du Mont-Revard
N°35 – René Bourrely : 1er classe 1101/2000 cm³

29 août – Course de Côte de La Faucille
N°90 – René Bourrely : 1er classe 1101/2000 cm³

1955
27 Circuit International d'Agadir
N°47 – Régis Portal : 2e classe 1001/1500 cm³

8 mai – 4 Heures du Forez
N°17 – Régis Portal : 6e

30 mai – Grand Prix de Vitesse de Bougie
N° ? – Régis Portal : 3e

1958
27 avril – Course de Côte de Planfoy
N°132 – « Ettore » : Abandon

11 mai – Course de Côte de Saint Antonin
N°111 – « Ettore » : 2e classe 1101/1500 cm³

3 août – Course de Côte de Vuillafans-Echevannes
N° ?- « Ettore » : 3e classe 751/1500 cm³

C. 1949 FIAT-SIMCA 1500 SPIDER SPÉCIALE LE MANS 1950

Carte grise française
French title

Châssis n° 902632

250.000 - 350.000 €

- Participation aux 24 Heures du Mans 1950 avec Brault/Paimpol
- Fabrication et préparation soignées
- Voiture originale et performante

- *Raced at Le Mans in 1950 with Brault/Paimpol*
- *Built and prepared with great care*
- *A quick and original car*



Pour évoquer la singulière histoire de cette barquette peu banale, il faut rappeler celle de Jean Brault, garagiste à Chartres et passionné de sport automobile. En 1949, il prépare pour les 24 Heures du Mans la 4 CV de Camille Hardy (une première !), malgré les réticences de la Régie Renault que l'épreuve sarthoise n'attire pas encore. Lui-même prend le départ au volant d'une Delahaye 135 S et obtient avec Henri Leblanc une très honorable dixième place. Ce n'est pas sa première course puisqu'on l'a vu au volant d'une Simca-Gordini au Grand Prix d'Andrézieu, le 19 mai 1946, et en 1949 lors d'une épreuve à Rouen, à bord d'une barquette Fiat de sa fabrication.

Entretemps, il s'est lié d'amitié avec Louis Paimpol, qui tient au Mans la boucherie du « Veau d'or » dont la séduisante épouse est derrière le comptoir. Paimpol assiste dans le stand de son ami aux 24 heures du Mans 1949 et, séduit par l'ambiance enivrante qui règne sur le circuit, il se met d'accord avec lui pour qu'ils fassent équipe l'année suivante à la célèbre épreuve. Pour financer leur participation, Paimpol a l'idée de solliciter ses clients qui, « galvanisés par les beaux yeux de Jeannette » (selon les termes de Michel Bonté, spécialiste des 24 Heures qui relate cette histoire dans son livre Les 72 au départ), ils mettent la main au portefeuille pour cette souscription peu banale.

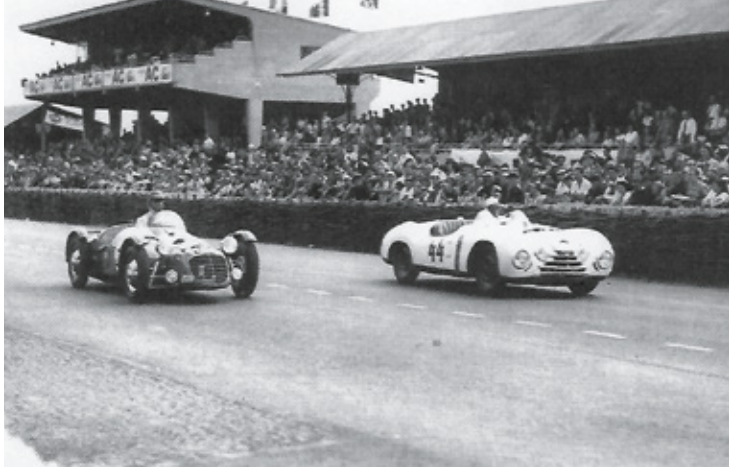
Pour cette aventure, les deux hommes reprennent la Fiat utilisée par Brault à Rouen. Cette voiture est constituée d'un châssis de Simca, d'une carrosserie minimaliste façonnée spécialement, et d'un moteur Fiat 6-cylindres en ligne tel que ceux qui équipaient les berlines de la marque à partir de 1935. Brault effectue une préparation

To tell the remarkable tale of this extraordinary spider, we also need to recount that of Jean Brault, a garage owner from Chartres with a love of motorsport. For the 24 Hours of Le Mans in 1949, he prepared Camille Hardy's 4 CV (a first!), despite the reluctance of Renault, which was not yet interested in the event. Brault himself drove a Delahaye 135 S with Henri Leblanc and achieved a very creditable tenth place. It was not his first race, as he had already taken part in the Andrézieu Grand Prix on 19 May 1946 with a Simca-Gordini, and in a race at Rouen in 1949, driving a Fiat roadster he had built himself.

In the meantime, he had become friends with Louis Paimpol, who owned the 'Veau d'or' butcher's shop in Le Mans, with his charming wife behind the counter. Paimpol joined his friend in the pits at the Le Mans in 1949, where he was much taken with the heady atmosphere at the track, and agreed to team up with him for the famous race the following year. To finance their entry, Paimpol came up with the idea of approaching his customers, who, "inspired by Jeannette's beautiful eyes" (to quote Michel Bonté, a specialist in the race who told the story in his book Les 72 au départ), reached into their wallets for this unusual funding campaign.

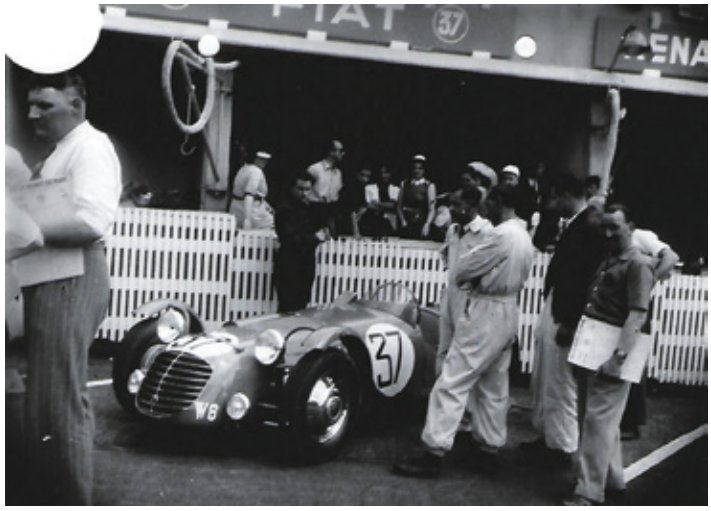
For their venture, the two men used the Fiat Brault had driven at Rouen. It was based on a Simca chassis with a very simple, specially-built body and a Fiat in-line 6-cylinder engine like those fitted to the firm's saloons from 1935. Brault prepared the car with particular care: having





La Fiat de la vente doublant la Skoda au Mans, 1950 © DR

particulièrement soignée : ayant couru sur Gordini, on peut imaginer qu'il s'est inspiré des méthodes du « Sorcier » et il parvient à doubler la puissance de la mécanique dont il obtient 100 ch (chiffre confirmé lors de la restauration en 2004). Dans L'Équipe du 24 juin 1950, Charles Faroux évoque « une Fiat 6 cylindres (1 483 cm³) aux mains de Brault-Paimpol, voiture très solidement présentée, de laquelle on doit attendre une performance de qualité. » A bord de cette barquette spéciale, les deux compagnons vont tourner pendant 11 heures avant d'abandonner sur problème de boîte de vitesses.



La Fiat de la vente aux 24 Heures du Mans, 1950 © DR

C'est la voiture de ces exploits que nous proposons aujourd'hui. Après Le Mans, elle a été utilisée à Montlhéry par l'Agaci (Association générale automobile des coureurs indépendants) avant de connaître une succession de propriétaires bien identifiés et dont la liste est détaillée dans le dossier de la voiture. En février 2004, elle est proposée à la vente par la Galerie des Damiers, et c'est auprès d'elle que l'actuel propriétaire en fait l'acquisition. Authentique passionné, amateur de machines de course de années 30 et de voitures originales, il confie la voiture au garage Ruphil, géré par Philippe Rucheton à La Garenne-Colombes. Celui-ci complète la carrosserie en partie incomplète, en particulier à l'avant, grâce aux nombreuses photos d'époque, tout en respectant au maximum l'intégrité d'origine. Ainsi, l'habitacle a conservé sa peinture d'origine et le n°37 du Mans 1950 a été retrouvé sous le logo de l'Agaci : émouvante découverte !

L'objectif est de participer au mois de juillet 2004 au Mans Classic et la voiture est terminée juste à temps pour prendre le départ, après avoir été rodée sur le trajet de Paris au Mans, dans la nuit précédant l'évènement !

Depuis, cette voiture, qui a été exposée en 2015 au musée des 24 Heures dans le cadre de l'exposition « Les Sarthois dans la course », est devenue une image familière du Mans Classic auquel elle a pris part sans interruption de 2004 à 2018, soit huit participations ! Le team familial a fait merveille, les trois enfants du propriétaire prenant part avec bonheur à cet évènement sans égal. De plus, cette Fiat 1500 spéciale a été utilisée régulièrement sur la route, qu'elle peut emprunter en toute légalité.

Bien entretenue, cette machine originale permettra à son nouveau propriétaire de se replonger dans l'ambiance du Mans à une époque où les amateurs pouvaient y prendre part sans se ruiner. Elle est accompagnée de ses passeport FFSA 2019 et FIVA 2007, et d'un PTHN de 2019.

raced with a Gordini, we can imagine that he was inspired by the methods used by 'The Sorcerer', and he succeeded in doubling the power of the engine, getting 100bhp out of it (a figure confirmed when the car was restored in 2004). In L'Équipe dated 24 June 1950, Charles Faroux referred to "a 6-cylinder Fiat (1483cc) driven by Brault and Paimpol, a very solid-looking car, from which a good performance should be expected". The two friends drove their 'special' for 11 hours before retiring with gearbox trouble.

It is this very car that we are offering for sale today. After Le Mans, the car was used at Montlhéry by the AGACI (an association of independent racing drivers) before going on to a succession of clearly identified owners who are listed in the car's history file. In February 2004, it was offered for sale by the Galerie des Damiers, from whom its current owner bought it. A true enthusiast with a penchant for 1930s racers and original cars, he sent it to Philippe Rucheton's Ruphil garage at La Garenne-Colombes. Rucheton recreated the missing sections of the body, particularly at the front, with the help of numerous period photographs, while respecting as far as possible the car's original integrity. Inside the car, the original paintwork was kept and, movingly, the racing number 37 from Le Mans in 1950 was found under the AGACI logo! The new owner's goal was to take part in the Le Mans Classic in July 2004, and the car was finished just in time after being run in on the drive from Paris to Le Mans, the night before the event!

Since then, the car – which was displayed at the 24 Hours of Le Mans Museum in 2015 as part of the exhibition 'Les Sarthois dans la course' – has become a familiar face at the Le Mans Classic, where it took part without interruption from 2004 to 2018, or eight times in all! The family team have done a wonderful job together, the owner's three children joining in the fun for this unrivalled event. The Fiat – which is fully road-legal – has also been driven regularly on the road.

This well-maintained original car will enable its new owner to relive the atmosphere of Le Mans from a time when amateurs could still race there without spending a fortune. It comes with its 2007 FIVA and 2019 FFSA passports, as well as a French HTP from 2019.

1973 CG 1300

Carte grise française
French title

Châssis nº 3022

50.000 - 70.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Même propriétaire depuis 41 ans !
- Seulement 95 exemplaires
- Mécanique refaite et préparée par Christian Brusseau

- *Same owner for 41 years!*
- *Only 95 units*
- *Mechanicals redone and prepared by Christian Brusseau*



Jean Ragnotti, dans un essai pour Echappement en 1972, décrivait la CG 1300 en ces termes : *« Je crois sincèrement que la nouvelle CG 1300, surtout dans sa version 95cv, est une petite voiture de sport remarquable, gagnant à être connue (...) »*. Ultime évolution du coupé CG, la 1300 recevait le moteur de la Simca Rallye 2 qui pouvait bénéficier, en option, d'une tubulure spéciale et d'une paire de Weber 40 DCOE permettant d'obtenir 95cv. Elle bénéficiait en outre de nombreuses modifications la portant à maturité et lui permettant de soutenir aisément la comparaison avec sa concurrente, l'Alpine.

L'exemplaire présenté est tout simplement exceptionnel. Fin connaisseur de la marque, son actuel propriétaire en a fait l'acquisition en janvier 1981, alors que la voiture appartenait à un sarthois depuis 1975. Elle a bénéficié d'une peinture dans sa teinte d'origine au début des années 80 qui présente aujourd'hui une superbe patine, tout comme l'habitacle remarquablement préservé. En 2010, le garage Clément a effectué de nombreux travaux incluant la réfection des freins, le remplacement des silentblocs, changement des roulements, remise en état complète du système de refroidissement... la facture totalisait plus de 2 800€. Puis, en 2017, le moteur, qui dispose d'origine du kit « 95cv », ainsi que la boîte de vitesses sont confiés au spécialiste reconnu Christian Brusseau. Le moteur fut entièrement refait et bénéficie d'une préparation « Sport » qui lui permet de passer à 115cv. Le montant des travaux dépasse 14 000€. En parfait état mécanique et disposant d'un état de préservation rare, cet exemplaire est probablement l'un des plus désirables encore en circulation.

Jean Ragnotti, in a test drive for the magazine Echappement in 1972, described the CG 1300 in these terms: "I sincerely believe that the new CG 1300, especially in its 95bhp version, is a remarkable little sports car, worth knowing (...) ". The ultimate evolution of the CG coupe, the 1300 received the engine of the Simca Rallye 2 which could benefit, as an option, from a special manifold and a pair of Weber 40 DCOEs making it possible to develop 95bhp. It also benefited from numerous modifications bringing it to "maturity" and allowing it to be easily compared with its direct competitor, the Alpine.

The car we are offering is quite simply exceptional. A fine connoisseur of the brand, its current owner acquired it in January 1981, when the car had belonged to a Sarthois since 1975. It was painted in its original color in the early 1980s, which today has a superb patina, just like the remarkably preserved interior. In 2010, the garage Clément carried out many works including the repair of the brakes, the replacement of silent blocs, change of bearings, and complete repair of the cooling system... the invoice totaling more than 2,800 €. Then, in 2017, the engine, which originally had the "95bhp" kit, as well as the gearbox were entrusted to well-known specialist Christian Brusseau. The engine was completely redone and benefited from a "Sport" preparation which bumped up max power to 115bhp. The cost of the works exceeded € 14,000. In perfect mechanical condition and in a rare state of preservation, this example is probably one of the most desirable.

1972 CG 1300 PRÉPARÉE MAXI 1300

Carte grise française
French title
Châssis nº 2253
80.000 - 120.000 €

- Même propriétaire depuis 39 ans
- Préparation minutieuse
- 6 podiums en 7 courses

- *Same owner for 39 year*
- *Thorough preparation*
- *6 podiums in 7 races*



Cette CG 1300 fut immatriculée le 13 septembre 1972 et a été achetée en 1983 par son actuel propriétaire, grand amateur de la marque. Exemplaire de début de production, elle utilise une identité de CG 1200S. Avec l'aide d'un ami pilote, notre collectionneur décide, en 2016, de préparer la voiture en vue de participer au très disputé Trophée Maxi 1300. La carrosserie est intégralement restaurée, tout en conservant certains éléments d'origine (les portes ont encore les marquages peints d'origine) et retrouve sa livrée d'origine, blanche et bleue. La mécanique est, quant à elle, confiée au spécialiste incontesté en la matière, Christian Brusseau, qui parvient à en tirer 145cv, tout en préservant la fiabilité. La boîte de vitesses reçoit, de son côté, une pignonnerie spécifique à crabots. Les trains roulants font l'objet d'un soin particulier, avec train avant triangulé, amortisseurs réglables, arbres de roues en acier traité de qualité aéronautique, pont autobloquant, freins ATE... Chaque détail a été soigné à l'extrême en vue de gagner du poids, et l'œil avisé reconnait que cette préparation n'a pu naître que de connaisseurs du modèle. Le total des travaux dépasse 68 000€, et dès la première course, en mai 2019, les années d'effort son récompensées par une troisième place à Dijon, puis une première place à Spa en août. En 7 courses, elle obtient 6 podiums, gage de l'efficacité de l'engin face à la concurrence féroce de ce trophée. Equipée d'un passeport technique historique FFSA et immatriculée, cette CG est tout simplement exceptionnelle, et l'on pourrait l'imaginer, avec quelques modifications, au Tour Auto où elle est éligible. Elle a, en outre, bénéficié d'une révision moteur complète en avril 2020.

This CG 1300 was registered on September 13, 1972, and was purchased in 1983 by its current owner, a big fan of the brand. An early production example, it uses a CG 1200S' identity. With the help of a racer friend, our collector decided, in 2016, to prepare the car for taking part in the highly contested Trophée Maxi 1300. The bodywork was fully restored, while retaining some original features (the doors have still the original painted markings) and it regained its original livery, of white and blue. The mechanicals were entrusted to the undisputed specialist in the field, Christian Brusseau, who managed to get 145bhp from the engine, whilst preserving reliability. The gearbox received, for its part, a specific pinion gear. The running gears were the subject of particular care, with triangulated front axle, adjustable shock absorbers, wheel shafts in aeronautical quality treated steel, self-locking differential, ATE brakes... Every detail has been taken care of to the extreme so as to reduce weight, and the discerning eye recognizes that this preparation could only have come from a true connoisseur of the model. The total work exceeded €68,000, and from the first race, in May 2019, the years of effort was rewarded with a third place in Dijon, then a first place in Spa in August. In 7 races, the car managed 6 podiums, proof of the efficiency of the machine in the face of fierce competition for this trophy. Equipped with a technical passport FFSA and registered, this CG is quite simply exceptional, and one could imagine it, with a few modifications, at the Tour Auto, where it is eligible.

137

1925 GUYOT SPÉCIALE GS25 2L

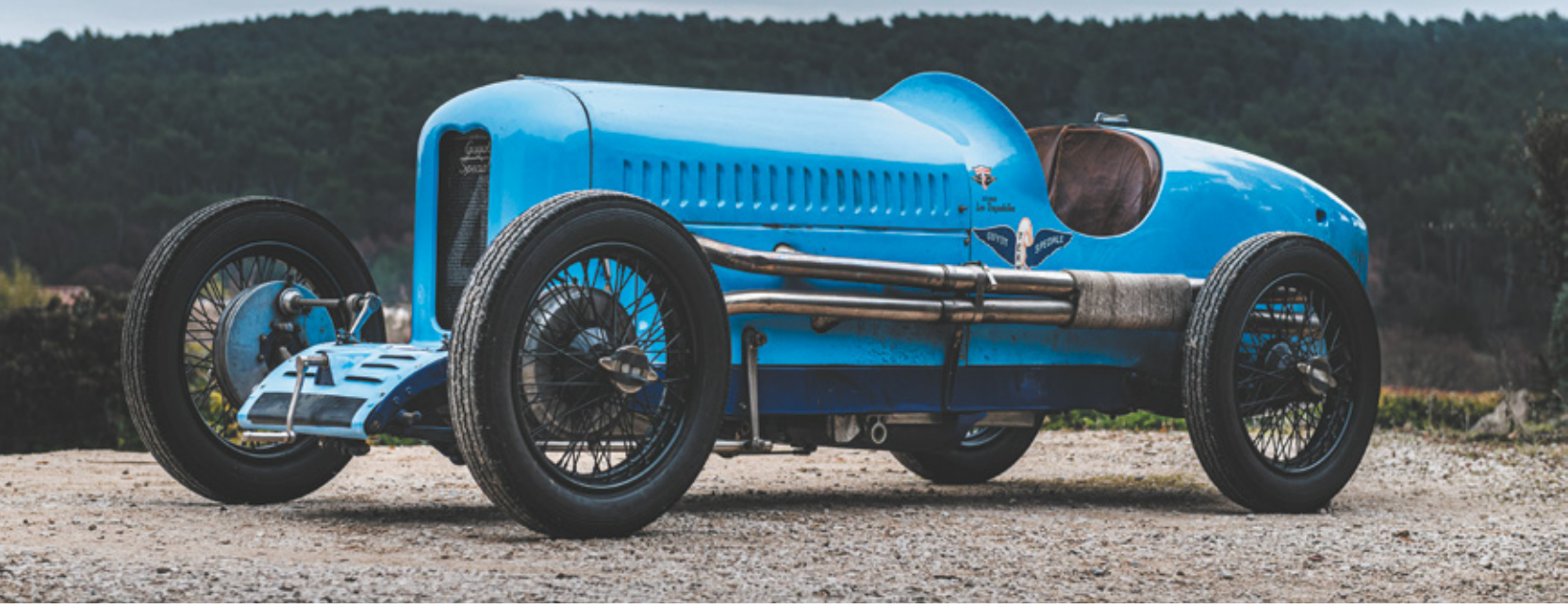
Carte grise française
French title

Châssis n° 10
Moteur n°101

370.000 - 470.000 €

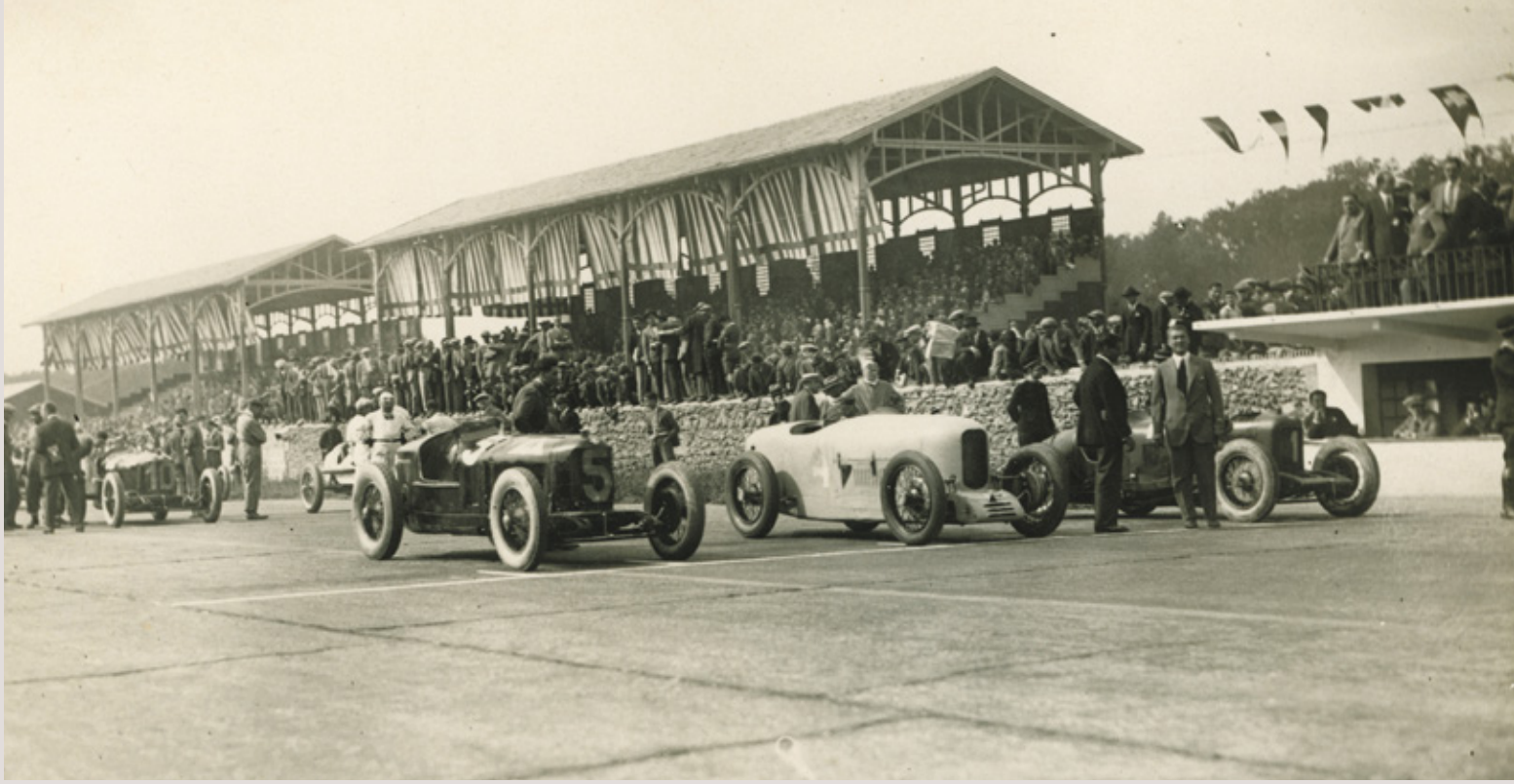
- Voiture de Grand Prix unique
- Mécanique sans soupape à compresseur entièrement refaite
- Dossier historique exceptionnel

- *Unique Grand Prix car*
- *Fully rebuilt valveless engine with compressor*
- *Exceptional history file*



Fils d'un serrurier d'art d'Orléans, Albert Guyot se passionne très tôt pour la mécanique automobile et ouvre, vers 1905, un garage qui représente les marques Delage et Gladiator. Il se tourne rapidement vers la compétition où tant ses qualités de pilote que son esprit d'observation et son sens technique sont reconnus par les plus grandes marques. Il deviendra ainsi successivement pilote officiel pour Delage, Rolland-Pilain, Ballot, Bignan et Duesenberg et prendra le départ de nombreux Grands Prix internationaux. En 1922, il est appelé par Rolland-Pilain afin de contribuer à la conception d'une exceptionnelle voiture de Grand Prix dotée d'un 8 cylindres à double arbres à cames en tête. L'année suivante, fort de nombreuses années d'expérience au sommet de la compétition automobile, il débute l'élaboration d'une voiture de Grand Prix de sa conception, la GS25, pour la saison 1925. Cette voiture biplace est équipée d'un moteur 6 cylindres de 2L de cylindrée et dotée d'un compresseur Cozette. Originale, cette mécanique est un sans-soupape à une seule chemise louvoyante par cylindre qui utilise le brevet de Burt-Mc Callum. Le bloc moteur est en aluminium, la culasse en alpax, le vilebrequin est monté sur roulements et repose sur 7 paliers, tandis que les bielles tubulaires sont également montées sur rouleau. Cette mécanique de pointe développe la bagatelle de 125cv. Le châssis, de conception Guyot, est galbé afin d'épouser la forme de la superbe carrosserie profilée en aluminium. Durant le 1er semestre 1925, Guyot passe tout

Son of a decorative ironworker from Orleans, Albert Guyot developed a passion for automobile engines from an early age and opened a garage representing Delage and Gladiator around 1905. He soon turned to motor racing where his talents as a driver, his powers of observation and technical know-how attracted the attention of the biggest marques. He became, in turn, an official driver for Delage, Rolland-Pilain, Ballot, Bignan and Duesenberg, lining up at the start of numerous international Grands Prix. In 1922, he was called on by Rolland-Pilain to help design a special Grand Prix car equipped with an 8-cylinder twin-cam engine. The following year, with many years of experience under his belt at the highest level of motor racing, he began developing his own design for a Grand Prix car, the GS25, to compete in the 1925 season. The two-seater machine was fitted with a 2-litre 6-cylinder engine and a Cozette compressor. This innovative valveless engine had just one sliding sleeve per cylinder which was patented by Burt-Mc Callum. The engine block was in aluminium, with an Alpax cylinder head, and the crankshaft was supported by seven bearings, while the tubular con rods were also fitted with bearings. This sophisticated engine produced an impressive 125 bhp. The chassis, designed by Guyot, was curved to fit the superb streamlined aluminium body. During the first part of 1925, Guyot worked full-time to refine the car, which had



GP d'Italie à Monza en septembre 1925, la Guyot 2L en première ligne au départ © DR



Août 1925, premier galop d'essai de la Guyot 2L à Monthléry © DR

son temps à peaufiner la voiture, qui a été engagée dans tous les Grand-Prix de la saison. Hélas, pour les épreuves de Montlhéry du 17 mai, d'Indianapolis du 30 mai, et de Francorchamps du 28 juin, la voiture n'est pas prête. Le galop d'essai avant le Grand-Prix d'Italie a finalement lieu le 25 août à Montlhéry où la voiture obtient une honorable 4ème place derrière trois Bugatti. Le 6 septembre>>>

been entered for every Grand Prix race that season. Unfortunately, it was not ready for Montlhéry on 17 May, Indianapolis on 30 May and Francorchamps on 28 June. The test run before the Italian Grand Prix finally took place at Montlhéry on 25 August where the car finished a respectable 4th behind three Bugatti. On 6 September 1925, the Spéciale lined up for the start of the >>>





Coupe du Conseil Municipal de Saint Cloud, 9 juin 1946 © DR

>>> 1925, la voiture est sur la ligne de départ à Monza, pour le Grand-Prix d'Italie après une séance d'essais satisfaisante où la voiture atteint près de 190 km/h. Après un départ très rapide, la voiture conserve la 6ème place jusqu'au 70ème kilomètre, avant d'être contrainte à l'abandon sur défaillance du compresseur Cozette. Pour le dernier Grand-Prix de la saison, en Espagne, la voiture n'arrive pas à temps et ne prend pas le départ. La règlementation pour l'année 1926 limite la cylindrée des voitures à 1500 cm^3, et Albert Guyot se consacre en conséquence à la conception d'une nouvelle voiture. La GS25 participera ensuite à plusieurs compétitions en formule libre, puis, après la guerre, au Grand-prix de l'autoroute de l'Ouest en juin 1946 aux mains de Roger Blanc, puis aux challenges de Montlhéry de juin 1947. Elle cesse sa carrière sportive sur le circuit de Lesparre en Gironde, en 1948.

Elle est achetée le 8 février 1960 par un amateur de Dax, alors que la voiture a perdu la partie arrière de sa carrosserie, pour fermer la grange dans laquelle elle avait été entreposée. De nombreuses factures et correspondances témoignent de la remise en état mécanique de la voiture à partir de 1960 par le Garage Moderne de Dax. En 1978, elle passe aux mains d'un collectionneur avisé, qui, en parallèle de la remise en état complète de la voiture, s'attache à retracer son histoire. Il entre ainsi en contact avec le fils d'Albert Guyot qui lui confiera de nombreuses anecdotes et documents. La somme des informations recueillies est exceptionnelle pour une voiture de Grand-Prix de cette époque, qui a par ailleurs conservé toutes ses pièces d'origine, tandis que la carrosserie a été refaite avec grand soin à l'identique. La Guyot devient, en 1991, la propriété d'un collectionneur tourangeau avant de rejoindre, en 2009, son actuel

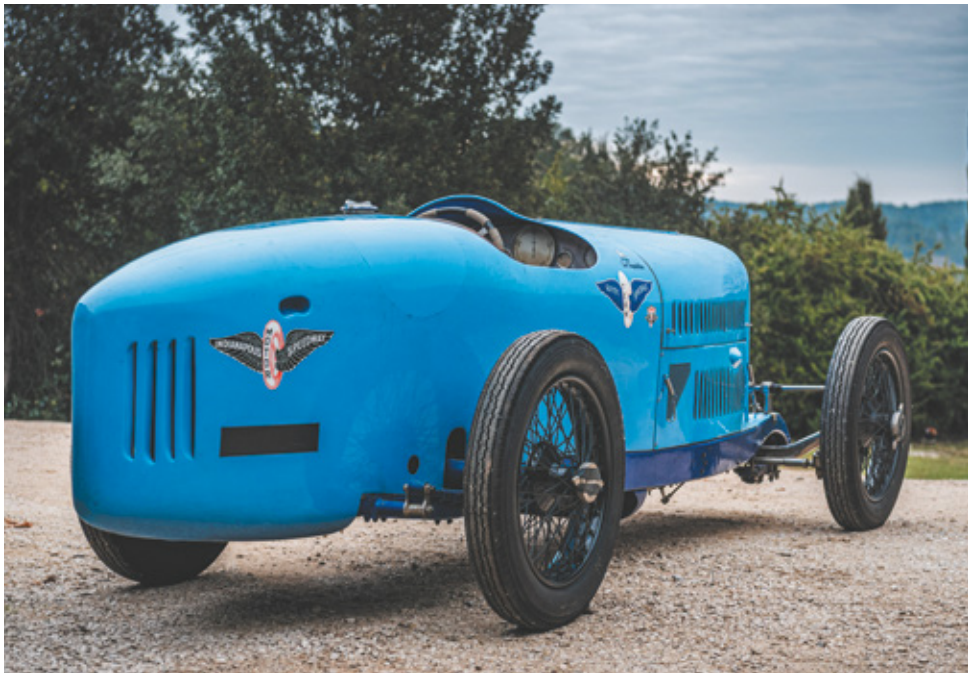


>>> *Italian Grand Prix in Monza following a satisfactory practice session in which it reached almost 190 km/h. After a quick start, the car was running in 6th place until 70 km when the Cozette compressor failed and it was forced to retire. For the final Grand Prix of the season in Spain, the car didn't arrive in time to take the start. Regulations for 1926 limited the engine size to 1500cc, and Albert Guyot turned his attention to designing a new car. The GS25 subsequently took part in several races, running in "Formule Libre" and, after the war, in the Grand-prix de l'Autoroute de l'Ouest in June 1946 driven by Roger Blanc, and at the Challenges in Montlhéry in June 1947. The car finished its competitive career on the Lesparre circuit in Gironde, in 1948.*

On 8 February 1960, the GS25 was bought by an enthusiast from Dax, missing part of the rear bodywork so that it fitted into the barn where it was stored. Extensive correspondence and invoices detail the mechanical rebuild of the car that was undertaken by the Garage Moderne in Dax, starting in 1960. In 1978, it passed into the hands of an astute collector who, while overseeing a full restoration, set about retracing the car's history. He made contact with the son of Albert Guyot who shared many anecdotes and documents with him. For a Grand Prix car of this era, the amount of information gathered is exceptional. It has retained many of its original parts and the coachwork has been carefully rebuilt to be identical to the original. The Guyot was acquired by a collector from Touraine in 1991, before being bought by the current owner in 2009. With the highest standards, he has had the car mechanically







propriétaire. Exigeant, ce dernier confie la mécanique pour une réfection complète à l'atelier réputé Ventoux Moteurs Ingénierie, tandis que le système de freinage sera réglé et optimisé. Enfin, en 2016, la boîte de vitesses et le pont seront restaurés par Revival Engineering, tandis que le carburateur Cozette d'origine est remonté. Elle est aujourd'hui en parfait état de fonctionnement.

Au-delà de son dessin à couper le souffle, cette Guyot est une authentique voiture de Grand-Prix, élaborée avec soin et disposant d'une histoire limpide et documentée. Le fait qu'elle soit unique renforce l'émotion lorsque l'on s'en approche, puis, lorsque l'on prend place à bord, faire face à la superbe instrumentation d'origine et saisir le volant que l'on reconnait sur certaines photos d'époque laisse tout simplement sans voix. Il est évident que les connaisseurs sauront reconnaître l'exceptionnelle opportunité qui s'offre à eux aujourd'hui.

rebuilt by the renowned company Ventoux Moteurs Ingénierie, when the brakes were adjusted and improved. Finally, in 2016, the gearbox and differential were refurbished by Revival Engineering, while the original Cozette carburettor was refitted. The car is in perfect running order today.

In addition to its breathtaking design, this Guyot is a carefully crafted and genuine Grand Prix car, coming with transparent and well documented history. It is stirring to approach the car and realise that this is a unique machine. Climbing into it, sitting in front of the superb original instruments and taking hold of the steering wheel, visible in certain period photos, leaves one lost for words. Connoisseurs will have no trouble recognising the exceptional opportunity on offer today.



138

1908 LORRAINE-DIETRICH TYPE FM 6,4L COURSE 28/35CV

Carte grise française
French title

Châssis n° 2141
Moteur n° FM2141

800.000 - 1.200.000 €

- Grosse cylindrée pour cet authentique type course
- Restauration exceptionnelle dans sa configuration d'origine
- Retrouvée en sortie de grange en Argentine (photos)

- *Authentic racing model with large engine*
- *Exceptional restoration to original specification*
- *Barn find in Argentina (with photos)*



On connaît Lorraine-Dietrich notamment par ses succès aux 24 Heures du Mans, avec deux victoires en 1925 et 1926, ce qui traduit des qualités de performances et d'endurance. Ce n'est pas leur première apparition en sport automobile puisque celles qui ne s'appellent encore que De Dietrich prennent part à partir de 1898 aux grandes courses de ville à ville comme Paris-Amsterdam-Paris ou Paris-Madrid, avant des épreuves prestigieuses comme la Coupe Gordon-Bennett. Née à Lunéville en 1897, la branche automobile >>>

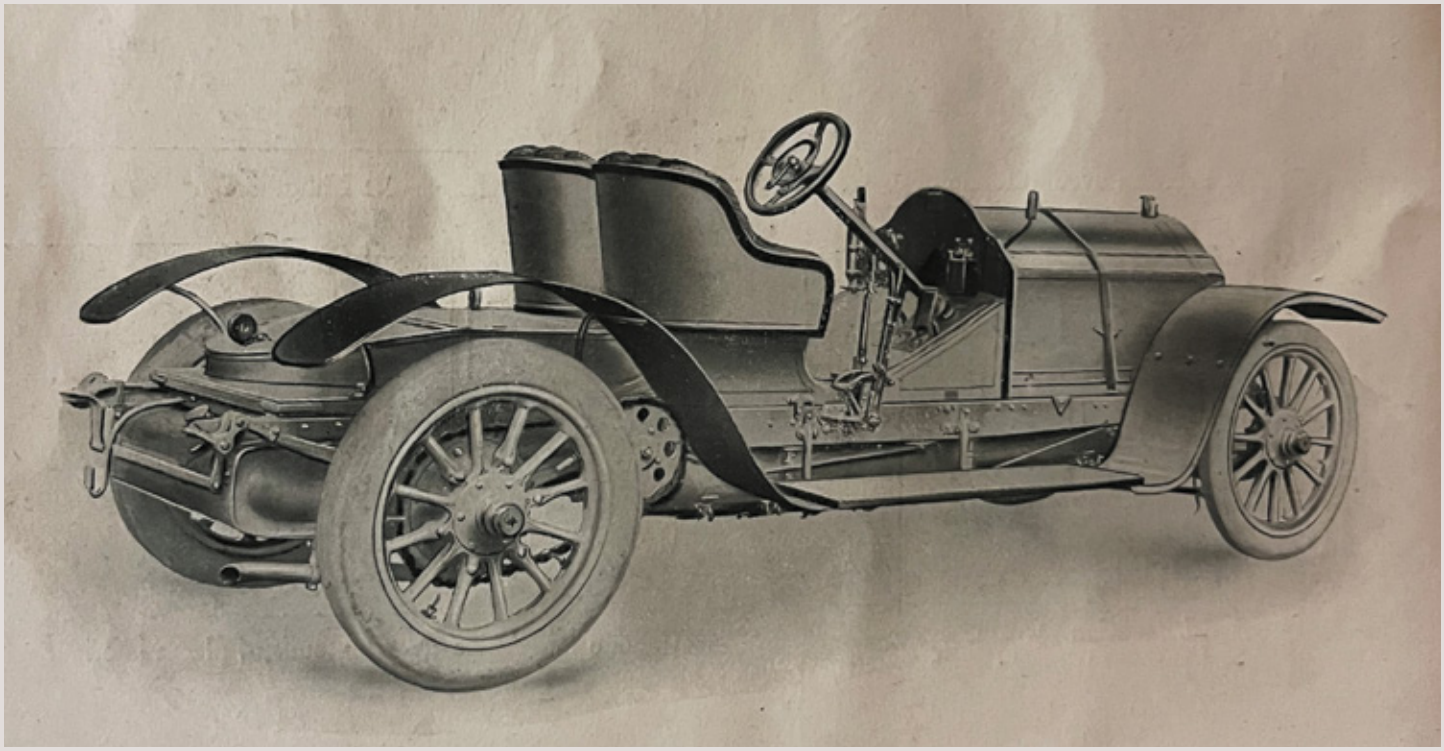
Lorraine-Dietrich is best known for its victories at the 24 Hours of Le Mans, which it won in both 1925 and 1926, demonstrating its cars' performance and endurance. These were not its first appearances in motorsport, as the cars - still simply called De Dietrich - took part from 1898 in the great city-to-city races, such as from Paris-Amsterdam-Paris or Paris-Madrid, before the prestigious events such as the Gordon Bennett Cup. Founded in Lunéville in 1897, the car-making branch of De Dietrich began>>>



L'équipe Isotta Fraschini et les quatre type FM 18-35 cv au départ de la Targa Florio 1907, identiques à la Lorraine-Dietrich de la vente © DR



Isotta Fraschini type FM 18-35 cv de Marc Sorel avant le départ de la Targa Florio 1907 © DR



Lorraine-Dietrich type FM 18-35 cv telle que présentée au catalogue d'époque © DR

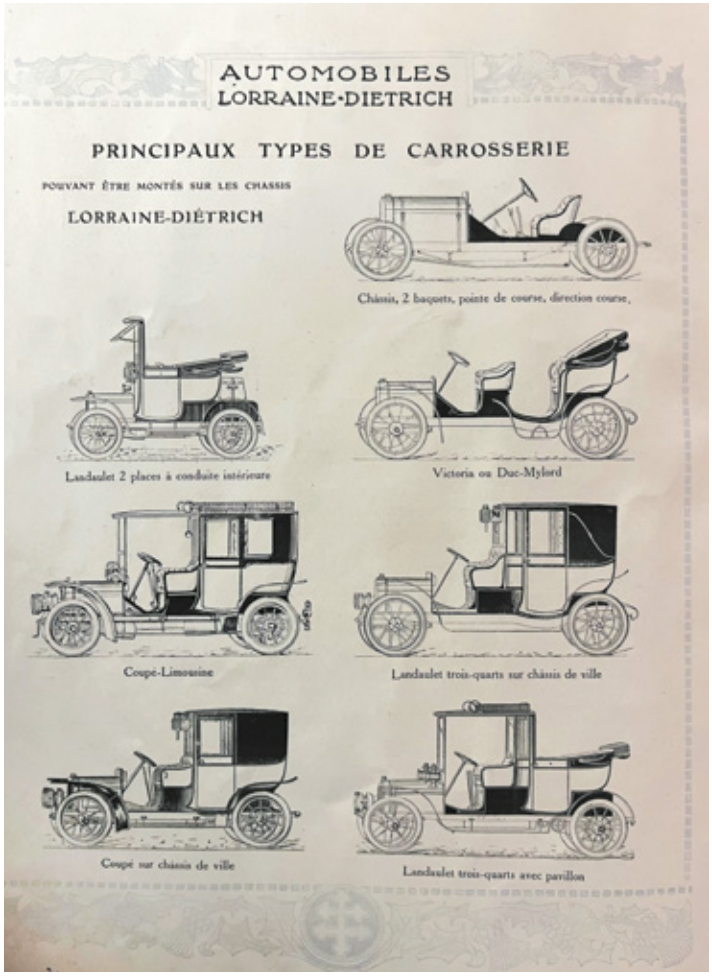
>>>de De Dietrich commence à construire des voitures sous licence Amédée Bollée. Pour se moderniser, elle se tourne ensuite vers Turcat-Méry et, à partir de 1906, la marque prend le nom de Lorraine-Dietrich et vient installer ses usines à Argenteuil. Elle se caractérise par une grande qualité de fabrication, qui donne à ses modèles une longévité très appréciée.

Au catalogue de l'année 1908, figuraient différentes désignations de châssis : de 14cv à 75/80cv, ces dernières permettant d'accueillir des carrosseries lourdes type landaulet ou limousine. La voiture présentée, une 28/35cv, est habillée d'une carrosserie Sport 2 baquets avec pointe de course et direction course, comme désignée à l'époque. Ces quelques rares modèles étaient vendus à l'époque à des gentlemen drivers ou des fous de vitesse et de sport automobile pour participer aux Grands Prix ou différentes courses du début du siècle dernier. La direction était inclinée à 35° et sa transmission était réalisée par chaîne. La qualité de fabrication est exceptionnelle, toutes les pièces façonnées à la main et pour la plupart, numérotées. Les origines de cet exemplaire ne sont pas connues hormis le fait qu'elle aurait été vendue neuve en Argentine à l'époque. En revanche, il est exceptionnel d'avoir découvert cette pièce historique en état d'origine dans le fond d'une remise en Argentine dans les années 90. Comme on peut le remarquer sur les photos de la découverte, elle avait des portières, un carénage arrière mais la voiture était complète, sur chandelles. Elle est alors vendue en l'état au propriétaire actuel, un collectionneur de la première heure, par l'intermédiaire d'un autre amateur.

>>> *by building cars under licence from Amédée Bollée. To bring its production up to date, it turned next to Turcat-Méry; from 1906, the marque changed its name to Lorraine-Dietrich and established its factories in Argenteuil. Its cars were known for their high build quality, giving them a much appreciated longevity.*

The catalogue for 1908 featured different types of chassis, from 14HP to 75/80HP, the latter suitable for heavy landaulet or limousine-type bodies. The car we are presenting, a 28/35HP model, has a sports body with two bucket seats and a racing-style tail, as it was described at the time. These rare models were sold new to 'gentlemen drivers' or lovers of speed and motorsport to take part in Grands Prix or the various races held at the beginning of the last century. The steering column was angled at 35° and the car had a chain-drive transmission. Their build quality was outstanding: all the parts were handmade and most of them individually numbered. The origin of this example is not known, other than that it was sold new in Argentina. On the other hand, it is remarkable that this historic car was discovered in original condition at the back of a shed in Argentina in the 1990s. As can be seen from the photos taken when it was found, it had doors and a rear fairing, but was complete and had been stored on stands. It was then sold as found to its current owner, one of the earliest collectors, through another enthusiast.







La Lorraine-Dietrich de la vente telle que découverte dans les années 90 en Argentinee © DR





Le projet de restauration est exceptionnel et après plusieurs années d'un travail minutieux, elle retrouvera son lustre d'antan, avec la réfection des pièces d'époque, pour la plupart numérotées. Le résultat est très impressionnant.

La majorité des pièces a été conservée, conférant à ce bolide une prestance incomparable. Le tablier pare-feu a été restauré, seule les ailes qui étaient trop abîmées, ont été refaites dans les règles de l'art (les ailes d'origine seront fournies au futur propriétaire).

Il s'agit ici d'un exemplaire fabuleux de cette marque si prestigieuse et si sportive, de cette époque où les pilotes étaient des héros, quelques années après la création de l'automobile, toujours à la recherche de la performance et de la vitesse. Cette Lorraine Course est comparable aux Mercer 35R Raceabout puisque contemporaines l'une de l'autre, aussi puissantes et concurrentes sur les courses d'avant 1914.

The restoration project was extraordinary and after several years of painstaking work, the car returned to its former glory, with many of the period parts remade, most of them numbered. The result is extremely impressive. Most of the parts were kept, giving the car a unique appearance. The bulkhead was restored; only the wings, which were too badly damaged, had to be remade to the highest standards (the original wings will be supplied to the new owner).

This is a tremendous example of this prestigious sporting marque, from a time just a few years after the birth of the car, when racing drivers were heroes, constantly seeking speed and performance. This Racing-model Lorraine may be compared to the Mercer 35R Raceabout from the same period: they developed similar power and were rivals on the racetrack before 1914.

COLLEZIONE MUSEO BANDINI

Lots 139 à 144

Ilario Bandini, une vie pour la course

Ilario Bandini, a life made for racing



« *Mon oncle était un génie !* » Dino Bandini n'est pas le seul à s'exprimer ainsi à propos d'Ilario Bandini, dont il est le neveu (sans relation familiale avec Lorenzo, pilote décédé au GP de Monaco). Tous ceux qui l'ont côtoyé, qu'il s'agisse de pilotes, mécaniciens ou ingénieurs, lui reconnaissaient un vrai talent mécanique qui s'est exprimé dans les voitures qu'il a créées de 1947 à 1992. En tout, 75 exemplaires sortis de son atelier de Forli, au sud de Bologne, région qui, au lendemain de la Guerre, fourmillait de passion et d'inventivité encouragées par le rêve de tous les pilotes italiens de prendre part à la « plus belle course du monde », les Mille Miglia.

Tout l'argent qu'Ilario Bandini gagnait, dans son garage spécialisé dans les marques Alfa Romeo et Lancia, était investi pour mettre au point ses petites merveilles. Il s'est d'emblée distingué par l'originalité de ses conceptions mécaniques : il a commencé par dessiner un châssis spécifique, constitué de deux tubes de profil elliptique, incurvés vers l'avant et constitué d'un acier de haute résistance, utilisé pour

"My uncle was a genius !" Dino Bandini is not alone in saying this about his uncle Ilario Bandini (no family relation of Lorenzo, the racing driver who died at the Monaco GP). Everyone who knew him, from drivers to mechanics and engineers, recognised someone with real talent, evident in the cars he created between 1947 and 1992. A total of 75 examples came out of his workshop in Forli, south of Bologna - a region that, after the war, was teeming with passion and innovation, nurtured by every Italian racing driver's dream to take part in the «most beautiful race in the world», the Mille Miglia.

Everything that Ilario Bandini earned from his garage specialising in Alfa Romeo and Lancia was invested in the development of these remarkable machines. The originality of his designs stood him apart from the outset: he began by designing a specific chassis constructed of two oval-shaped tubes, curving in at the front and made from the high-strength steel that was used

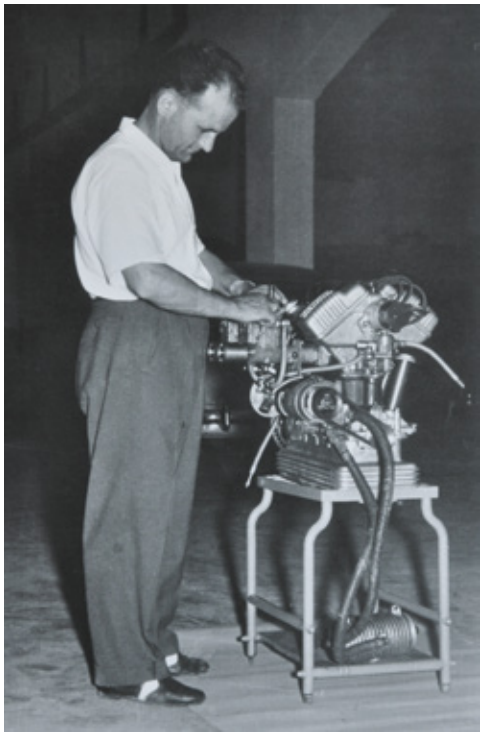
la fabrication des avions Caproni. Cette architecture permettait d'allier rigidité et légèreté, les châssis Bandini ne dépassant jamais 20 kg. Ses moteurs étaient tout aussi soignés, à commencer par celui qui a équipé sa première voiture, en 1947 : sur la base du 4-cylindres Fiat 1100 utilisé par de nombreux petits constructeurs de voitures de sport et de course, il a repris une culasse d'Alfa 6C-1900 à deux ACT qu'il a raccourcie et modifiée pour l'adapter à sa mécanique.

Mais il n'allait pas en rester là. Le jour où Tony Pompeo, dynamique importateur de machines de course aux États-Unis, lui a suggéré de s'intéresser à la catégorie 750 cm^3 en attirant son attention sur le moteur américain Crosley, Ilario a vu tout le parti qu'il pouvait en tirer. Ce 4-cylindres était en effet léger, robuste et efficace, grâce à son vilebrequin à cinq paliers et sa culasse à simple ACT commandé par arbre et renvoi d'angle. Ilario Bandini l'a rapidement doté d'une culasse double arbre de son crû, dite « testa piatta » à cause de sa forme plate, visuellement assez proche des culasses Alfa. Comme elle ne donnait pas entière satisfaction, il l'a rapidement modifiée en lui donnant un aspect extérieur « en toit ». Développant près de 70 ch, soit une remarquable puissance spécifique approchant 100 ch/litre, ce moteur a été utilisé en différentes cylindrées (750, 850 et 1000) dans plusieurs Bandini de sport et de compétition. A partir des années 70/80, Ilario a mis au point un moteur double arbre 16 soupapes entièrement de sa fabrication, dont les arbres à cames étaient plus rapprochés et dont l'ultime déclinaison équipée d'un turbocompresseur équipera la berlinette sur laquelle il travaillait encore au moment de son décès, en 1992.

Sur ces bases mécaniques le modèle qui, au début des années 50, a fait connaître Bandini est la 750 Sport dite « Siluro » (torpille), habillée d'une sommaire carrosserie biplace en aluminium à ailes cycles. Elle s'est couverte de gloire avec des victoires de catégorie lors de nombreuses épreuves en Italie, mais aussi aux États-Unis. En effet, Tony Pompeo dont nous avons parlé plus haut s'est intéressé à ce modèle et en a assuré la promotion outre-Atlantique. Si bien qu'en 1955 et 1957, le Championnat SCCA (Sports Car Club of America) en catégorie 750 a été remporté par Dolph Vilardi et Melvin Sachs respectivement, devant des marques comme Panhard, Nardi, Morelli, Renault ou Giaur. Ces succès ont permis aux Bandini de se tresser une réputation enviable et, quand Ilario s'est rendu en 1960 aux États-Unis, il a été accueilli avec les honneurs et s'est même vu remettre les clés de Daytona par le maire de la ville.

La 750 Siluro a évolué en adoptant des ailes plus enveloppantes, amovibles, pour s'adapter au règlement de différentes catégories, avant qu'Ilario ne dévoile en 1957 une barquette plus aboutie, dotée du même moteur : sa carrosserie très profilée lui a valu le surnom de « Saponetta » (« savonnette »). Elle aussi s'est distinguée sur circuits et en course de côte, parfois entre les mains d'Ilario lui-même, fin pilote ayant entre autre remporté plusieurs fois sa catégorie à la Predappio-Rocca delle Caminate.

Parallèlement aux catégories>>>



Ilario Bandini working on the engine he created
© DR

« Les voitures réunies par Dino Bandini traduisent tout le talent mécanique de son oncle, Ilario Bandini qui, constructeur et pilote, a consacré sa vie entière à la compétition automobile. »

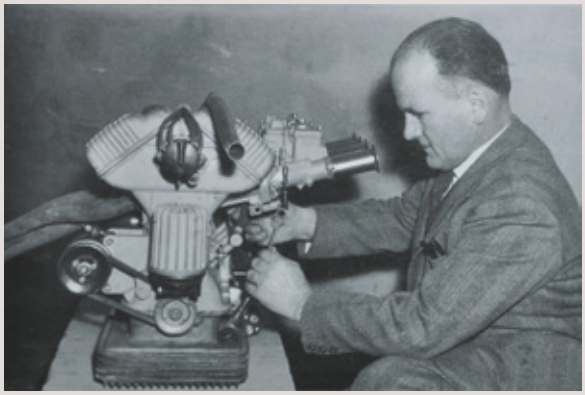
"The cars reunited by Dino Bandini are a perfect illustration of the mechanical prowess of his uncle, Ilario Bandini, the manufacturer and driver who dedicated his life to motor racing."

Serge Cordey

in the construction of Caproni planes. This gave a rigid structure that was also lightweight, with Bandini chassis never exceeding 20 kg. The same level of care was applied to the design of his engines. For his first car in 1947, he started with the base of a 4-cylinder Fiat 1100 engine, as used by lots of small-scale sports and race car constructors, and added an Alfa 6C-1900 twin-cam cylinder head that he had shortened and modified to fit.

However, he didn't stop there. The day that Tony Pompeo, the dynamic race car importer from the US, suggested he take an interest in the 750cc class and drew his attention to the American Crosley engine, Ilario Bandini immediately saw the potential. This 4-cylinder block was light, robust and efficient, thanks to its five-bearing crankshaft and single overhead cam head controlled by shaft and bevel gear. Ilario Bandini soon fitted it with his own twin-cam cylinder head, called « testa piatta » for its flat shape, that looked quite similar to the Alfa heads. As this was not completely satisfactory, he quickly changed it, the exterior then having the appearance of a 'roof'. Producing close to 70 bhp, a remarkable level of power equating to nearly 100 hp/litre, this engine was used in different displacements (750, 850 and 1000) in several sports and competition Bandini. In the 1970s/80s, Ilario developed his own 16-valve, twin-cam engine, in which the overhead cams were closer together. The final version with turbocharger was used in the berlinetta he was still working on at the time of his death in 1992.

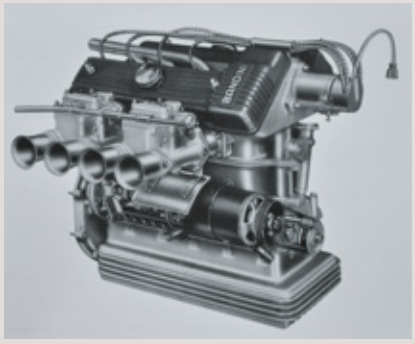
From this mechanical starting point, the model that brought Bandini into the public eye at the start of the 1950s was the 750 Sport. Called the "Siluro" (torpedo), it was fitted with a perfunctory two-seater aluminium body with cycle wings. The car performed gloriously, clinching class wins in competitions in Italy and the United States. In fact, Tony Pompeo took a keen interest in this model and gave it plenty of publicity on the other side of the Atlantic. In 1955 and 1957,>>>



Ilario Bandini working on the 750 DOHC he created © DR



The very first Bandini built, bodied by Motto © DR



The heart of the Bandini success © DR



Enzo Ferrari and Ilario Bandini during a visit of Enzo in Forli © DR

>>> Sport, Ilario Bandini s'est intéressé à la Formule 3, puis à la Formule Junior avec un moteur 1100 issu du 4-cylindres Fiat. Et surtout, il a réalisé en 1955 une berlinette de toute beauté, en collaboration avec la Carrozzeria Zagato. Comme le raconte Dino Bandini, *« Il s'est rendu par la route de Forli à Milan, avec un simple châssis équipé d'un moteur 750 et d'une caisse en bois, pour faire carrosser le tout par Zagato ! »* La forme fluide, façonnée en tôle d'aluminium, préfigurait les futures Abarth « double bosse » et cette machine ultralégère et très maniable pouvait tenir tête à bien des machines de catégorie supérieure.

A partir de la fin des années 50, les changements de règlement et l'arrivée de constructeurs plus argentés vont ralentir l'activité d'Ilario Bandini, qui a encore mis au point une barquette/berlinette 1000, puis

>>> ***Bandini won the 750 class of the SCCA Championship (Sports Car Club of America) driven by Dolph Vilardi and Melvin Sachs respectively, claiming victory over marques such as Panhard, Nardi, Morelli, Renault and Giaur. These successes enhanced Bandini's reputation and when Ilario went to the US in 1960, he was given an honorable welcome and presented with the keys to the city by the mayor of Daytona.***

The 750 Siluro evolved to comply with different class regulations, adopting more enveloping, removable wings. Then in 1957, Ilario unveiled a more accomplished barchetta, equipped with the same engine: the highly streamlined coachwork earned the car its name "Saponetta" (soap). The car distinguished itself on circuits and hillclimbs, sometimes driven by Ilario himself. He was a fine driver who, amongst other successes, won his class several times in the Predappio-Rocca delle Caminate.

In addition to the Sports categories, Ilario Bandini also involved himself in Formula 3 and then Formula Junior, with a 1100cc engine taken from the 4-cylinder Fiat. Then, in 1955 he created an absolutely beautiful berlinetta, in collaboration with Carrozzeria Zagato. Dino Bandini tells the story: "He went by road from Forli to Milan, with a simple chassis equipped with a 750cc engine and wooden frame, to have the whole thing bodied by Zagato !". The fluid shape, formed out of sheet aluminium, prefigured the future "double bubble" Abarths and this ultra-lightweight machine that handled so well proved more than a match for more powerful machines.

By the end of the 1950s, changes in the regulations combined with the arrival of more wealthy manufacturers started to slow Ilario Bandini's activity, although he still produced a barchetta/berlinetta 1000, followed by a brilliant 1300 prototype that, being light and quick, excelled in hillclimbs. Passionate until the end, he was putting the finishing touches to a berlinetta Turbo when he died, to find his place in paradise alongside other small constructors.

Dino Bandini knew his uncle well and spent a lot of time in the workshop soaking up the passion-filled atmosphere. However, dental studies kept him away for some time until, shortly after Ilario's death, he took a closer look at his creations. "I wanted to pay tribute to him by bringing together all his most notable models. I also wanted to clarify the situation with the cars, as I knew there were some replicas." That is how the Museo Bandini came into



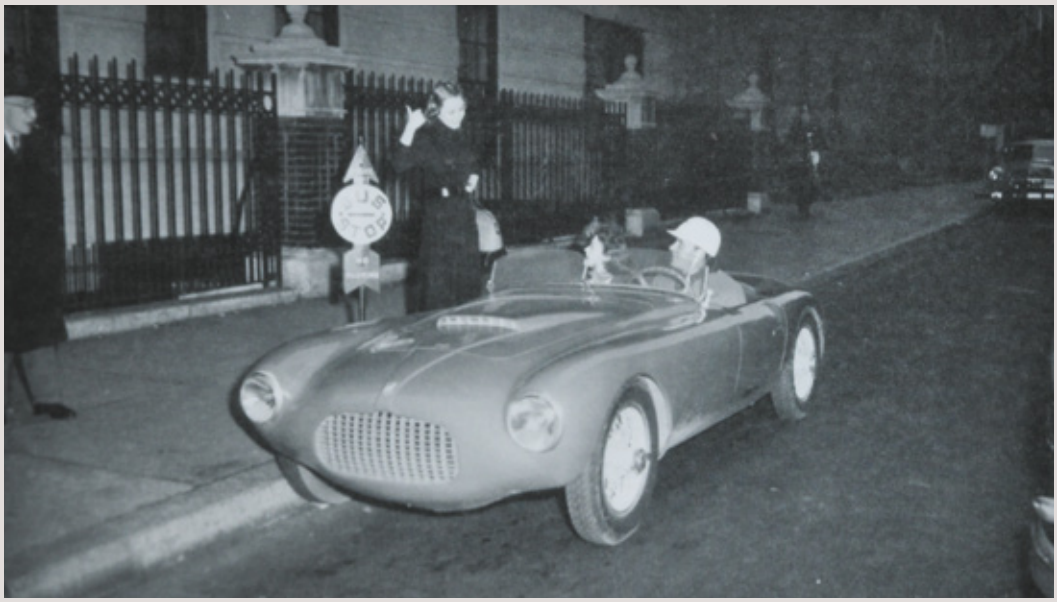
Ilario Bandini on his way to win his class in his 750 Siluro, Bologna Raticosa 1952 © DR



Motorsport cover with the first 1100 Siluro, January 1952 © DR



Period advert for Ilario Bandini's Garage which is specialised in Lancia © DR



Giovanni Bracco, came personnaly to the States to promote the new 1100 Barchetta © DR

un brillant prototype 1300 qui, rapide et léger, a brillé en course de côte. Passionné jusqu'à son dernier souffle, il mettait la dernière main à une berlinette Turbo lorsque ses forces l'ont abandonné et qu'il a rejoint le paradis des petits constructeurs.

Dino Bandini connaissait bien son oncle et se rendait régulièrement à l'atelier pour s'envelopper de l'ambiance passionnée qui y régnait. Des études de dentiste l'en ont toutefois éloigné quelque temps jusqu'à ce que, peu après le décès d'Ilario, il ne s'intéresse de plus près à ses créations. *« J'ai voulu lui rendre hommage en réunissant ses modèles les plus marquants. Je souhaitais aussi clarifier la situation des voitures, car je savais qu'il existait des répliques. »* C'est ainsi qu'est né le Museo Bandini, à Forli. *« J'ai envoyé des fax à tous les professionnels de l'automobile de collection que j'ai pu répertorier, en particulier aux États-Unis, pour leur dire ce que je cherchais. »* Grâce à ces démarches longues et extensives, Dino Bandini a pu d'une part identifier 47 voitures sur les 75 produites, et d'autre part réunir une petite dizaine de Bandini au sein de la collection. Ce sont ces voitures qu'il met aujourd'hui en vente. *« J'ai longtemps fait vivre cette collection, en participant notamment cinq fois aux Mille Miglia, mais aujourd'hui mon âge ne me le permet plus et ma famille me demande de tourner la page. »* Si la dispersion d'une collection assemblée avec autant de persévérance s'accompagne forcément d'une certaine nostalgie, elle représente aussi l'occasion pour de nouveaux amateurs de découvrir de merveilleuses petites machines de sport et de compétition, créées à une époque où passion, ingéniosité et simplicité pouvaient encore suffire pour briller en course et participer aux plus belles épreuves sur route et sur circuit.

En plus de procurer un pur plaisir de conduite, ces voitures seront accueillies avec le charme de l'originalité et de la nouveauté aux courses et aux concours internationaux les plus réputés.

being, in Forli. "I sent faxes to all the collectors' car professionals I had identified, particularly in the US, to tell them what I was looking for." Following this time-consuming and extensive task, Dino Bandini was able to identify 47 of the 75 cars produced, and assemble a small number of Bandini for this collection. It is these cars that he is selling today. "I have kept this collection alive for a long time, taking part five times in the Mille Miglia, but my age no longer allows this and my family want me to turn the page." While the sale of a collection assembled with such rigour causes a certain nostalgia, it also presents an opportunity for new enthusiasts to discover these wonderful little sports and competition machines, built at a time when passion, ingenuity and simplicity allowed one to excel in racing and take part in the best road and track events.

In addition to offering pure driving pleasure, these cars will be welcomed for the charm of originality and innovation, in the most renowned international race and concours events.

139

1953 BANDINI 750 SPORT SILURO

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 211
Moteur n°753

250.000 - 350.000 €

- Neuvième dans sa catégorie aux Mille Miglia 1953
- Typique des machines de course italiennes de cette époque
- Superbe conception, châssis tubulaire et moteur double arbre spécifiques
- Rare survivante de son espèce

- *Ninth in class in the 1953 Mille Miglia*
- *Typical Italian race car of this period*
- *Superb specific design with tubular chassis and twin-cam engine*
- *Rare survivor of its type*



Le nom d'Ilario Bandini est devenu célèbre grâce à sa réussite en course dans la catégorie 750 cm³. Il a commencé à produire en 1952 les modèles de cette cylindrée qui ont signé de beaux succès aux États-Unis, avec des titres au Championnat SCCA en catégorie H pour Ralph Dillard en 1955 et Melvin Sachs en 1957, Henry Rudkin terminant deuxième en 1954, 1956 et 1957. Les Bandini qu'ils utilisaient étaient nées de la combinaison du châssis tubulaire conçu et breveté par Bandini (en tubes de profil elliptique en acier spécial) et du moteur Crosley équipé de la culasse double ACT mise au point par le même Bandini (dite « testa piatta » à cause de sa forme plate). Le moteur Crosley était robuste grâce à son vilebrequin à cinq paliers, et la commande de distribution se faisait par arbre avec renvoi d'angle. Sous sa forme standard, il était utilisé dans la marine, l'aviation, la lutte contre l'incendie et même comme démarreur pour les chars d'assaut. Sur le châssis dont le poids se limitait à une vingtaine de kilos, Bandini avait conçu une légère carrosserie biplace en aluminium, réduite à son strict minimum et dotée d'ailes cycles. Sa forme lui a valu le surnom de Siluro (« torpille »). Grâce à cette recherche de légèreté, les Bandini étaient rapides et fiables.

La première saison en Italie, en 1952, n'a pas répondu à tous les >>>

Ilario Bandini became known for the success he enjoyed in the 750cc class. He began constructing models of this size in 1952, and these proved to be very successful in the United States, winning Class H in the SCCA Championship with Ralph Dillard in 1955 and Melvin Sachs in 1957, and second place with Henry Rudkin in 1954, 1956 and 1957. The Bandini cars they drove featured a tubular chassis designed and patented by Bandini (with oval-shaped tubes in special steel) matched with a Crosley engine featuring a twin-cam head developed by Bandini himself (called "testa piatta" for its flat shape). The Crosley engine was robust thanks to its five-bearing crankshaft, driven by shaft and bevel gears. In its standard form, it was an engine used by the navy, in aviation, fire-fighting and even as a starter for tanks. For his chassis, weighing no more than about 20 kilos, Bandini designed a lightweight, aluminium two-seater body, that was as simple as possible and fitted with cycle wings. Its shape earned it the name Siluro ("torpedo"). The focus on keeping the weight down ensured these Bandini were quick and reliable.

The first season in Italy, in 1952, didn't go to plan as the engine failed to produce the expected power (Bandini later >>>



Bandini 750 Sport Siluro Chassis 211 during the Mille Miglia 1953 © Dino Bandini Archives



Bandini 750 Sport Siluro Chassis 211 during the Mille Miglia 1953
© Dino Bandini Archives



Bandini 750 Sport Siluro Chassis 211 during the Mille Miglia 1953
© Dino Bandini Archives



Bandini 750 Sport Siluro Chassis 211 during the Mille Miglia 1953
© Dino Bandini Archives



Bandini 750 Sport Siluro Chassis 211 during the Mille Miglia 1953 5
© Dino Bandini Archives







>>> espoirs car le moteur ne développait pas toute la puissance espérée (ce qui amènera Bandini à modifier plus tard sa culasse), ce qui n'a pas empêché Ilario Bandini de décrocher dans sa catégorie une troisième place au Circuito di Bari et une victoire lors de la course de côte Bologna-Raticosa.

Pour 1953, une évolution du règlement a amené les voitures à se doter d'ailes plus enveloppantes, mieux intégrées à la carrosserie mais aisément démontables. Lors des Mille Miglia de cette même année, trois voitures ont été engagées, mais une seule a franchi la ligne d'arrivée. C'est celle que nous proposons à la vente, telle que l'a reconnue, sans hésitation, il y a quelques années Massimo Bondi quand Dino Bandini l'a invité à venir la voir. En 1953, Massimo Bondi était arrivé neuvième de la catégorie 750. Au cours de cette même saison, on note pour les Bandini une troisième place au Circuito delle Caldaie et une deuxième place à Senegallia, course que Bondi a terminé quatrième dans « notre » Bandini. Il a également obtenu une troisième place de catégorie à Brindisi et une deuxième à la course de côte Bologna-Raticosa.

Entretemps, Bandini a modifié sa première culasse double arbre, pour lui donner la forme « en toit » qu'elle va garder pendant quelques années. Grâce aux chevaux gagnés, les Bandini Siluro vont pouvoir continuer à signer des succès en course, comme la victoire de catégorie à la Coppa della Consuma d'Ilario Bandini, suivie en 1954 d'une victoire à la course de côte de Predappio-Rocca della Caminate, et d'une troisième place au classement général de la course Bologna-Raticosa.

Il faut se rappeler qu'à l'époque une voiture de compétition était chère et que rares étaient les pilotes amateurs ayant les moyens de s'en offrir une. Par conséquent, Bandini arrivait sur les courses avec trois ou quatre voitures et les louaient sur place. Massimo Bondi faisait partie des pilotes fidèles au petit constructeur et c'est avec ce châssis 211 qu'il a terminé neuvième aux

>>> *modified his cylinder head). Despite this, Ilario Bandini still won third in class at the Circuito di Bari and won the Bologna-Raticosa hillclimb.*

For 1953, a change of regulations allowed cars to be fitted with more enveloping wings better integrated into the body and easily removed. Three cars were entered for the Mille Miglia that year, but only one crossed the finish line. It is this car that we are presenting in the sale. It was recognised, without hesitation, by Massimo Bondi a few years ago, when Dino Bandini invited him to come and see it. In 1953, Massimo Bondi finished ninth in the 750 class. During the same season, Bandini also came third at the Circuito delle Caldaie and second at Senegallia, the race where Bondi finished fourth in our Bandini. He also finished third in class at Brindisi and second in the Bologna-Raticosa hillclimb.

In the meantime, Bandini modified his initial twin-cam head to give it the "roof" shape that it retained for a few years. The subsequent increase in power allowed the Bandini Siluros to remain competitive and successful results included a class win by Ilario Bandini in the Coppa della Consuma, followed in 1954 by a win in the Predappio-Rocca della Caminate hillclimb, and third place overall in the Bologna-Raticosa race.

We should remember that a competition car was expensive at that time and not many amateur drivers could afford one. Consequently, the small constructor Bandini arrived at race meetings with three or four cars and rented them out. Massimo Bondi was one of Bandini's loyal drivers. It was in this chassis 211 that he finished ninth in the 1953 Mille Miglia, winning the Coppa Trofeo Franco Mazzotti, a cup that he presented to Dino Bandini on the day that he confirmed that it was indeed his car.







Mille Miglia 1953, s'adjugeant la Coppa Trofeo Franco Mazzotti, coupe qu'il a remise à Dino Bandini le jour où il lui a confirmé qu'il s'agissait bien de sa voiture.

Après sa carrière en Italie, la voiture (châssis 211) a été exportée aux États-Unis, sans doute par le biais de Tony Pompeo, importateur sur place de voitures de sport et de course. Un certain TB Davis, de Dallas, a commandé en 1957 des pièces en indiquant qu'il possédait déjà une Bandini, et on le voit engagé en 1957 lors d'une épreuve à Stillwater, au Texas. Nous disposons aussi de photos de la voiture entre les mains de John Savarese, à la fin des années 50 et au début des années 60. Cette Bandini a été ensuite achetée par un amateur de ce genre de machines, comme « châssis 211 ex. TB Davis ». Dino Bandini en a fait l'acquisition en 1998 et l'a restaurée telle qu'elle était aux Mille Miglia 1953, c'est-à-dire en carrosserie nue. Cette Bandini fait partie des deux seuls exemplaires encore équipés du moteur Crosley avec culasse « testa piatta ». Sa structure et sa carrosserie d'origine, avec ses phares rétractables par simple pivotement, portent encore les stigmates d'un riche passé en compétition, ce qui constitue une situation rare. Le moteur a été récemment restauré et la voiture possède son passeport FIVA et ASI. Dino Bandini a participé trois fois aux Mille Miglia historiques avec cette machine, en 2005, 2006 et 2008.

Cette voiture, qui témoigne de l'ingéniosité du constructeur dès le début de son activité, s'est distinguée par ses succès dans sa catégorie, grâce à sa conception combinant rigidité et légèreté. Avec sa carrosserie sommaire et son habitacle dépouillé typique des voitures de compétition les plus radicales, cette voiture va non seulement procurer à un nouvel utilisateur de grisantes sensations de conduite, mais en plus elle l'emmènera dans un merveilleux voyage dans le temps et lui ouvrira les portes des évènements historiques les plus réputés.

After a career in Italy, the car (chassis 211) was exported to the US, presumably through the sports and race car importer, Tony Pompeo. A certain TB Davies from Dallas ordered parts in 1957 suggesting he already owned a Bandini and we know that he took part in 1957 in a race in Stillwater, Texas. We also have photos of the car in the hands of John Savarese, at the end of the 1950s and start of the 1960s.

This Bandini was then bought as "chassis 211 ex. TB Davis" by an enthusiast for this type of machine. Dino Bandini acquired it in 1998, restoring the car to its 1953 Mille Miglia specification, with a bare body. This Bandini is one of only two examples still equipped with a Crosley engine that has a "testa piatta" cylinder head. The structure and original coachwork of this car, with its retractable pivot lights, still bear the evidence of its rich racing past, which is rare to find. The engine as been recently fully restored. FIVA and ASI papers come with the car. Dino Bandini has taken part three times in this machine in the Historic Mille Miglia, in 2005, 2006 and 2008.

This car, a testament to the constructor's ingenuity when he first started out, is special for having been so successful in its class, thanks to its strong and lightweight design. With simple bodywork and stripped out interior typical of the most radical competition cars, this machine will not only provide its new owner with an exhilarating drive, but will also take them on a wonderful journey back in time and open doors to the most prestigious historic events.

1955 BANDINI 750 GT VELOCE ZAGATO

Sans titre de circulation
Passeport FIVA et passeport ASI
Unregistered
FIVA passport ASI passport

Châssis n° 1001B
Moteur n° 1001B

400.000 - 600.000 €

- Modèle unique, sous la supervision directe d'Ilario Bandini
- Carrosserie Zagato unique d'une grande élégance
- Historique en course aux USA
- Éligible aux plus prestigieux évènements mondiaux

- ***Unique model, built under the direct supervision of Ilario Bandini***
- ***Unique and supremely elegant bodywork by Zagato***
- ***Racing history in the US***
- ***Eligible for the most prestigious international events***




QUATTRORUOTE

UNA «750» SPORTIVA

C'è a Forlì un piccolo costruttore Bandini, che prepara telai e motori sportivi.

Su telaio Bandini «750» il carrozziere Zagato ha realizzato questa graziosa berlinetta sportiva di cui verranno messi probabilmente prodotti alcuni esemplari. E' molto snella e bassa (in altezza misura appena m. 1,14) e pesa soltanto 650 kg. Con una potenza di 70 CV dovrebbe poter raggiungere velocità dell'ordine di 170 chilometri all'ora.



The Bandini Zagato featured in Quattroruote July 1957 with a Fiat 8V
© Dino Bandini Archives

Au milieu des années 50, Ilario Bandini a souhaité lancer un petit coupé GT. Un certificat d'origine daté du 11 janvier 1955 décrit avec précision les caractéristiques techniques de cette « Bandini Granturismo Veloce 750 cc », avec son châssis n°1001B constitué de tubes de profil elliptique en acier spécial et pesant 27 kg, et son moteur n° 1001B double arbre « Bandini-Crosley » alimenté par deux carburateurs Weber et développant 67 ch à 7 000 tr/mn. La fiche précise également la présence de jantes Borrani chaussées de pneus de 135/80, pour un poids à vide de 670 kg.

Selon Dino Bandini, son oncle aurait emmené ce châssis par la route, assis sur une caisse sommairement fixée, de Forli à Milan pour la confier aux ateliers d'Ugo Zagato et ses deux fils, Elio et Gianni. Près de 300 km dans ces conditions, ce n'est guère banal et traduit une grande tolérance de la maréchaussée ! Sur ce brillant petit châssis, Zagato a formé une carrosserie en aluminium gracile et élégante en affinant le thème adopté sur la Moretti 750 de 1954, et qui sera repris sur les Abarth 750 avant de déboucher sur le pavillon « double bosse » caractéristique de Zagato. A noter que le pare-brise porte une inscription « Securit, 3-11-1955 » laissant penser que la carrosserie a été terminée à la fin de l'année. En tout cas, son charme lui a valu de remporter en 1957 le Concorso di Eleganza de Rimini.

Cette 750 GT n'est pas restée longtemps en Italie et a traversé l'Atlantique en 1959 pour rejoindre l'écurie Racemasters qui l'a engagée sur plusieurs circuits connus, comme Daytona, Watkins Glen et Sebring, entre les mains de Victor Lukens et Fred Haynes. De teinte blanche, elle portait l'inscription « Racemasters USA, Scuderia Bandini ».

Un courrier envoyé par Jerry Greaves (qui a sauvé la voiture) à Dino Bandini fournit quelques détails sur cette époque :

« Pour ce que j'en sais, le coupé a été amené à Sebring au début de 1960. Il appartenait à Victor Lukens (de la famille des aciers Lukens). Victor était un artiste et un photographe. Haynes (qui a été propriétaire des circuits de Lime Rock et Elkhart Lake) et Victor étaient inscrits comme pilotes à Sebring, en 1960. Ilario Bandini était présent à la course, comme conseiller. Ils ont commencé par avoir des problèmes d'embrayage, puis Haynes est allé heurter une borne. Ils ont abandonné au début de l'épreuve. En juin 1960, Victor a couru avec le coupé au Watkins Glen Classic. Il a remporté sa catégorie. Par la suite, Victor est sorti dans le sable à Bridgehampton. La voiture n'était pas trop abîmée. Victor l'a emmenée à l'atelier de Jim McGee pour qu'il la répare, ce qu'il n'a jamais fait. Victor a fini par succomber à des problèmes >>>

In the mid-1950s, Ilario Bandini wanted to launch a small GT coupé. A certificate of origin dated 11/01/1955 details the technical specification of this 'Bandini Granturismo Veloce 750cc', with its chassis no. 1001B made up of elliptical tubes in high-grade steel, weighing just 27kg, and its twin-cam 'Bandini-Crosley' engine no. 1001B, fed by two Weber carburettors and developing 67bhp at 7000rpm. The certificate also states that Borrani wheels with 135/80 tyres were fitted, and gives an unladen weight of 670kg.

According to Dino Bandini, his uncle drove the chassis from Forli to Milan, sitting on a makeshift box, to deliver it to the workshops of Ugo Zagato and his two sons, Elio and Gianni. To cover nearly 300km in such conditions was hardly commonplace, and the police must have turned a blind eye! Zagato designed a slender and elegant body for this brilliant little chassis, which refined the theme adopted for the Moretti 750 in 1954 and was later used on the Abarth 750, before leading to Zagato's characteristic 'double bubble' roof. It should be noted that the windscreen is marked 'Securit 3-11-1955', suggesting that the body was finished at the end of the year. In any event, its charm ensured that it won the Concorso di Eleganza in Rimini in 1957.

The 750 GT did not stay long in Italy and crossed the pond in 1959 to join the Racemasters team, which entered it in races at several well-known circuits, such as Daytona, Watkins Glen and Sebring, driven by Victor Lukens and Fred Haynes. Finished in white, it carried the markings 'Racemasters USA, Scuderia Bandini'.

A letter sent by Jerry Greaves (who saved the car) to Dino Bandini provides some more detail about this period:

"As far as I know, the coupé was brought to Sebring at the start of 1960. It belonged to Victor Lukens (from the Lukens steel family). Lukens was an artist and photographer. Haynes (who owned the Lime Rock and Elkhart Lake racetracks) and Lukens were registered as drivers at Sebring in 1960. Ilario Bandini attended the race as an adviser. They began by having problems with the clutch, then Haynes hit a marker post. They retired at the start of the race. In June 1960, Lukens raced the coupé at the Watkins Glen Classic and won his class. Later, he ran off into the sand at Bridgehampton. The car was not too badly damaged. Lukens took it to Jim McGee's workshop for him to repair it, but he never did so. Lukens ended up dying from drug problems and McGee left the car under a tree in his yard >>>







>>> de drogue et McGee a laissé la voiture sous un arbre, dans sa cour, pendant 13 ans. Je l'ai achetée en 1978 et j'ai commencé à rechercher les pièces manquantes.»

Dino Bandini a acheté la voiture à Jerry Greaves en 1998 et l'a ramenée à Forli où a commencé une longue restauration. Les panneaux de carrosserie en aluminium abîmés ont été remplacés et le moteur d'origine a été complètement révisé. Depuis, la voiture n'a parcouru que 3 000 km et se présente dans un bel état, très proche de ce qu'elle était en sortant des ateliers Zagato. L'intérieur est celui d'une vraie voiture de sport italienne, avec ses compteurs ronds sur tôle peinte, son grand volant bois, ses petits baquets rouges et son ciel de toit matelassé. C'est un réel plaisir d'écouter le son rageur du 4-cylindres, extrêmement prometteur dans cette voiture légère.

Cette berlinette 750 GT est évidemment éligible dans les plus grands événements internationaux, mais aussi aux concours d'élégance du monde entier où elle ne manquera pas de se distinguer. D'ailleurs, la vente s'accompagne d'une invitation à celui de Villa d'Este 2022, en plus de sa plaque ASI n°53317 et de son passeport FIVA.

Le châssis artisanal de cette voiture, son moteur spécial, son élégante carrosserie Zagato, son caractère unique et son histoire hors du commun en font une véritable exception : une opportunité que le marché propose très rarement.

>>>for 13 years. I bought it in 1978 and began to look for the missing parts."

Dino Bandini bought the car from Greaves in 1998 and brought it back to Forli to begin a lengthy restoration. The damaged aluminium body panels were replaced and the original engine completely overhauled. Since then, the car has covered only 3000km and is in fine condition, very close to that when it left Zagato's workshops. The interior is that of a genuine Italian sports car, with its round dials in a painted metal panel, big wooden steering wheel, small red bucket seats and quilted headlining. It is a real pleasure to hear its snarling four-cylinder engine, which holds great promise in such a light car.

This 750 GT 'berlinetta' is naturally eligible for the most important international events, but also for concours d'élégance throughout the world, where it will not fail to stand out. Indeed, the car is sold with an invitation to Villa d'Este in 2022, as well as its ASI plate (no. 53317) and its FIA passport.

This car's craftsman-built chassis, its special engine, elegant bodywork by Zagato, unique character and extraordinary history make it truly exceptional: it is an opportunity which is rarely seen on the market.



Sebring 1960 © Dino Bandini Archives



Sebring 1960 Victor Lukens, Fred Haynes and Ilario Bandini
© Dino Bandini Archives

Racing history

06/03/1960 - Daytona - Victor Lukens - 2nd overall, class win
26/03/1960 - 12 Hours of Sebring - Victor Lukens - DNF
25/05/1960 - Bridgehampton - Victor Lukens - DNF
25/05/1960 - Watkins Glen - Victor Lukens - class win
05/08/1960 - Bridgehampton - Victor Lukens - 23rd overall
05/09/1960 - National Thomson - Victor Lukens - 7th in class





141

1954 BANDINI MONOPLACE 750 « FORMULE 3 »

Sans titre de circulation
Voiture de compétition
Unregistered
Competition car

Châssis n° 49
Moteur n° 49

40.000 - 80.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Quatre exemplaires produits, deux survivants seulement
- Superbe patine de préservation
- La voie la plus abordable pour être propriétaire d'une Bandini

- ***Four cars built, only two survivors***
- ***Preserved with a superb patina***
- ***The most affordable way to own a Bandini***



En 1954, Ilario a fabriqué ce modèle pour prendre part aux courses ouvertes aux monoplaces. Il l'a appelée « Formule 3 » mais à l'époque cette catégorie n'existait pas vraiment, nous supposons que c'était sa façon de désigner sa monoplace 750 cm³. Il en a produit quatre exemplaires, tous équipés d'un moteur 750 Crosley mais ce modèle est intéressant par le fait qu'Ilario Bandini l'a utilisé pour tester des freins à disque équipant les quatre roues. La première apparition en course de ce modèle a eu lieu en 1954 lors de la troisième édition de la « Coppa Luigi Arcangeli », sur le circuit de Forli. Ilario Bandini est arrivé deuxième derrière Tazio Taraschi au volant de sa propre Taraschi.

Il existe aujourd'hui seulement deux exemplaires répertoriés en Italie. Dotée de freins à disque, l'autre voiture apparaît en photo en train de tester les freins à disque, en 1957 sur le circuit de Syracuse. La voiture de Dino Bandini comporte des freins à tambour et un moteur Crosley 750 cm³ simple ACT. Vendue avec des documents FIA délivrés en 1985 au précédent propriétaire D. Galassi, pilote de Formule Junior Taraschi et de Bandini de sport, cette voiture est très authentique. Les documents FIA précisent que la carrosserie a été partiellement restaurée, et que les freins et la mécanique ont été refaits conformément à leur configuration d'époque. Cette voiture affiche un bel état d'origine, avec une patine très séduisante. Son palmarès n'est pas connu, mais elle a sans aucun doute pris part à des courses de côte et des épreuves italiennes locales. Elle peut être conservée simplement comme « sculpture roulante » en préservant son aspect d'origine, sans forcément lui faire reprendre la compétition.

In 1954, Bandini built this car to compete in races open to single-seaters. He called it a 'Formula 3', but at the time the category did not really exist, we assume that it was his way of referring to his 750cc single-seater. He built four of them, all equipped with a 750 Crosley engine, but the model is interesting because Bandini used it to test disc brakes fitted to all four wheels. The model made its racing début in 1954 for the third edition of the Coppa Luigi Arcangeli, held on the racetrack at Forli. Bandini finished second, behind Tazio Taraschi driving his own Taraschi.

Today, only two examples of the car are known to exist in Italy. The other car can be seen in a photograph from 1957 taken at the Syracuse circuit, when it was testing the disc brakes with which it was fitted. Dino Bandini's car has drum brakes and a single overhead-cam 750cc Crosley engine. Sold complete with the FIA documents delivered in 1985 to its previous owner D. Galassi, who drove a Formula Junior Taraschi and a sports Bandini, this car is highly authentic. The FIA papers state that the body was partly restored and that the brakes and engine were rebuilt to their correct period specification. The car is in fine, original condition, with a very pleasing patina. Its competition history is not known, but it undoubtedly took part in hill climbs and local races in Italy. It could be kept simply as a 'rolling sculpture' preserving its original appearance, without necessarily returning to competition with it.

142

1960 BANDINI FORMULE JUNIOR

Sans titre de circulation
Voiture de compétition
Unregistered
Competition car

Châssis n° 57

60.000 - 90.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Beaucoup plus rare et exclusive que les Stanguellini
- Superbe carrosserie en aluminium
- Six survivantes seulement

- *Much rarer and more exclusive than a Stanguellini*
- *Superb aluminium bodywork*
- *Only six survivors*



La Formule Junior était une des catégories permettant aux débutants de mettre un pied dans la course automobile et la règlementation était donc conçue de telle sorte que les coûts puissent rester bas. Ces voitures étaient fabriquées dans l'atelier de Bandini, via Bertini à Forli, et la plupart d'entre elles ont été exportées aux États-Unis via l'agent Biener, de New York. C'est le cas de huit exemplaires, un ou deux autres étant restés en Italie. Le nombre de survivantes répertoriées s'élève à six voitures. Ilario Bandini en a conservé une pour lui, pour la faire courir.
Il s'agit de la voiture présentée ici, châssis n°57, qu'il a gardée de 1960 à 1992, date à laquelle il l'a prêtée ou vendue au Museo dell'Automobile de San Marin. Elle y est restée jusqu'en 2000, quand Dino l'a récupérée.
La palmarès en course de ce châssis n°57 peut être reconstitué comme suit, avec aussi d'autres pilotes qu'Ilario lui-même :

1961 - Circuito di Cesenatico, Ilario Bandini
1961 - Predappio – Rocca delle Caminate, A. Canali, 3ème de catégorie
1961 - Salita di Salsomaggiore – Monte S. Antonio, A. Canali
1962 - Vinci – S. Baronto, G. Lelli, 5ème de catégorie
1962 - Circuito di Cesenatico, A. Canali, 5ème de catégorie
1962 - Predappio – Rocca delle Caminate, G. Lelli, 8ème de catégorie
Dino a fait restaurer cette monoplace au début des années 2000 et comptait participer à des évènements historiques, si bien qu'il a fait établir des documents CSAI. Cette voiture devrait très bien se comporter face aux autres monoplaces de Formule Junior comme les Stanguellini, et ne devrait réclamer que des modifications classiques sur ce type de voiture pour obtenir des papiers FIA.

Formula Junior was one of the categories which allowed beginners to get started in motorsport, and the regulations were framed in such a way as to keep costs low. The cars were built in Bandini's workshop on the via Bertini in Forli, and most of them were exported to the United States through Biener in New York. This was the case for eight cars, one or two remaining in Italy. Six surviving cars are recorded. Ilario Bandini kept one car for himself, to take racing. This is the car presented here, chassis no. 57, which he kept from 1960 to 1992, when he sold or loaned it to the Museo dell'Automobile in San Marino. It remained there until 2000, when Dino Bandini reclaimed it. The racing history of chassis no. 57 can be reconstructed as follows, with some other drivers as well as Bandini himself:
1961 - Circuito di Cesenatico, Ilario Bandini
1961 - Predappio – Rocca delle Caminate, A. Canali, 3rd in class
1961 - Salita di Salsomaggiore – Monte S. Antonio, A. Canali
1962 - Vinci – S. Baronto, G. Lelli, 5th in class
1962 - Circuito di Cesenatico, A. Canali, 5th in class
1962 - Predappio – Rocca delle Caminate, A. Canali, 8th in class
Dino had the single-seater restored at the start of the 2000s and intended to compete in historic events with it, going so far as having CSAI papers prepared. The car should perform very well when up against other Formula Junior single-seaters such as the Stanguellinis and should require only the usual modifications for this type of car to obtain its FIA papers.

143

Ex Mille Miglia 1957

1957 BANDINI 750 SPORT INTERNAZIONALE SAPONETTA

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 160.150
Moteur n° 756

600.000 - 900.000 €

- La voiture idéale pour les Mille Miglia Storica !
- Palmarès en course entre les mains du constructeur lui-même
- Ligne magnifique, une des plus belles barquettes italiennes des années 1950

- *The ideal car for the Mille Miglia Storica!*
- *Racing history driven by Bandini himself*
- *Magnificent styling, one of the most beautiful Italian roadsters of the 1950s*

Ce modèle est le plus abouti des 750 Sport de compétition. Après les versions Siluro, Bandini a dessiné une carrosserie plus enveloppante et mieux profilée, dans la plus pure tradition des barquettes italiennes tracées pour les longues lignes droites des Mille Miglia. Ainsi, les Bandini pouvaient se mesurer sans rougir à des marques réputées comme Osca, Siata, Stanguellini ou même Maserati dans certaines circonstances. Les carrosseries étaient façonnées à la main chez Bandini, par des artisans provenant des usines voisines produisant les avions Caproni. Ils commençaient par chauffer l'aluminium, avant de frapper la tôle sur des sacs de sable pour lui donner la forme voulue.

Le surnom Saponetta (« savonnette ») avait été donné par Ilario Bandini lui-même à cause de sa forme fluide. Cette voiture reprenait la base de la Siluro, qui s'était déjà distinguée en course en Italie et aux États-Unis. La mention « Internazionale » correspondait au nouveau nom de la catégorie, tout en constituant un hommage aux réussites de la marque Outre-Atlantique. La Saponetta a reçu le moteur Bandini 750 double arbre dans sa deuxième version, avec arbres à cames « en toit » et allumeur en bout d'arbre de distribution.

En tout, neuf exemplaires de >>>

This model is the ultimate 750 Sport for competition. After the Siluro versions, Bandini designed a more streamlined wraparound body, in the great tradition of the Italian roadsters designed for the long straights of the Mille Miglia. The Bandinis had nothing to be ashamed of when up against such renowned makes as Osca, Siata, Stanguellini or sometimes even Maserati. The bodies were hand-built in Bandini's workshops by craftsmen from the nearby Caproni aircraft factories. They began by heating the aluminium before beating the metal over sandbags to give it the desired shape.

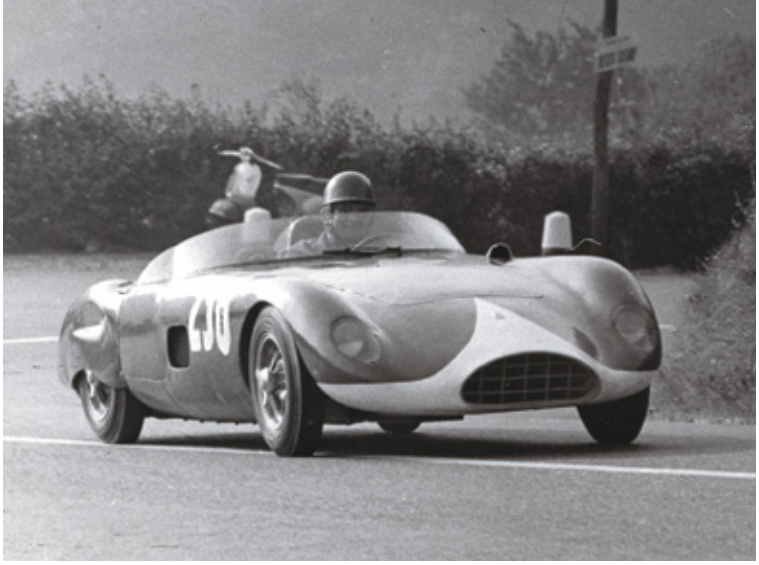
Ilario Bandini himself nicknamed the body 'Saponetta' (little bar of soap) on account of its smooth shape. The car was based on the Siluro, which had already enjoyed success in racing in Italy and the United States. The term 'Internazionale' referred to the new name for the category, as well as paying tribute to the firm's successes in America. The Saponetta was fitted with the second version of the Bandini 750 engine, with twin overhead camshafts and the distributor mounted between them.

In all, nine Saponettas were built, according to Dino Bandini. For the car we are presenting, >>>





Saponetta Vallunga 6 Ore 1959 © Dino Bandini Archives



Saponetta, Coppa della Consuma 1959 © Dino Bandini Archives



A bandini advert inspired by the Saponetta © Dino Bandini Archives



Saponetta, Mille Miglia, 1957 © Dino Bandini Archives



Racing history

1957
Mille Miglia, Camisotti – Sintoni
Trento – Bondone, Bondi
6 Ore di Vallelunga, Bandini, 7th in class

1958
Monza
Predappio – Rocca delle Camirate, class win
Autodromo di Modena, class win
Bologna – San Luca, class win
Compiano – Vetto d'Enza, class win

1959
Compiano – Vetto d'Enza, 3rd overall
Cesenatico, Govoni
Coppa della Consuma
Coppa Sant Ambroeus Monza
6 Ore di Vallelunga, 3rd overall
Trapani – Monte Erice
Trento – Bondone
Predappio – Rocca delle Camirate, class win

1960
6 Ore di Vallelunga, Massimo Bondi (with Osca engine)
Sasso – Superga
Val d'Aosta – Pila, 2nd in class
Vergato – Celilio
Cesenatico

1961 (1000cc)
Compiano – Vetto d'Enza, Bandini, overall winner
Trento – Bondone, Bandini, 7th overall
Salsomaggiore – Sant Antonio, Bandini, 7th overall
Predappio – Rocca delle Camirate, Bandini, 2nd overall
Vallelunga, Bandini, 5th overall

1962 (1000cc)
Parma – Poggi di Berceto
Predappio – Rocca delle Camirate, Bandini, class win
Coppa Chieti, Bandini, 3rd overall
Coppa della Consuma, Bandini, 6th in class
Bologna – Raticosa, Bandini, 4th in class
Vinci – S. Baronto, Bandini, 3rd overall
Vallelunga, Bandini, 4th in class
Coppa Galenga, Bandini, 3rd overall

1963
Coppa Consuma, 5th in class
Vallelunga, 5th in class

1964
Trento – Bondone, Bandini, 4th in class
Ascoli – San Marco, Bandini, 4th in class
Predappio – Rocca delle Camirate, 4th in class
Coppa Chieti, Benelli

>>>Saponetta ont vu le jour, d'après Dino Bandini. Pour celle que nous présentons, un certificat d'origine daté de 1957 et signé d'Ilario Bandini donne quelques précisions intéressantes, comme le poids du châssis nu (18 kg), et celui de la voiture à vide (350 kg). Il précise la présence du moteur n°756, de 747 cm³ et développant 68 ch à 8 500 tr/mn. Grâce à sa légèreté et à sa puissance spécifique, ce modèle pouvait se comparer aux meilleurs de sa catégorie, ce qui s'est traduit par plusieurs victoires dans les épreuves italiennes.

Toutes les Saponetta comportaient sur les flancs des prises d'air destinées à extraire l'air chaud du moteur et par leurs légères différences, elles contribuent à identifier les différents exemplaires. Ainsi, deux voitures identiques ont été engagées aux Mille Miglia 1957. L'une (numéro 156) a été confiée à Carlo Camisotti et Giovanni Sintoni, et l'autre (numéro 137) à Bruno Garavini. Ces deux Bandini ont été contraintes à l'abandon, mais celle que nous proposons à la vente est identifiée comme la numéro 156.

En 1957, la voiture a pris part à d'autres épreuves, comme les 6 Ore di Vallelunga avec Ilario Bandini lui-même et la course de côte Trento-Bondone avec Massimo Bondi.

Ilario Bandini a couru avec cette voiture (châssis 150-160) pendant plusieurs années (en équipant la voiture d'un moteur 850, puis 1 000 cm³) et les dernières photos dont nous disposons et sur lesquelles il apparaît avec la voiture datent de 1964 environ. Il s'en est séparé à la fin des années 1960 ou au début des années 1970, et sa trace se perd jusqu'à sa réapparition aux États-Unis et son achat en 1998 par Dino Bandini auprès d'un collectionneur en Pennsylvanie. Elle était alors en état médiocre, mais complète et Dino Bandini nous a confirmé que le moteur 750cc d'origine était démonté à côté de la voiture. D'après Dino Bandini, c'est la seule des deux voitures ayant participé aux Mille Miglia 1957 encore dotée de sa mécanique d'origine. Une fois la restauration terminée, Dino Bandini a pris part

>>>a certificate of origin dated 1957 and signed by Ilario Bandini provides some interesting details, such as the weight of the bare chassis (18kg) and the unladen weight of the car (350kg). It specifies that engine no. 756 was fitted, a 747cc unit developing 68bhp at 8500rpm. Thanks to its light weight and high specific output, it could be compared with the best models in its class, leading to victory in several Italian races.

All the Saponettas had air intakes on the side of the body intended to evacuate hot air from the engine; the minor differences in these intakes help distinguish the different cars. Two identical models were entered in the 1957 Mille Miglia. One (no. 156) was assigned to Carlo Camisotti and Giovanni Sintoni, the other (no. 137) to Bruno Garavini. The two Bandinis had to retire, but the car we are offering for sale has been identified as no. 156.

In 1957, the car was entered in other races, including the 6 Ore di Vallelunga with Bandini himself and the Trento-Bondone hill climb with Massimo Bondi.

Bandini competed with the car (chassis 150-160) for several years, fitting an 850cc and then a 1000cc engine, and the last photographs we have of him with it date from around 1964. He sold the car at the end of the 1960s or the start of the 1970s, and nothing more was heard of it until it reappeared in the United States and was bought in 1998 by Dino Bandini from a collector in Pennsylvania. By then, it was in poor condition but complete, and Dino Bandini has confirmed that the 750cc original engine was stored with the car. According to him, it is the only one of the two cars which competed in the 1957 Mille Miglia which still has its original engine. Once its restoration was finished, Dino Bandini enjoyed taking part in the Mille Miglia Storica on two occasions, in 2002 and 2003.

As with the other cars in the collection, the Saponetta has

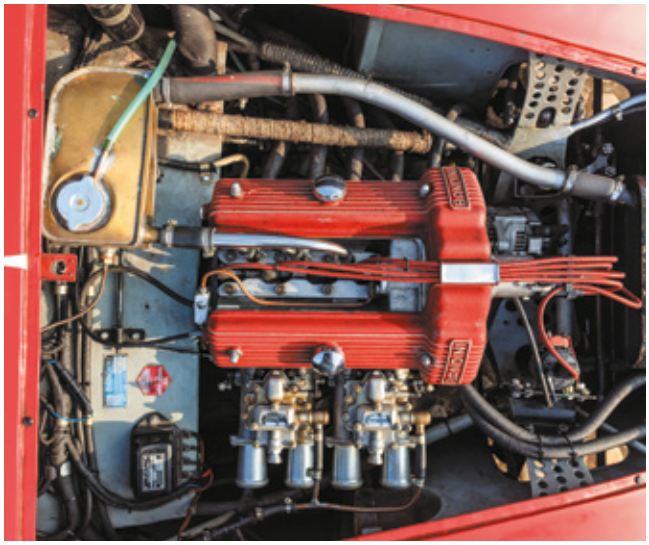












avec bonheur à deux reprises aux Mille Miglia historiques, en 2002 et 2003. Comme les autres voitures de la collection, cette Saponetta garde un bel aspect d'origine grâce à une restauration qui n'en a pas détruit les traces historiques et qui la présente dans sa configuration de 1957. Ayant participé cette année-là à la toute dernière (et dramatique) édition des Mille Miglia, elle constitue à ce titre un témoin rare de l'époque des courses sur route. Au cours des années suivantes, son palmarès s'est enrichi de nombreux succès en Italie entre les mains d'Ilario Bandini lui-même. Ce bel historique, associé à sa ligne superbe et sa brillante conception, en font une pièce de choix. Le fait qu'elle soit proposée à la vente représente une opportunité unique. Elle est accompagnée de sa plaque ASI n°16861, ainsi que de son passeport FIVA.

retained its attractive original appearance, thanks to a restoration that has left the traces of its history intact, with the car presented in its 1957 specification. Having taken part that year in the dramatic final edition of the Mille Miglia, it is a rare witness to that period of races on the open road. Over the years that followed, it added further successes in Italy to its tally of results, driven by Ilario Bandini himself. This rich history, combined with its superb styling and brilliant design, makes it an exceptional model. The fact that it is now offered for sale represents a unique opportunity. The car comes with its ASI plate (no. 16861) and its FIA passport.

144

1955-1956 BANDINI 750/1000 SPORT SILURO

Sans titre de circulation
Passeport CSAI
Unregistered
CSAI passport

Châssis n° 035
Moteur n°035

150.000 - 250.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Ligne et conception radicales, dans le plus pur style italien de cette époque
- Serait le châssis qui a participé aux Mille Miglia 1955
- État superbe

- ***Radical form and design, the purest Italian styling of this period***
- ***Could be the chassis that participated in the 1955 Mille Miglia***
- ***Superb condition***



Pour les Mille Miglia 1955, Ilario Bandini a loué au marquis de Bologne, Marchese Rusconi, une 750 Sport Siluro dont le copilote n'était autre que le mécanicien de Bandini lui-même, Vanni Sintoni. La course avait bien commencé pour la voiture portant le numéro de course 038 et les deux hommes se trouvaient en tête de leur catégorie, avant un incident malheureux survenu à Florence et que raconte Sintoni : *« C'était une folie, pas la mienne mais celle du pilote. Il a voulu absolument faire le plein, mais je n'étais pas d'accord car nous pouvions arriver à Bologne. Il a tout de même rajouté 10 litres d'essence et une bonne partie a débordé, si bien qu'en redémarrant, la voiture a pris feu et a été détruite dans l'incendie. Quel dommage ! Nous étions devant tout le monde ! »* L'épave a été ramenée à Forli et, selon Dino Bandini, aurait été restaurée au début des années 80 par Ilario Bandini et équipée d'un moteur 1 000 cm³ (déclinaison du 750 à culasse « en toit » dont il se distingue notamment par son échappement à droite). Toujours selon Dino Bandini et les informations qu'il a recueillies auprès de son oncle, aucune autre voiture n'a été reconstruite à partir d'un exemplaire ayant brûlé, ce qui laisse supposer qu'il peut s'agir de la Bandini sport Siluro des Mille Miglia 1955.

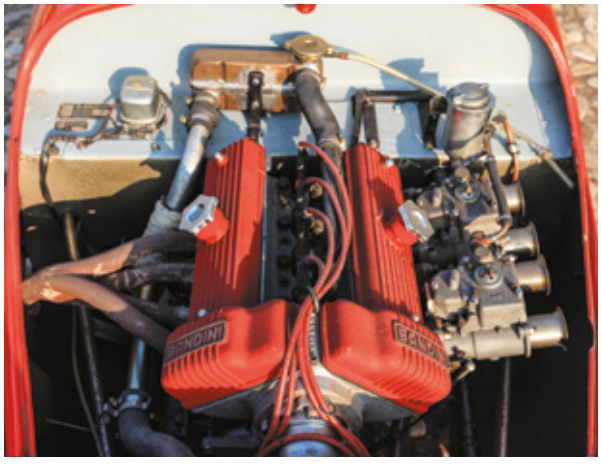
Mais cette voiture est également accompagnée d'une copie d'un ancien « libretto » au nom d'Ilario Bandini, avec les numéros

For the 1955 Mille Miglia, Ilario Bandini rented a 750 Sport Siluro to the Marquis of Bologna, Marchese Rusconi, and the co-pilot was none other than Bandini's mechanic, Vanni Sintoni. The race started well for car number 038 and the two men found themselves leading their class, before an unfortunate incident in Florence, described by Sintoni : «It was madness. Not mine but the driver's. He was determined to refuel, and I was against this as we had enough to get to Bologna. However, he went ahead and put 10 litres in and a good part of it overflowed so that when we restarted, the car caught fire and was destroyed. What a shame ! This happened in front of everyone !» The wreckage was brought back to Forli and, according to Dino Bandini, was restored at the start of the 1980s by Ilario Bandini, and fitted with a 1000cc engine (an adaptation of the 750 with "roof" shaped head, distinguished by its right-hand exhaust). According to Dino Bandini and the information he gathered from his uncle, no other car had been rebuilt from an example that had been burnt, suggesting that this could be the Bandini Sport Siluro from the 1955 Mille Miglia.

However, this car is also accompanied by a copy of an old «libretto» in the name of Ilario Bandini, with chassis and engine numbered 035, and









de châssis et moteur 035, et immatriculation FO18210 en date du 16 avril 1956, et indiquant bien une cylindrée de 1 000 cm³. Par ailleurs, un certificat de 1990 de la Commissione Sportiva Automobilistica Italiana (CSAI) indique 1956 comme année de fabrication et précise que la voiture a été utilisée dans diverses épreuves en 1956-1957-1958-1959. Selon ces documents, cette voiture aurait pu être immatriculée à la suite d'une réfection ayant immédiatement suivi l'incendie des Mille Miglia, 1955.

Quoi qu'il en soit, elle a été vendue dans les années 80 au Dr R., chirurgien-dentiste de Radicondoli, à côté de Sienne. C'est auprès de lui que Dino Bandini en a fait l'acquisition en août 1997, comme en témoigne un certificat de vente manuscrit du Dr R. Dino Bandini a précisé que, lors de son achat, la Siluro était installée dans le salon du dentiste qui, avec son épouse, regardait la télévision assis dans la voiture...

Cette superbe Siluro 1000, fine et légère, avec son châssis tubulaire spécifique, son moteur Bandini double arbre et sa carrosserie en aluminium, affiche tous les ingrédients des meilleures barquettes de course italiennes des années 50. Elle représente une rare occasion de s'approprier une tranche d'histoire du sport automobile, dans ses plus belles années.

registration number FO18210 dated 16 April 1956, recording as having a 1000cc engine. In addition, a certificate dated 1990 from the Commissione Sportiva Automobilistica Italiana (CSAI) indicates 1956 as the year of production and specifies that the car had been used in various events in 1956-1957-1958-1959. According to these documents, our car would have been repaired immediately after the fire and registered to use, after the 1955 Mille Miglia.

Either way, it sold in the 1980s to Dr R, a dental surgeon from Radicondoli, near Siena. It was from this gentleman that Dino Bandini acquired the car in August 1997, as confirmed by a sales document handwritten by Dr R. Dino Bandini has said that, when he bought it, the Siluro was installed in the living room of the dentist who used to sit in the car with his wife and watch television...

This superb Siluro 1000, dainty and lightweight, with its specific tubular chassis, twin-cam Bandini engine and aluminium body, boasts all the ingredients of the best Italian racing barchettas of the 1950s. It represents a rare opportunity to own a piece of history from motor racing's finest years.

145

1971 CITROËN SM CARBURATEURS PRÉPARATION REGEMBEAU

Carte grise française
French title

Châssis nº 00SB5674
Moteur nº 105.811

60.000 - 80.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Rarissime préparation moteur Regembeau
- Depuis l'origine dans le département de la Gironde
- Enviable état de conservation et historique connu

- *Exceptionally rare Regembeau engine*
- *In the Gironde department since new*
- *Excellent condition and known history*



Cette désirable Citroën SM possède un historique clair et particulièrement intéressant. Elle fut délivrée neuve à son premier propriétaire le 29 octobre 1971, puis n'aurait connu par la suite que trois propriétaires, le deuxième de 1973 à 1990 puis un troisième jusqu'en 2006 avant que son quatrième et actuel propriétaire n'en fasse l'acquisition il y a près de 16 ans aujourd'hui. Française d'origine, elle n'a de plus jamais quitté le département de la Gironde comme en témoigne son immatriculation d'époque. Dans une superbe livrée brun scarabée, notre SM dispose des options cuir naturel, vitres teintées et climatisation qui fonctionne. Son moteur d'origine qui fut un temps sorti de la voiture, a bénéficié d'une préparation Regembeau du nom de Georges Regembeau, célèbre pour avoir optimisé le fonctionnement des Citroën à partir des années 60. Ce moteur bénéficia en effet dans les années 90 d'une réfection complète avec plus de 250 heures de travail avant d'être réinstallé/ Il arbore toujours aujourd'hui ses culasses signées Regembeau refaites en 2007 et fonctionnant désormais au sans-plomb. Plus récemment en 2017, une réfection complète de la carrosserie a été réalisée et notre SM se trouve aujourd'hui dans un très bel état de conservation et de présentation. Le superbe habitacle en cuir est resté d'origine, délicieusement patiné et nous avons relevé la réfection du ciel de toit et la présence d'un autoradio Grundig d'époque.

Notre exemplaire est accompagné d'un dossier de suivi comprenant factures et photos et dispose d'un échappement inox ainsi que d'un allumage électronique. Notre SM avec son historique et sa préparation moteur est certainement un des exemplaires les plus désirables et rares du marché.

This desirable Citroën SM has a clear and particularly interesting history. It was delivered new to its first owner on 29 October 1971 and has only had three further owners: the second from 1973–1990, the third until 2006, and then its fourth and current owner, who bought it nearly 16 years ago. An original French car, it has never left the Gironde department, as can be seen from its registration from the period. Finished in the magnificent colour of 'Brun Scarabée', it has the optional tan leather, tinted glass and air-conditioning (in working order). Its original engine, which was removed from the car for a time, was modified by Georges Regembeau, who was renowned for his work to optimise the performance of Citroën's cars from the 1960s onwards. During the 1990s, the engine was completely rebuilt – a job requiring more than 250 hours' work – before being reinstalled in the car. It still sports its Regembeau cylinder heads, which were rebuilt in 2007, and can now use unleaded fuel. More recently, in 2017, the bodywork was completely restored, and the SM is now in excellent condition and looks great. The superb leather interior remains original and is delightfully patinated; we noted that the headlining has been restored and that a period Grundig radio is fitted.

The car comes with a maintenance file including bills and photographs; it has a stainless steel exhaust and electronic ignition. With its history and uprated engine, this SM is certainly one of the rarest and most sought-after examples on the market.

146

1970 CITROËN SM PROTOTYPE « JACQUES NÉ »

Carte grise française
French title

Châssis nº 00SB0291
Moteur nº C114-000.236

80.000 - 140.000 €

- Ancienne voiture du responsable du bureau d'étude Citroën
- Equipée du moteur de réserve des 24 Heures de Spa 1974
- Nombreuses évolutions techniques

- *Formerly owned by the head of Citroën's R&D department*
- *Fitted with the spare engine from the 1974 24 Hours of Spa*
- *Numerous technical developments*



Cette Citroën SM est unique ! Il s'agit d'un des véhicules d'essais utilisés par le Bureau d'Etudes des Automobiles Citroën au sein duquel Jacques Né était responsable du projet « S » qui a conduit au développement de la SM. Ainsi, elle a bénéficié de nombreuses améliorations telles que : berceau moteur renforcé, disques de freins avant ventilés, double radiateur d'huile, réservoir d'essence de 120L, pare-chocs avant échancré avec grille centrale, sphères de suspensions spécifiques, ou encore jantes en résine renforcée Michelin. Cette voiture fourmille également de détails d'évolution de style que l'on ne retrouve pas sur les voitures de série de ce millésime. L'autre élément majeur est sa mécanique, qui n'est autre que le moteur de réserve des 24 Heures de Spa 1974. Préparé chez Maserati, ce 2.7L dispose des carburateurs et de l'allumeur du 3L et développe 190 cv. Jacques Né, lors de son départ en retraite en 1984, parvient à acheter ce prototype, en théorie destiné à la destruction pour des raisons de confidentialité. La SM restera ensuite dans la famille jusqu'en 2017, avant d'être achetée par son actuel propriétaire, grand connaisseur de la marque. Elle bénéficie alors d'importants travaux dont la liste exhaustive figure au dossier, incluant la réfection complète du moteur, de la peinture, du système hydraulique et la restauration de l'habitacle en préservant la rare sellerie en skaï « grain bison ». Nous avons pu constater l'excellent fonctionnement de cette SM unique qui constitue un véritable pan de l'histoire du modèle et est accompagnée d'une importante documentation.

This Citroën SM is unique! It is one of the cars used by Citroën's R&D department, where Jacques Né was in charge of the 'S' project which led to the development of the SM. It therefore features several improvements, including ventilated front discs, a strengthened engine subframe, double oil cooler, 120-litre fuel tank and cutaway front bumper with a central grille, as well as special suspension spheres and Michelin reinforced resin wheels. The car also has a host of detailed stylistic changes not found on production cars from 1970. The other major difference concerns its engine, which is none other than the spare engine from the 24 Hours of Spa in 1974. Prepared by Maserati, this 2.7-litre unit has the carburettors and distributor from the 3-litre engine, and produces 190bhp. When Né retired in 1984, he managed to buy the prototype, which in theory should have been destroyed for reasons of confidentiality. The SM remained in his family until 2017, when it was bought by its current owner, a leading connoisseur of the marque. Extensive work was then carried out on the car (the full list is on file), including the complete restoration of the engine, paintwork and hydraulic system, as well as that of the interior, whose rare 'buffalo grain' leatherette upholstery was preserved. We noted that this unique SM runs very well; it is truly a part of the history of the model and will be sold with extensive documentation.

1926 BUGATTI 37A EX-JACQUES DUFILHO

Carte grise française
French title

Châssis n° 37211
Moteur n° 114

900.000 - 1.200.000 €

- Célèbre provenance
- Authentique Bugatti 37 avec compresseur rajouté par Dufilho
- Moteur d'origine
- Modèle Grand Prix si prestigieux

- *Famous previous owner*
- *Genuine Bugatti 37 with supercharger added by Dufilho*
- *Original engine*
- *Highly prestigious Grand Prix model*

Une année après la sortie avec succès de sa Bugatti 35, équipé du 8 cylindres 2 litres, Ettore Bugatti propose la type 37 en novembre 1925. Elle est équipée d'un moteur à 4 cylindres de 1,5 litre, des roues à rayons, ainsi que de nombreuses différences avec la 35, mais moins visibles. Elle est cependant presque aussi performante que sa grande sœur avec 60cv pour 710kg et une vitesse de 150km/h.

En juin 1927, apparaît le modèle 37A dont le moteur de 1496 cm³ est équipé d'un compresseur (comme sur les 35B et C), ce qui porte sa puissance à 90cv, avec une vitesse de pointe de 175km/h, toujours des roues à rayons « fil » et en option, des tambours de frein de 330mm. Les Bugatti 35 et 37 sont les premières voitures de course, commercialisées dans un catalogue (à 287 exemplaires pour les 37 et 37A).

Jacques Dufilho naît à Bègles en 1914, dix ans avant la première 35,

A year after the successful launch of his Type 35, with its 2-litre 8-cylinder engine, Ettore Bugatti presented the Type 37 in November 1925. It was equipped with a 1.5-litre 4-cylinder engine and wire wheels, and had several other, less visible differences from the 35. It was, however, almost as quick, developing 60bhp and – with a weight of 710kg – had a top speed of 150kph. In June 1927, the Type 37A appeared. Its 1496cc engine had a supercharger (as on the 35B and C); power went up to 90bhp and its top speed to 175kph. It still had wire wheels and, as an option, 330mm drum brakes. The Bugatti Type 35 and 37 were the first racing cars to be offered for sale in a catalogue, with 287 of the 37 and 37A sold.

Jacques Dufilho was born in Bègles in 1914, ten years before the first 35, into a family of pharmacists. In the 1930s, as a young man, he turned towards one of his first loves, for



dans une famille de pharmaciens. Dans les années 1930, ce jeune homme s'oriente vers l'une de ses premières passions, l'agriculture avec l'élevage de bœufs et de chevaux, avant de s'engager en 1934 dans l'armée pour deux années. Revenu à la vie civile, il se tourne vers le théâtre avant que la guerre ne l'appelle sur le front en 1939. Libéré en 1940, il habite Paris où il suit les cours de Charles Dullin au Théâtre de l'Atelier. Après la guerre, il obtient ses premiers succès avec des >>>

agriculture and breeding cattle and horses, before enlisting in the army for two years in 1934. On returning to civilian life, he went into the theatre, before being called up for active service in 1939. When he was released in 1940, he went to live in Paris, where he followed Charles Dullin's classes at the Théâtre de l'Atelier. After the war, he achieved his first success with comic sketches such as 'Victorine' at the Théâtre des Bouffes Parisiens. His career >>>



Jacques Dufilho dans sa propriété de Ponsampère en novembre 1981 © DR





>>>sketchs comiques comme « Victorine et la visite du château » au Théâtre des Bouffes Parisiens. Sa carrière comprendra près de 170 films, 60 pièces de théâtre, récompensée par deux « César », un « Molière » et de nombreux Prix et Trophées.

C'est en 1942 qu'il est touché par la grâce des Bugatti, le charme de leur esthétique et la beauté de leur mécanique. Cela commence modestement avec l'acquisition d'un cabriolet Bugatti 40 en mauvais état. Il la restaure lui-même et en 1943, une panne l'immobilise à Paris. Tout naturellement, il se rend dans l'Atelier Officiel Bugatti, rue Carnot à Levallois où il est très bien reçu par le grand Henri Hauswald, employé par Bugatti depuis plus de 25 ans. Hauswald forme depuis 1939 son « filleul », Raymond Lemayeux, d'une très grande compétence dans la confrérie des mécaniciens Bugatti. Le courant passe entre l'équipe d'Hauswald et Jacques Dufilho qui fera l'acquisition d'une Bugatti 44 à la place de sa 40. L'acteur restera toujours fidèle à l'Atelier Bugatti d'Henri Hauswald puis, après le décès de ce dernier, à celui de Raymond Lemayeux, place du Palais Bourbon à Paris. La passion dévorante de Dufilho passera par plusieurs Bugatti dont un très beau cabriolet 57 Stelvio, noir et jaune clair (57406).En 1957, il remarque dans la cour de l'Atelier Bugatti d'Hauswald, une Bugatti type 37 (châssis 37211 et moteur 114) en mauvais état. C'est l'une des trois 37 livrées en octobre 1926, exposée dans le hall d'exposition Bugatti de l'avenue Montaigne à Paris. Ne sachant plus qu'en faire, l'ancien propriétaire Mr Balanche, sculpteur à Meudon, l'a faite reprendre par l'Atelier Bugatti. C'est le coup de foudre et Dufilho achète sa sixième Bugatti. Ce sera « SA » Bugatti qu'il personnalisera, comme cela se faisait dans les années 1930 avec les Hispano-Suiza d'André Dubonnet, les Voisin de Robert Delaunay et plus récemment avec les Ferrari de Gianni Agnelli, c'est-à-dire avec une carrosserie spéciale, une mécanique améliorée ou un habitacle personnalisé.

La restauration s'étalera sur 10 ans, de 1958 à 1968, avec des travaux réalisés au rythme des cachets des films et pièces de théâtre de Dufilho. La voiture sera entièrement démontée, avec le contrôle du châssis et l'alignement des éléments mécaniques au « cordon de soie » comme il aimait dire. Les tambours de frein de 270mm de type 37 sont remplacés par des tambours de 330mm comme sur les 37A à compresseur et avec de nouvelles roues à rayons « fil » de 18". Des amortisseurs Houdaille hydrauliques remplacent

>>> *encompassed nearly 170 films and 60 plays, and he received a Molière, two Césars and many prizes and trophies.*

In 1942, he was first touched by the grace of Bugatti's cars, by the charm of their appearance and the beauty of their engineering. He began simply, buying a Bugatti Type 40 cabriolet in poor condition. He restored it himself, but in 1943 a breakdown brought it to a halt in Paris. Naturally, he went to the official Bugatti workshop in Levallois, where he was well received by the great Henri Hauswald, who had worked for Bugatti for over 25 years. Since 1939, Hauswald had been training his 'godson', Raymond Lemayeux, to become a highly skilled member of the clan of Bugatti mechanics. Dufilho hit it off with Hauswald's team and he acquired a Bugatti 44 to replace his Type 40. The actor remained faithful to Hauswald's Bugatti workshop and, after Hauswald died, to Lemayeux's workshop at the place du Palais Bourbon in Paris. Dufilho's consuming passion saw him buy several Bugattis, including a lovely 57 Stelvio cabriolet in black and pale yellow (57406).

In 1957, he noticed a Bugatti Type 37 (chassis no. 37211 and engine no. 114) in poor condition, in the courtyard of Hauswald's workshop. It was one of the three Type 37s delivered in October 1926 and was displayed in Bugatti's showroom in Paris. Not knowing what to do with it, its previous owner, M. Balanche, a sculptor from Meudon, had it repainted by the Bugatti workshop. It was love at first sight, and Dufilho bought his sixth Bugatti. It would be HIS Bugatti, which he would customise, just like André Dubonnet's Hispano-Suizas and Robert Delaunay's Voisins in the 1930s or, more recently, Gianni Agnelli's Ferraris, with their special bodywork, uprated engines or personalised interiors.

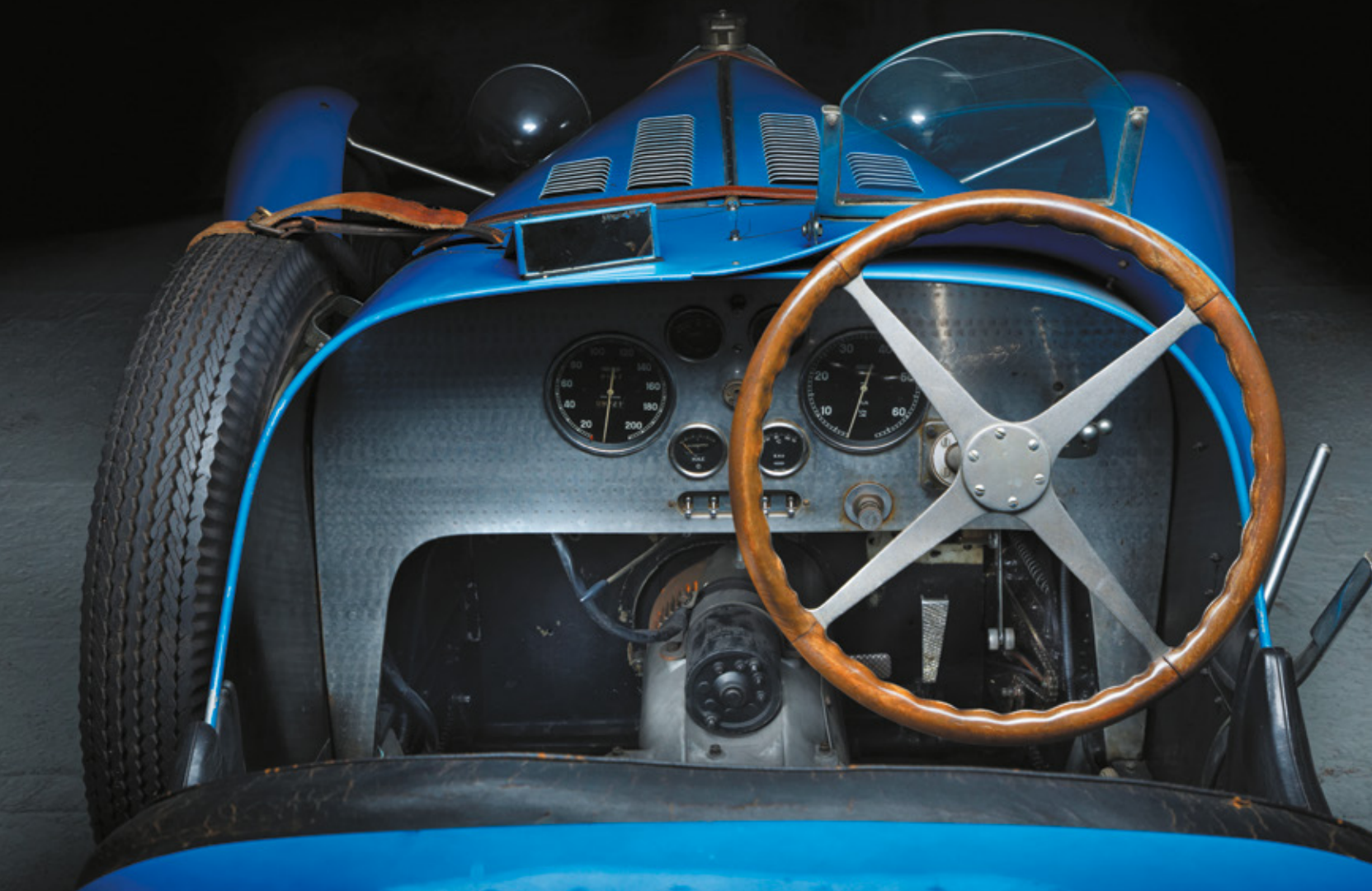
The restoration stretched over 10 years, from 1958 to 1968, with the work carried out as Dufilho was paid for his films and plays. The car was completely stripped down, the chassis checked and all the mechanical parts gone through with a fine-tooth comb, as he liked to say. The Type 37 270mm brake drums were replaced by 330mm items, as fitted to the supercharged Type 37A, and new 18in wire wheels fitted. Houdaille hydraulic dampers replaced the friction ones. A new engine-turned aluminium dashboard was mounted on top of the original dash, with the position of the

ceux à friction. Sur le tableau de bord d'origine est fixé un nouveau tableau en aluminium bouchonné avec l'emplacement des divers instruments défini par Dufilho. La carrosserie en mauvais état est alors entièrement refaite en dural par M. Porte, un ancien tôlier de l'usine Bugatti. La sellerie de cuir noir est réalisée chez le carrossier Polné. Côté mécanique, le bloc moteur n°37211/114 en aluminium est bien entendu conservé, mais son bloc cylindres en fonte, type 37 de 1496 cm³ (69×100) est remplacé par un groupe du type 49 de 1628,5 cm³ (72×100) dont un orifice de bougie sur deux, est bouché. Pistons, bielles et vilebrequin sont neufs. L'allumage se fait par une batterie et un delco, l'alimentation par un carburateur Zénith de 42 et à partir de 1961 un compresseur Bugatti n°71 avec le carter des engrenages d'entrainement n°265. Le radiateur est refait chez Delhomme à Levallois et l'embrayage multidisque, remplacé par un monodisque plus résistant. Essieu avant n°255, boîte n°139, pont n°350 avec l'inscription 13×54. Avec l'augmentation de la cylindrée, la puissance devait avoisiner les 100cv à 5000tr/mn. En 1965 lors des premiers essais, l'artiste déclarait rouler à 200km/h ! Jacques Dufilho, qui connaissait bien la famille Bugatti s'est vu offrir le bouchon de radiateur par Lydia Bugatti.

Pour terminer « SA » Bugatti 37A Spéciale, Jacques Dufilho est finalement contraint de se séparer de sa Bugatti 57 Stelvio. Dans les années suivantes, lorsqu'il se trouve dans sa ferme de Ponsampère dans le Gers, il utilise presque quotidiennement sa Bugatti 37A, toujours rigoureusementent retenue par Raymond Lemayeux qui s'y déplaçait spécialement chaque année. Christian Huet, l'expert de longue date de cette Bugatti, >>>

instruments decided by Dufilho. The bodywork was in a bad state and was completely rebuilt in duralumin by M. Porte, a former panel beater at the Bugatti factory. The black leather upholstery was made up by the coachbuilder Polné. Under the bonnet, the aluminium engine block (no. 37211/114) was, of course, kept, but the cast iron cylinder block, a 1496cc Type 35 (69×100mm), was replaced by a 1628.5cc Type 49 item (72×100mm), in which every other plug hole was sealed. The pistons, conrods and crankshaft were new. Ignition was provided by means of a battery and distributor, while fuel was supplied through a Zenith 42 carburettor, with – from 1961 – a Bugatti no. 71 supercharger and the drive gear crankcase no. 265. The radiator was rebuilt by Delhomme in Levallois and the multi-plate clutch replaced by a stronger single-plate part. Front axle no. 255, gearbox no. 139, rear axle no. 350, marked 13×54. With the increased capacity, peak power was probably close to 100bhp at 5000rpm. In 1965, when first testing it, the actor declared that he had driven it at 200kph! Dufilho knew the Bugatti family well and was given the radiator cap by Lydia Bugatti.

In the end, to finish HIS Bugatti 37A Special, Dufilho had to part with his 57 Stelvio. In the following years, when he was at his farm in the south-west of France, he used his Bugatti 37A almost every day, always having it scrupulously maintained by Lemayeux, who made a special journey to work on it every year. Christian Huet, a longstanding expert on the Bugatti, was also often present. During these meetings, the programme of work needed to maintain the car>>>



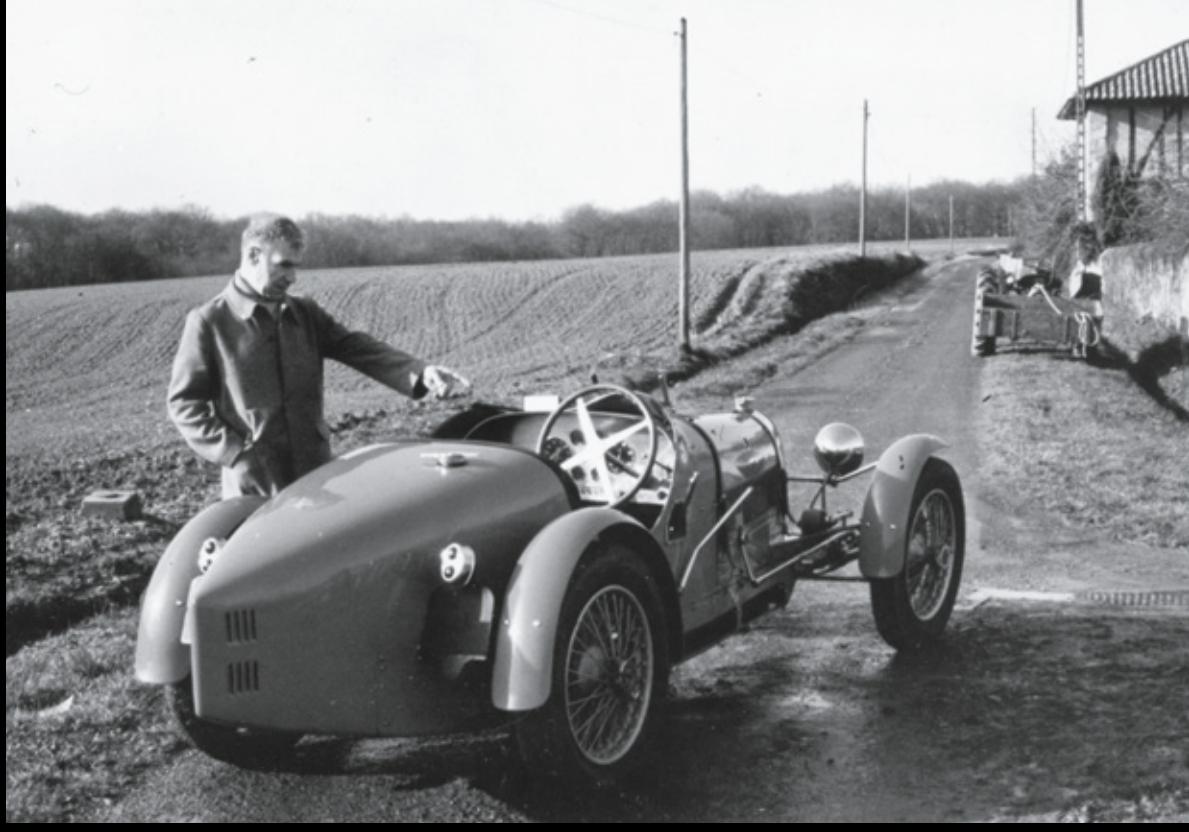

37 LT 75


F 37
LT 75


37
LT 75


20
40
60
80
100
120
140
160
180
200





>>> était également souvent présent. Lors de ces rencontres, ponctuées d'un très agréable et tardif dîner, était décidé le programme des travaux nécessaires à son entretien, entrecoupé de longues histoires sur Bugatti.

En 1981, les arriérés d'impôts s'accumulent et Jacques Dufilho demande à Christian Huet de vendre sa Bugatti personnalisée. Elle le sera effectivement le 18 avril 1982 lors d'une vente aux enchères à Fontainebleau, après avoir bénéficié d'une grande révision par Raymond Lemayeux dans le garage Bourbon.

La Bugatti 37211 est alors achetée par un grand collectionneur parisien, pour son épouse. Après quelques temps, le mécanicien de ce collectionneur remplace le bloc cylindres de 49 par un neuf de 37 de 1496 cm^3, réalisé à la demande du club Bugatti GB. Pour améliorer le refroidissement, un radiateur est dissimulé dans la pointe arrière. La dernière sortie de 37211 est le Rallye des Amis des Grandes Marques en 1987. Depuis, l'occasion d'utiliser cette Bugatti ne s'est pas présentée et elle a sommeillé pendant 30 ans sans être utilisée. Elle a ensuite été cédée à un autre collectionneur dont le bonheur était plus de contempler sa beauté intrinsèque que d'être à son volant. Le futur propriétaire aura donc le plaisir de la remettre en route (moteur non bloqué) et de faire revivre cette unique Bugatti en participant à des rallyes et manifestations Bugatti.

Cette Bugatti 37 est connue dans le cercle des bugattistes comme étant la « 37 Dufilho ». Elle possède la provenance, l'authenticité, la limpidité de son histoire unique et le prestige du modèle, sans jamais avoir subi les affres de la course mais au contraire, l'amour et le respect de ses quelques propriétaires successifs.



Jacques Dufilho et Raymond Lemayeux à la sortie du garage Bourbon en février 1982 © DR

>>> *was decided, interrupted by an enjoyable dinner until late in the night and lengthy stories about Bugatti.*

In 1981, Dufilho's tax arrears had built up and he asked Huet to sell his customised Bugatti. It was duly sold at auction in Fontainebleau on 18 April 1982, after Lemayeux had given it a full service at his garage.

Bugatti no. 37211 was then bought by a major Parisian collector for his wife. Sometime later, his mechanic replaced the Type 49 cylinder block with a new 1496cc Type 37 block, produced at the request of the UK Bugatti Owners' Club. To improve its cooling, a radiator was concealed in the tail of the car. 37211's last outing was the Rallye des Amis des Grandes Marques in 1987. Since then, the opportunity to use the Bugatti has not arisen, and it has lain dormant without being driven for 30 years. It then was acquired by a collector who was taking pleasure in admiring its intrinsic beauty rather than getting behind the wheel. Its future keeper will therefore have the pleasure of getting it running again (the engine is not seized) and bringing this unique Bugatti back to life, by taking part in rallies and shows for the marque.

This Type 37 in known in Bugatti circles as the 'Dufilho 37'. It offers the provenance, authenticity and prestige of the model and has a clear and unique history, without having been subjected to the rigours of racing; rather, it has known the love and respect of its successive owners.

Certainement la plus belle réplique au Monde / *Probably the most beautiful replica in the world*

1935 BUGATTI TYPE 57, CARROSSERIE RÉPLIQUE « AÉROLITHE »

Titre de circulation américain
En importation temporaire
US title
Temporary importation in the EU

Châssis n° 57104

1.500.000 - 3.000.000 €

- Modèle mythique, à jamais disparu
- Travail d'un niveau exceptionnel
- Authentique base Bugatti 57
- Devenue célèbre grâce à Jay Leno

- *Mythical model, vanished forever*
- *Work of an exceptional standard*
- *Genuine Bugatti 57 base*
- *Featured in a Jay Leno TV show*



Au Salon de Paris qui ouvre ses portes le 4 octobre 1935, Bugatti dévoile une des voitures les plus spectaculaires de son époque, voire de tous les temps. Dessinée par Jean Bugatti et dénommée « Type 57 Coupé Spécial », elle présente une forme futuriste inspirée de la vogue Art Déco, dont le long capot se termine sur un habitacle ramassé dont le profilage s'inspire d'un cockpit d'avion. Cette machine énigmatique est basée sur un châssis Type 57, modèle lancé deux ans auparavant et qui donnera naissance aux Bugatti de tourisme les plus >>>

When the Paris Motor Show opened its doors on 4 October 1935, Bugatti unveiled one of the most spectacular cars of its day, if not of all time. Designed by Jean Bugatti and called the "Type 57 Coupé Spécial", it had a futuristic, Art Deco-inspired form, its long bonnet giving way to a compact cabin, the shape inspired by the cockpit of an aeroplane. This enigmatic machine was built on a Type 57 chassis, the model launched two years earlier which would give rise to the most successful Bugatti >>>





>>> abouties, tout en brillant également en compétition avec une victoire aux 24 Heures du Mans. Mais en 1935 nous n'en sommes pas encore là et le Coupé Spécial fait sensation au Salon, si bien qu'il gagne le surnom Aérolithe, synonyme désuet de météorite. Il s'agit d'un prototype non fonctionnel, dépourvu notamment d'indicateurs de direction et d'essuie-glaces, les sorties d'échappements étant simplement fixées sous la carrosserie. La peinture est d'une élégante teinte vert métallisé, ce qui a entraîné le surnom « Crème de menthe » au sein de l'usine. Et surtout sa carrosserie est fabriquée en Elektron, un matériau léger mais très inflammable et difficile à travailler, composé d'un alliage d'aluminium et de magnésium ; comme il ne permet pas les soudures traditionnelles, il impose de passer par le rivetage. L'assemblage des deux demi-coques de la voiture entraîne la présence d'une arête centrale qui, comme une épine dorsale, court le long de la carrosserie : cette fonction technique se transforme alors en un trait de style extrêmement marquant, d'autant qu'il est répété sur toute la longueur des ailes.

Cet étonnant coupé est ensuite exposé au Salon de Londres et, plusieurs mois plus tard, il est achevé à l'usine et peut prendre la route en toute sécurité, avec les équipements nécessaires. Au cours d'essais effectués en 1936 par Robert Benoist, l'Aérolithe est chronométrée à près de 195 km/h. La voiture se rend à nouveau en Angleterre et fait l'objet d'un essai dans les rues de Londres.

Parallèlement, Bugatti lance une version surbaissée de la Type 57, la 57 S (SC avec compresseur), qui reçoit des carrosseries plus basses que la 57 standard, en aluminium, avec une calandre plus arrondie, en coupe-vent. La version la plus sportive est indiscutablement l'Atlantic, pour laquelle Jean Bugatti s'est de toute évidence inspiré de l'Aérolithe. Par son style et sa grande rareté, l'Atlantic est devenue une voiture de légende dont les trois survivantes font aujourd'hui partie de collections importantes. A l'époque, ces machines plus modernes ont rendu l'Aérolithe obsolète et, en 1939, à la veille de la deuxième Guerre Mondiale, le mystérieux coupé a disparu. Selon certaines rumeurs, il aurait été enterré pour échapper aux réquisitions allemandes, selon d'autres il aurait été cannibalisé pour pièces, Bugatti n'étant pas dans une situation financière très florissante.

L'histoire aurait pu s'arrêter là. Mais en 2008, Christopher Ohrstrom, président du World Monuments Fund et David Grainger, spécialiste de la >>>

>>>touring cars and would also excel in competition winning at Le Mans in the 24 Hour race. However, Bugatti was not yet racing the type 57's in 1935 when the Coupé Spécial created a stir at the Motor Show. So much so, in fact that it earned the name Aérolithe, an out-dated synonym for meteorite. This was a non-road worthy prototype, with no indicators or windscreen wipers and fixed windows. The exhaust pipes were fixed on simply under the bodywork. The car was painted an elegant metallic green, given the nickname "Crème de menthe" by the factory. Importantly, the coachwork was made from Elektron, a lightweight and highly flammable material that was difficult to work with, composed of an aluminium and magnesium alloy. With standard welding not feasible, the panels had to be riveted. Assembling the two half-shells required the presence of a central ridge which ran like a backbone down the length of the car. This technical necessity became a striking stylistic feature that was repeated all the way down the wings.

This astounding coupé which became one of the most influential prototypes of all time, changing automobile design forever, was subsequently displayed at the London Motor Show. Then, several months later, it was finished off with all necessary parts at the factory so that it could be safely taken out on the road. During tests carried out by Robert Benoist in 1936 the Aérolithe was timed at nearly 195 km/h. The car then returned to England for a test drive through the streets of London.

At the same time, Bugatti launched a version of the Type 57, known as the 57S (SC with compressor) with a lower body than the standard 57 in aluminium, with a more rounded grille and wind-shields. The most sporting version of this model was undoubtedly the Atlantic, its Jean Bugatti styling clearly inspired by the Aérolithe. The Atlantic has become a legendary car, for its style and rarity, and the three surviving examples are all part of important collections today. Back in the 1930s, these more modern machines made the Aérolithe obsolete and in 1939, on the cusp of the Second World War, the mysterious coupé disappeared. Some believe it may have been buried to avoid being requisitioned by the Germans, and others suggest it was dismantled for parts, at a time when Bugatti not in a particularly prosperous state.

The story could have ended there. But in 2008, >>>




BUGATTI



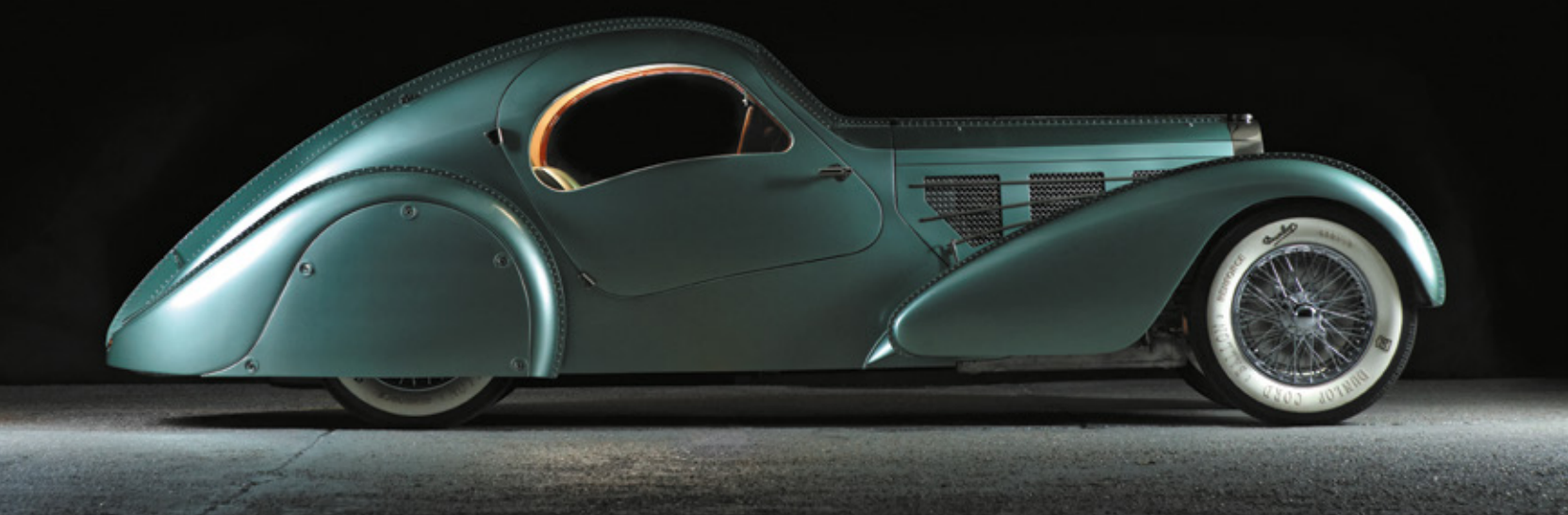


>>> restauration, se sont mis en tête de fabriquer une réplique du coupé disparu, aussi fidèle que possible à l'original. Ils ont commencé par chercher un châssis qui se rapproche de celui (n°57103) qui aurait été celui de l'Aérolithe et ont trouvé le n°57104, un des plus anciens dans la série, doté de son moteur, de sa transmission et d'une partie de ses trains roulants. Pour la carrosserie, ils ont analysé à l'ordinateur toutes les photos dont ils disposaient pour reconstituer les dimensions les plus exactes possibles de la voiture, avec tous ses détails de fabrication, y compris la position des rivets sur l'arête centrale et le dessin des pneus à flancs blancs. A l'aide de gabarits, la carrosserie a été ensuite formée en Elektron, processus particulièrement difficile avec ce matériau délicat. L'intérieur a été recréé, avec sa planche de bord en bois et ses sièges tubulaires habillés de cuir.

Impressionnant de fidélité, le résultat a fait l'objet des qualificatifs les plus flatteurs lors de sa présentation dans la presse spécialisée et a remporté en 2013 le prix de l'International Historical Car of the Year du magazine Octane. Ce nouveau coupé Aérolithe a fait partie d'importantes expositions sur le style dans plusieurs musées américains (à Atlanta, Raleigh, Indianapolis, Portland) et a été présenté au rassemblement de The Quail, à Carmel, en Californie. Au Concours d'Elégance d'Amelia Island, il a reçu le « North Trophy for Best Coachwork », et à celui de Cobble Beach, les « Best in Show & Peoples' Choice Awards » lui ont été décernés. Jay Leno, le célèbre présentateur américain, collectionneur et passionné d'automobiles, a même réalisé une émission complète sur cette œuvre d'art, avec essai roulant. Réalisation hors du commun, cette Aérolithe témoigne d'un savoir-faire exceptionnel en matière de

>>>*Christopher Ohrstrom, President of the World Monuments Fund and David Grainger, restoration specialist, set out to make a replica of the vanishing coupé. The aim was to make it as faithful to the original as possible. They started by looking for a chassis that was close to that of the Aérolithe, believed to be n°57103, and discovered n°57104, one of the earliest in the series, complete with its engine, transmission and part of the running gear. For the coachwork, they studied all available photos on the computer in order to establish, as accurately as they could, exact dimensions of the car and details of how it was built, down to the position of the rivets on the central ridge and the design of the whitewall tyres. Using templates, the bodywork was formed out of Elektron, a particularly difficult procedure given the delicate nature of this material. The interior was recreated with its wooden dashboard and tubular seats covered in leather.*

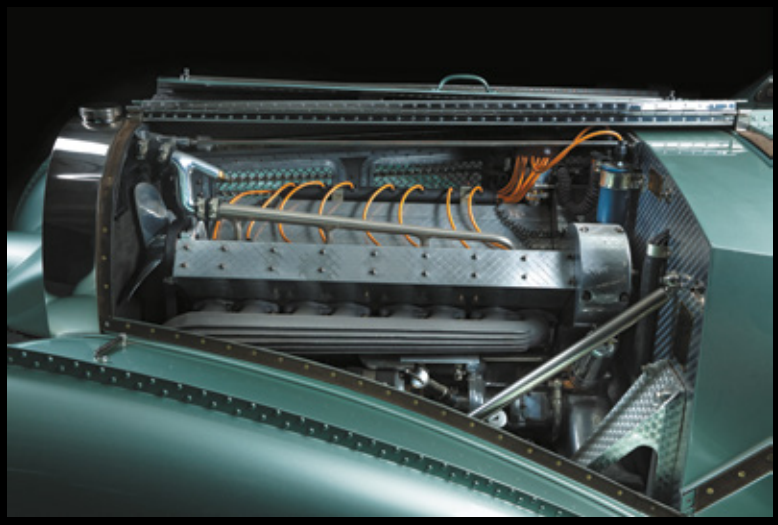
Impressively faithful, the results attracted acclaim of the highest order when the car appeared in the specialised press. It was awarded the International Historical Car of the Year by the magazine Octane. The Aérolithe coupé recreation has taken part in major design exhibitions in American museums (Atlanta, Raleigh, Indianapolis and Portland) and has been exhibited at Quail Lodge, in Carmel, California. At the Amelia Island Concours d'Elégance, the car was awarded the "North Trophy for Best Coachwork" and "Best in Show & Peoples' Choice Awards" at Cobble Beach. Jay Leno, the famous American presenter, collector and automobile enthusiast, even produced a programme dedicated to this work of art, which included a testdrive











reconstitution de carrosserie, dans un remarquable esprit de recherche de fidélité. Elle permet d'admirer grandeur nature et en mouvement une des voitures les plus mythiques de l'histoire, à jamais disparue.

Il s'agit ici certainement du plus beau travail de l'histoire pour ressusciter une œuvre d'art, une automobile devenue une légende, un mystère. La qualité d'exécution, le travail réalisé sont exceptionnels, époustouflant de beauté dans les moindres détails.

of the car. An extraordinary creation, this Aérolithe bears witness to the exceptional skill in producing the bodywork and the remarkable journey undertaken to create a faithful reconstruction. It allows us to admire, in a life-size and moving form, one of the most legendary automobiles in history, that has disappeared forever.

This must be one of the very best attempts in history to bring a work of art back to life, to resuscitate a mysterious automobile that is now a legend. The quality of restoration and the work carried out is exceptional and breathtakingly beautiful in every detail.

149

1938 PEUGEOT 402 ÉCLIPSE « COUPÉ-CABRIOLET TRANSFORMABLE »

Carte grise françaises
French title

Châssis nº 272535
Fabrication nº 477

110.000 - 150.000 €

- Modèle exceptionnel et très rare
- État superbe, travaux récents
- Ligne d'une grande élégance pour un concept novateur

- *Exceptional and very rare model*
- *Superb condition, recent work*
- *Elegant styling and innovative design*



La 402 Éclipse est une voiture exceptionnelle car elle appartient à la lignée de Peugeot qui ont adopté pour la première fois au monde un système de toit escamotable dans le coffre, ce qui transformait un coupé à toit rigide en cabriolet découvert, grâce à un mécanisme actionné par une manivelle. Après les premières versions artisanales, produites dès 1934 dans les ateliers Pourtout sur un dessin de Georges Paulin pour le compte des clients d'Émile Darl'Mat, Peugeot a décidé de lancer son propre modèle, sur la base des 401, puis 402.

C'est cette dernière version, la plus évoluée, que nous proposons à la vente. Il s'agit d'une version ET5 à roues Pilote, qui n'a été produite qu'à 27 exemplaires. Achetée neuve en novembre 1938 par un médecin niçois, elle présentait un badge original de l'Automobile Club de Monaco et, dans les années 1990, elle est partie aux États-Unis. Elle y est restée une dizaine d'années, participant à plusieurs concours d'élégance avant de revenir dans sa patrie d'origine. Elle fut acquise par le propriétaire actuel, un important collectionneur français, en 2016. Ce dernier, amoureux des voitures des années 1930, et, possesseur d'une Atalante, s'est laissé séduire par sa ligne époustouflante.

En 2018, elle a fait l'objet d'une révision mécanique complète ainsi que du mécanisme de toit. Etant particulièrement exigeant sur l'état de ses voitures, notre collectionneur a fait refaire à de hauts standards : la

The 402 Éclipse is an exceptional car, belonging to the Peugeot models that adopted, for the first time anywhere, a system allowing the roof to fold into the boot, transforming a hard-top coupé into an open-top cabriolet, using a hand-operated mechanism. After the first few artisanal versions were built in the Pourtout workshops to a design by Georges Paulin for clients of Émile

Darl'Mat, Peugeot decided to launch its own model, on the base of the 401, and later the 402.

It is this later and more advanced version that is presented in the sale. It is an ET5 version with Pilote wheels, of which just 27 examples were built. Bought new in November 1938 by a doctor from Nice, it sported an original Automobile Club de Monaco badge and during the 1990s, it left for the States. The car stayed in America for about ten years, participating in several concours events before returning home to France. It was acquired by the current owner, an important French collector, in 2016. An enthusiast of 1930s cars who already owned an Atalante, he was taken in by the breathtaking styling of this Éclipse.

In 2018, the car had a full mechanical overhaul, including the roof mechanism. Being very particular about the condition of his cars, our collector had the paintwork redone, along with the







peinture, la sellerie et la moquette, pour un meilleur confort de conduite, une boîte Cotal a pris la place de la boîte mécanique, comme certaines Peugeot en étaient équipées. La boîte d'origine sera livrée avec la voiture. Aujourd'hui, le compteur affiche 08 909 km et elle est équipée d'enjoliveurs de carrosserie en bon état, dont certains de marques Robri.

Sa ligne étonnante, avec son arrière long et effilé, se combine à un habitacle spacieux, un état superbe et un système d'ouverture de toit précurseur pour faire de cette Peugeot 402 une pièce aussi exceptionnelle que rare accompagnée de son certificat Peugeot.

upholstery and carpets, all to the highest standards. To improve the drive, the manual gearbox was replaced with a Cotal box, like those fitted in certain Peugeot. The original box will be delivered with the car. Today, the odometer reads 08 909 km and the car comes with bodywork elements in good condition, some of which have been made by Robri.

Featuring a long, tapered rear, the extraordinary styling of this car, together with the spacious passenger compartment, the pioneering retractable roof system and its superb condition make this Peugeot 402 a rare and exceptional vehicle, offered with its Peugeot certificate.





150

1969 ALPINE A110 1300 VC BERLINETTE « TOUR DE FRANCE »

Carte grise française
French title

Châssis n° 11473
Moteur n°810.30-0106

70.000 - 100.000 €

- Un seul propriétaire entre 1969 et 2020 !
- Etat de préservation exceptionnel
- Mécanique et trains roulants restaurés

- *Only one owner between 1969 and 2020!*
- *Exceptional state of preservation*
- *Mechanicals and running gear restored*

Le 30 décembre 1969, le premier propriétaire de cette Alpine était averti que sa Berlinette « Tour de France » était à sa disposition au magasin d'Epinay sur Seine par un courrier qui a été conservé. Autre document d'importance, sa facture d'achat d'origine détaille que cette 1300 VC est de couleur orange et qu'elle dispose, au titre des équipements supplémentaires, de la boîte de vitesses à 5 rapports et d'un siège baquet pour le conducteur. La voiture est alors immatriculée en Côte d'Or le 14 janvier 1970 et restera entre les mains du même propriétaire jusqu'en 2020, lorsqu'elle est achetée par le collectionneur qui avait en charge son entretien auparavant. Méticuleusement préservée, l'Alpine est dans un état d'origine rare, n'ayant jamais été repeinte et ayant conservé son intérieur d'origine. Son actuel propriétaire a entièrement démonté la mécanique afin de la contrôler, changer les joints et toutes les pièces qui le nécessitaient. Les trains roulants ont également été restaurés à l'occasion avec remplacement des silentblocs, des rotules et des amortisseurs, ainsi que la remise en état du système de freinage. Plusieurs photos et factures de pièces témoignent de ces travaux récents et soignés. Par ailleurs, les jantes ont été décapées et repeintes avant d'être chaussées de pneumatiques neufs. Sa couleur rarissime, son état de conservation exceptionnel et son historique limpide font de cette berlinette un exemplaire unique, le genre de voiture que l'on regrette ad vitam aeternam lorsqu'on a laissé passer l'occasion d'en devenir le propriétaire. Sachez saisir cette opportunité !

On 30 December 1969, the first owner of this Alpine was informed that his Berlinette "Tour de France" was available at the Epinay sur Seine dealership by a letter, which has been preserved. Another important document, its original purchase invoice details that this 1300 VC was orange in color and that it had, as additional equipment, the 5-speed gearbox and a bucket seat for the driver. The car was then registered in the Côte d´Or on 14 January 1970, and would remain in the hands of the same owner until 2020, when it was purchased by the collector who had previously been in charge of its maintenance. Meticulously preserved, it is in rare original condition, never having been repainted and retaining its original interior. Its current owner completely dismantled the mechanicals in order to check them, change the gaskets and all the parts that required it. The running gear has also been restored with replacement of silent blocs, ball joints and shock absorbers, as well as the overhaul of the braking system. Several photos and invoices for parts bear witness to this recent and careful work. Additionally, the rims were stripped and repainted before being fitted with new tires. Its rare color, its exceptional state of preservation and its clear history makes this berlinetta a unique example, the kind of car that we will surely regret if we have missed the opportunity to acquire it. Thus, seize this opportunity!

151

1954 DB MONOMILL EX-BERNARD CONSTEN

Véhicule de compétition
Sans titre de circulation
Competition vehicle
Unregistered

Châssis nº 536
Moteur nº 1744 - 45158

10.000 - 30.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Véhicule historique
- Etat de conservation exceptionnel
- Moteur refait récemment

- ***Historic vehicle***
- ***Exceptional state of conservation***
- ***Engine redone recently***



Représentant la toute première coupe réunissant des modèles strictement identiques, l'aventure des D.B Monomill marque un pas dans l'histoire du sport automobile français. Débutée en avril 1954, l'aventure s'achèvera en juin 1955. Plusieurs Monomill retrouveront alors une seconde jeunesse en Formule Junior, au prix de quelques modifications.

Offrant un degré d'authenticité exceptionnel, notre exemplaire est doté d'un masque avant en stratifié verre polyester, les premiers modèles produits étant munis d'un masque avant en aluminium. Il démarre sa carrière sportive au circuit d'Aix-les-Bains le 6 juin 1954 aux mains d'Alexandre Dussert, qui remporte la coupe des pilotes régionaux. Il est ensuite engagé au Grand Prix de Caen sur le circuit de La Prairie le 25 juillet suivant. Le 15 août, il dispute l'épreuve de Narbonne-Plage aux mains de Jean Lucas. Revendu par D.B en 1955, il participe ensuite à différentes épreuves aux mains de son nouveau propriétaire, Wladimir Brodsky. Il intègre ensuite la collection de Bernard Consten auprès de qui, Bernard de Ligny, son précèdent propriétaire en fera l'acquisition en 2001. Son propriétaire actuel, se consacrant au Rallye VHC, n'a pas utilisé la DB qui a été révisée et stockée depuis 2019. En état d'origine, cet exemplaire dont le moteur a été refait récemment et sera à roder représente un témoignage émouvant d'une belle épopée sportive.

Guillaume Waegemacker

Representing the very first cup bringing together strictly identical models, the D.B Monomill adventure marked an important step in the history of French motorsport. With the story starting in April 1954, the adventure ended in June 1955. Several Monomill enjoyed a second life in Formula Junior, with some changes.

Offered in an exceptional degree of authenticity, the car on offer is equipped with a front mask made of polyester glass laminate, the early models featured an aluminum front mask. It started its racing career at the Aix-les-Bains circuit on 6 June 1954 in the hands of Alexandre Dussert, who won the regional drivers' cup. He then entered the Grand Prix de Caen on the La Prairie circuit on 25 July. On 15 August the car competed in the Narbonne-Plage event in the hands of Jean Lucas. Resold by D.B in 1955, the car was raced in various events with its new owner Wladimir Brodsky. The car then became a part of the collection of Bernard Consten, from whom the previous owner acquired the D.B. in 2001. Its current owner, devoting himself to the VHC Rally, has not used the DB which has been serviced and stored since 2019. In its original condition, this car, whose engine has been recently rebuilt and will need to be run in, represents a moving testimony of a beautiful sporting epic.

Guillaume Waegemacker

152

1957 MERCEDES-BENZ 190 SL

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis nº 121 042 7503157
Moteur nº 121 921 7503191

110.000 - 160.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Etat exceptionnel
- Set de bagages sur-mesure
- Restauration complète de février 2018 à décembre 2019
- Combinaison de couleurs d'origine

- *Exceptional condition*
- *Bespoke set of luggage*
- *Full restoration between February 2018 and December 2019*
- *Original colour combination*



Notre exemplaire est exceptionnel à plus d'un titre. D'abord parce que son état tout simplement irréprochable aujourd'hui, est une irrésistible invitation au voyage, mais aussi parce qu'il connut une histoire peu commune, ayant été livré neuf à Caracas au Venezuela, distribué par l'entreprise Zico. Une copie de sa Datenkarte nous apprend qu'il sortit d'usine le 13 décembre 1957 avec des spécificités propres aux modèles « exports » comme les phares ou les protections des soubassements. Notre exemplaire a fait l'objet d'une restauration intégrale réalisée par les Etablissements Top Classics situés à Wervick en Belgique et spécialisés dans la restauration de Mercedes Classiques. Nous vous invitons d'ailleurs vivement à consulter le dossier de restauration qui l'accompagne, car il permet de mieux appréhender l'importance des travaux réalisés depuis la caisse mise à nu. Tous les éléments mécaniques, électriques et de carrosserie ont ainsi été revus de sorte que la voiture a été intégralement remise à neuf. Cette restauration fut menée sur près de 2 ans pour s'achever en décembre 2019 et la voiture n'a depuis parcouru que 250 km. Au total, c'est plus de 155 000 € de restauration qui ont été investis par son propriétaire actuel, collectionneur exigeant depuis des années. La qualité de présentation du modèle est particulièrement séduisante. Sa robe fut repeinte dans la couleur « Weissgrau » référence 158 et elle est associée à une superbe sellerie de cuir rouge

Our example is exceptional in more ways than one. Firstly, it is presented in incredibly immaculate condition today, offering an irresistible invitation to get in and drive. Secondly, it has an unusual history, having been delivered new to Caracas in Venezuela, through the distributor Zico. A copy of its Datenkarte tells us that the car left the factory on 13 September 1957 complete with specific features for "export" models including lights and underbody protection. Our example has benefitted from a full restoration carried out by Top Classics in Wervick, Belgium, specialists in the restoration of classic Mercedes. We invite you to inspect the restoration file with the car to appreciate the extent of the work carried out, starting from the bare shell. Every aspect of the car has been refurbished, including all mechanical elements, the electrics and the bodywork. This restoration, carried out over nearly two years, was completed in December 2019 and the car has covered just 250 km since. The current owner, a rigorous long-term collector, has invested more than 155,000 € in the restoration of this car. The quality of presentation is particularly appealing. The body has been repainted "Weissgrau" reference 158 enhanced by a superb red leather interior and black hood, conforming to the original. It also comes with a sublime set of bespoke luggage adding extra charm. The rebuilt







et capote noire conformément à l'origine. Elle dispose aussi d'un sublime set de bagages réalisés sur mesure qui ajoute un charme supplémentaire à la voiture. Son moteur, restauré lui aussi est du bon type mais si ses numéros sont aujourd'hui conformes ce ne sont pas ceux frappés à l'origine. Les 190 SL sont des modèles particulièrement appréciés des collectionneurs pour leur beauté et leur confort à bord, notre exemplaire qui a fait l'objet d'une restauration sans considération de coûts est une occasion à ne pas manquer prête à prendre la route qui plus est.

engine is the correct type and while the numbers conform, it is not the original factory stamping. The 190 SL is a model particularly appreciated by collectors for its beauty and interior comfort. Our example has benefitted from a no-expense spared restoration offering an unmissable opportunity to take to the road.



153

1969 MERCEDES-BENZ 280 SL AUTOMATIQUE

Titre de circulation belge
Belgian title
Châssis nº 11304412010561
85.000 - 125.000 €

- 22 000€ de factures récentes
- Version la plus puissante
- Polyvalence d'utilisation

- *€ 22,000 in recent invoices*
- *Most powerful version*
- *Very versatile*



On ne présente plus la Mercedes 280SL, sommet de la gamme W113 puisqu'équipée de la mécanique la plus puissante, issue de la classe S, installée sous le capot d'une carrosserie dessinée par le français Paul Bracq. Son succès fut immédiat et demeure aujourd'hui, grâce notamment à sa fiabilité et sa polyvalence d'utilisation. Son toit amovible, en plus de la capote en tissu classique, est de forme incurvée, ce qui lui a donné le surnom de pagode, en référence à l'architecture chinoise.

Cet exemplaire a été vendu neuf en Allemagne en 1969. Elle passe ensuite entre les mains d'une suédoise, propriétaire d'une chaîne d'hôtels aux Etats-Unis. La voiture est garée dans le garage de sa résidence de Stockholm aux côtés d'une Mercedes 300 SL Papillon. Elle y reste 20 ans, utilisée uniquement les mois d'été lors de ses séjours sur place. Acquise par le propriétaire actuel directement à cette dame, la voiture est envoyée chez Mercedes Benz Deman à Bruxelles pour réaliser de nombreux travaux afin qu'elle se retrouve dans un état proche de sa sortie d'usine. Plus de 22 000€ de frais sont faits, du système complet de chauffage, du système de refroidissement, révision de la mécanique, remplacement de durites... Dans cette configuration gris métal, intérieur cuir rouge, elle est équipée de son hard-top et ne manque pas d'allure ! Elle saura satisfaire un amateur voulant profiter de ce grand classique en collection, qui plus est, dotée d'une boîte automatique des plus agréables sur ce modèle.

The Mercedes 280SL does not need to be introduced, the penultimate model of W113 range, powered by the most powerful engine from the S class, with a body designed by Frenchman Paul Bracq. Its success was immediate, and remains today, thanks in particular to its reliability and versatility of use. Its removable roof, in addition to the classic fabric hood, is curved in shape, which gave the car the nickname of the pagoda, in reference to the Chinese architecture.

This example was sold new in Germany in 1969. It then passed into the hands of a Swedish woman, owner of a chain of hotels in the United States. The car was parked in the garage of her Stockholm residence alongside a Mercedes 300 SL Gullwing. It stayed there for 20 years, used only in the summer months. Acquired by the current owner directly from this lady, the car was sent to Mercedes-Benz Deman in Brussels for extensive work, so that the car is in near factory condition. More than €22,000 have been spent, including the complete heating system, the cooling system, the overhaul of the mechanicals, replacement of the hoses etc. It comes with its hard-top and does not lack allure with its grey metallic livery and red leather interior. It will surely satisfy any enthusiast wanting to enjoy this great classic, made that much more attractive by the very-pleasant-to-use automatic transmission.

1960 JAGUAR XK 150 3,4 L S COUPÉ

Carte grise française
French title

Châssis nº T 836988 DN
Moteur nº VS 2209-8

70.000 - 90.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- L'une des deux dernières 3,4L S produites
- Moteur et couleurs d'origine
- Impressionnant dossier de suivi
- Equipé d'une boîte manuelle avec overdrive

- *One of the last two 3,4L S built*
- *Original engine and colours*
- *Impressive maintenance file*
- *Equipped with manual box with overdrive*

Cette Jaguar XK 150 possède une histoire singulière et particulièrement intéressante. Il s'agit comme l'indique le Jaguar Heritage Trust qui l'accompagne de l'une des deux dernières 3.4L « S » produites et la voiture a toujours son bloc moteur d'origine. Elle fut assemblée à l'usine de Coventry le 28 septembre 1960 dans une livrée qu'elle a conservé, peinture couleur « Cream », combinée à un intérieur cuir noir et dotée d'une boîte de vitesses manuelle avec overdrive. Elle fut délivrée neuve en Algérie par le distributeur Capima représentant la marque à Alger, le 3 novembre suivant. Son propriétaire actuel, en fit l'acquisition en 2012, séduit par l'histoire de la voiture et l'homogénéité de sa patine lui conférant une âme unique. Elle est depuis régulièrement entretenue par le spécialiste Normandie Motors Services et sa conduite est particulièrement douce et agréable. Le confort de notre XK a été optimisé avec l'ajout d'une direction assistée électrique et le remplacement des sièges avant par deux jolis sièges plus enveloppant en cuir. Il est précisé que les sièges d'origine, toujours conservés seront livrés avec la voiture. Elle dispose aussi de son manuel de bord et de son double de clefs. Le dossier de suivi fait état de très nombreux frais d'entretiens au cours des 18 dernières années. Cet exemplaire dispose d'une intéressante et authentique patine que seules les voitures régulièrement entretenues mais jamais intégralement restaurées peuvent arborer. Un tel exemplaire roulant fréquemment et avec de sérieux arguments aura à n'en pas douter les faveurs des amateurs de cette Jaguar mythique.

This Jaguar XK 150 has an unusual and particularly interesting history. As noted on the Jaguar Heritage Trust certificate that comes with the car, it is one of the last two 3.4L "S" examples built and has retained its original engine block. It left the Coventry factory on 28 September 1960, in the livery that it has today, painted "Cream" with black leather interior and equipped with a manual gearbox with overdrive. Our XK was delivered new in Algeria by Capima, the marque distributor based in Alger, on 3 November that year. The current owner acquired the car in 2012, attracted by its history and the quality of patina that gives the car its character. Regularly maintained since then by the specialist Normandie Motors Services, it is a particularly smooth and pleasant car to drive. To make it more comfortable to use, electric power steering has been fitted and the front two seats have been replaced with more padded, leather-clad seats. The original seats have been conserved and will be delivered with the car, which comes with its owner's manual and a spare set of keys. The history file details the extensive maintenance costs of the last 18 years. This example displays an authentic and interesting patina only seen on cars that have been regularly maintained but never restored. Such an example, driven frequently and with plenty of attractive features, will no doubt appeal to enthusiasts of this legendary Jaguar.



1978 TOYOTA LAND CRUISER BJ 40

Carte grise française
French title

Châssis nº BJ40 26469

50.000 - 80.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Restauration integrale par Teseven Toyota Classic
- Optimisations avantageuses du modèle et nombreux accessoires
- Vitrine d'un savoir-faire français unique

- *Comprehensive restoration by Teseven Toyota Classic*
- *Advantageous model optimizations and numerous accessories*
- *A showcase for unique French know-how*

A travers cet incroyable exemplaire, les ateliers Teseven Toyota Classic rendent le plus beau des hommages aux 70 ans du Land Cruiser. Notre BJ 40 est à n'en pas douter le plus beau des exemplaires proposés sur le marché actuellement grâce à un savoir-faire unique développé en France depuis une quinzaine d'année. Mis en circulation le 8 décembre 1978, il vient donc tout juste de bénéficier d'une restauration absolument totale en mécanique, sellerie et carrosserie. Il arbore une sublime couleur « capri blue » et bénéficie d'un covering dédié, logo et plaque numérotée ainsi que de nombreux accessoires tournés vers l'évasion avec comme partenaire Facom et Motul. Il est équipé d'une galerie sur laquelle on trouvera une tente de toit dépliable, 4 phares longue portée et un treuil Toyota mécanique d'origine. Chaque option est entièrement démontable pour lui redonner sa forme originelle. Quelques améliorations ont aussi été apportées pour la sécurité comme les ceintures 3 points, une direction assistée, des amortisseurs Koni et des pneumatiques modernes. Un reportage photo disponible sur demande vous détaillera la qualité du travail réalisé. Afin de rendre hommage à cette icône de l'aventure, Teseven Toyota Classic a choisi seulement 7 modèles numérotés dans une édition limitée 70ème anniversaire (1951-2021). Ce BJ40 est le 1er exemplaire. De plus Teseven propose au futur acquéreur une formation d'une journée à la pratique du tout-terrain et de nombreuses initiations à l'entretien de cette mécanique. Ce BJ 40 est un superbe exemplaire présenté à une estimation plus qu'attractive, une occasion unique à saisir d'urgence.

Through this incredible example, the Teseven Toyota Classic workshops are paying tribute to the 70 years of the Land Cruiser. This BJ 40 is undoubtedly the most beautiful of examples currently on the market, thanks to unique know-how developed in France over the past 15 years. Registered on December 8, 1978, it has just benefited from a very comprehensive restoration in mechanics, upholstery and bodywork. It sports a beautiful "capri blue" color and benefits from a dedicated covering, logo and number plate as well as numerous accessories with Facom and Motul as partners. It is equipped with a gallery on which there is a folding roof tent, 4 long-range headlamps and an original Toyota mechanical winch. Each option can be completely dismantled to bring it back to its original shape. Some improvements have also been made for safety, such as 3-point belts, power steering, Koni shocks and modern tires. A photo report available on request will detail the quality of the work done. In order to pay tribute to this icon of adventure, Teseven Toyota Classic has chosen only 7 numbered models in a 70th anniversary limited edition (1951-2021). This BJ40 is the first one. Additionally, Teseven offers the future purchaser a one-day training course in off-roading and numerous introductions to the maintenance of the mechanicals of this vehicle. This BJ 40 is a superb example presented at a more than attractive estimate, a unique opportunity to seize urgently.



156

1975 RANGE ROVER 3,5L V8 CLASSIC EX-ALAIN DELON

Carte grise française
French title

Châssis nº 35821294D

80.000 - 100.000 €

- Provenance exceptionnelle
- Restauration complète de qualité
- Couleur Bahama Gold d'origine, moteur d'origine

- *Exceptional provenance*
- *Comprehensive high-quality restoration*
- *Original Bahama Gold color, original engine*



En août 1974, le dix-millième Range Rover sort de l'usine et la nomenclature des numéros de châssis passe au suffixe D à partir de l'automne. En 1975, le Range Rover a déjà gagné en raffinement par rapport à la version initiale de 1970. L'instrumentation de bord est revue et l'autoradio stéréo ou la direction assistée sont proposés en option, tout comme le pare-brise feuilleté, les vitres teintées pour le soleil, les appuie-têtes avant ou les ceintures de sécurité. L'intérieur abandonne le revêtement PVC « Palomino » pour le cuir « Ambla », et la garniture de levier de vitesse n'est plus en caoutchouc mais de la même matière que les tapis. L'exemplaire présenté, immatriculé le 1er juin 1976, est exceptionnel à deux titres. En premier lieu, il a été la propriété du célèbre acteur Alain Delon, ainsi qu'en témoigne une copie de son ancien titre de circulation qui sera remis à l'acheteur. En second lieu, son actuel possesseur, important collectionneur de Range Rover, lui a fait bénéficier d'une restauration complète entre 2019 et 2020, avec dépose de la carrosserie, décapage complet du châssis et de la caisse qui a été repeinte dans sa superbe teinte Bahama Gold d'origine. Le moteur, matching numbers, a également été entièrement refait, tout comme les trains roulants et la sellerie, ainsi qu'en témoignent de nombreuses photos et factures. Cette superbe restauration met en valeur de la meilleure manière cet exemplaire à la provenance illustre. Une opportunité unique !

In August 1974, the 10,000th Range Rover rolled out of the factory and the chassis number nomenclature changed to the suffix D from the fall. In 1975, Range Rover had already gained in refinement compared to the initial 1970 version. The instrumentation on board was revised and the stereo car radio and power steering were offered as options, as were the laminated windshield, the tinted windows, front headrests and seat belts. The interior abandoned the "Palomino" PVC coating for the "Ambla" leather, and the gearshift pad was no longer made of rubber but of the same material as the carpets. The car on offer, registered on 1 June 1976 is exceptional in two ways. First, it was owned by famous actor Alain Delon, as can be seen by a copy of its old registration document which will be handed over to the buyer. Secondly, its current owner, a major Range Rover collector, gave it a comprehensive restoration between 2019 and 2020, with the removal of the bodywork, stripping of the chassis and body which was repainted in its superb original color Bahama Gold. The matching numbers engine was also completely refurbished, as well as the running gear and the upholstery, as can be seen by the numerous photos and invoices. This superb restoration highlights in the best way this exceptional car with such an illustrious provenance. A unique opportunity indeed!



157

Première main, 47 870 km d'origine / *One owner and 47,870 km from new*

1990 ROLLS-ROYCE SILVER SPUR II

Carte grise française
French title

Châssis nº SCAZN02A6LCX33209

30.000 - 40.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Achetée neuve à la Franco-Britannic Automobiles
- Modèle classique élégant et moderne
- Etat superbe, carnets, factures

- *Bought new from Franco-Britannic Automobiles*
- *Classic, elegant and modern model*
- *Superb condition, manuals and invoices*

En 1990, voyager en Rolls-Royce Silver Spur II signifiait qu'on attachait encore de l'importance à se déplacer dans un luxe inouï tout en conservant une élégance discrète. Les modifications apportées sur la deuxième série de la Spur apparue en 1989, lui conféraient une plus grande fiabilité tout en améliorant des prestations déjà remarquables. C'est une voiture moderne à conduire, avec l'injection Bosch et l'ABS qui conserve ses remarquables aménagements intérieurs qui, eux, reflètent un savoir-faire d'un autre temps.

L'histoire de cette Silver Spur II est parfaitement documentée. Le bon de commande de mai 1990 nous apprend que la voiture fut commandée dans sa superbe combinaison de couleur Midnight Blue avec intérieur en cuir parchemin avec passepoil bleu marine. Sur la facture d'achat de la Franco Britannic du 29 mai 1990 on apprend que la seule option stipulée est celle du « coffret à cocktail entre les sièges avants », toujours présent dans la voiture, qui est facturée 12 000 francs. Le certificat d'immatriculation provisoire de 1990 est lui aussi dans le dossier de cette Rolls qui n'a connu qu'une seule propriétaire : une dame qui vivait entre Paris et le Moyen Orient et qui désirait une voiture confortable, conduite par son chauffeur, lors de ses déplacements en Europe. Les carnets de services et d'utilisation sont encore présents dans la voiture et un dossier de factures allant jusqu'à 2016 revient sur les interventions effectuées par divers spécialistes tels que la Franco, Americo, et les Compagnons Motoristes.

Il s'agit donc d'une première main, incroyablement documentée et ayant conservé tous ses charmes, aussi bien grâce à la douceur de sa conduite que par le luxe de son aménagement intérieur particulièrement préservé.

In 1990, traveling in a Rolls-Royce Silver Spur II meant that importance was still attached to traveling in unheard-of luxury while maintaining a certain understated elegance. The modifications made on the second series of the Spur appeared in 1989, giving it greater reliability while improving the already remarkable performance. It is a modern car to drive, with Bosch injection and ABS which retains its remarkable interior fittings which, in turn, reflects craftsmanship from another era.

The history of this Silver Spur II is well documented. The May 1990 order form tells us that the car was ordered in its superb Midnight Blue color combination with parchment leather interior, with navy blue piping. On the Franco Britannic purchase invoice dated May 29, 1990, we can see that the only option stipulated is that of the "cocktail box between the front seats", still present in the car, which is billed at 12,000 francs. The provisional registration certificate of 1990 is also in the file of this Rolls-Royce, which has known only one owner: a lady who lived between Paris and the Middle East, and who wanted a comfortable car, driven by her chauffeur when traveling in Europe. The service and user manuals are still present in the car and an invoice file until 2016 covers the interventions carried out by various specialists such as Franco, Americo, and Compagnons Motoristes.

It is therefore a firsthand car, incredibly well documented and has retained all its charm, both thanks to the smoothness of its handling and the luxury of its particularly well-preserved interior fittings.

158

1981 FERRARI 400i AUTOMATIC

Titre de circulation luxembourgeois
Luxembourg title

Châssis nº 37393

60.000 - 80.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Historique français depuis l'origine
- Superbe combinaison de couleurs
- Travaux récents très importants

- *French history from new*
- *Superb colour combination*
- *Major recent work*



La 400i que nous présentons fut livrée neuve en France en juillet 1981. Comme nous le montre la fiche du carnet de garantie, elle fut livrée à un amateur de la région parisienne dans les couleurs originales qu'elle arbore encore aujourd'hui : Bleu Celeste, intérieur cuir beige. Un relevé de l'historique des établissements Pozzi nous montre que cette 400i fut régulièrement entretenue chez l'importateur Ferrari jusqu'en 2001, date à laquelle elle avait parcouru 73 521 km. Les copies des carte grises successives nous montrent que la voiture reste dans la région parisienne et change trois fois de mains avant d'être achetée en 2008 par notre collectionneur. La voiture avait alors parcouru 87 213 km. Ce dernier, collectionneur particulièrement méticuleux et aimant que ses voitures soient en ordre va l'entretenir avec soin, d'abord auprès de son mécanicien personnel, puis chez le célèbre spécialiste de la région mancelle Alfredo Sampaio. Ainsi en juillet 2020 alors que la voiture affichait 91 791 km au compteur une grande révision générale fut effectuée. Le compartiment moteur fut repeint, la chaine de distribution fut remplacée, le système d'injection, de freinage, d'air conditionné furent entièrement révisés. Après 23 000 € de travaux, la voiture se présente aujourd'hui dans un très bel état. Française d'origine, accompagnée d'un dossier qui retrace l'ensemble des travaux effectués depuis 40 ans cette belle GT vous offrira l'avantage d'une voiture ayant su conserver tous les attraits de sa jeunesse.

The 400i on offer was delivered new in France in July 1981. As the warranty booklet shows, the car was first delivered to an enthusiast in the Paris area, in the colours it has retained today : Celeste blue with beige leather interior. Records kept by Pozzi show us that this 400i was regularly maintained by the Ferrari importer until 2001 when the mileage was 73,521 km. Copies of successive registration documents show that the car remained in the Paris region, changing hands three times before being acquired by our collector in 2008, when it had covered 87,213 km. Being meticulous about keeping his cars in good order, our collector ensured this 400i was carefully maintained, initially by his own mechanic and later by the renowned specialist Alfredo Sampaio, based near Le Mans. A major service was carried out in July 2020, when the mileage stood at 91,791 km. The engine bay was repainted, the timing chain replaced and the injection system, brakes and air conditioning were completely overhauled. Following some 23,000€ of work, the car is presented in superb condition today. A French car from new, coming with a file documenting the work carried out over the past 40 years, this beautiful GT has all the benefits of a car that has retained its youthful appeal.



159

1961 BENTLEY CONTINENTAL S2 CABRIOLET PARK WARD

Titre de circulation luxembourgeois
Luxembourg title
Châssis nº BC 57 LCZ

180.000 - 240.000 €

- Un des 61 exemplaires livré en conduite à gauche
- Travaux important chez P&A Wood
- Modèle rare et d'une grande élégance

- *One of 61 left-hand examples produced*
- *Major work undertaken by P&A Wood*
- *Rare and highly elegant model*

Ce prestigieux cabriolet Continental S2 par Park Ward possède un historique clair, il a passé une grande partie de sa vie en Floride comme voiture d'agrément l'été. Il fut livré en Novembre 1961 à son premier propriétaire. Ce dernier mis la voiture en vente en 1969 chez Taylor, le concessionnaire de Palm Beach qui la vendit à M.Currie. Une annonce de vente passée par le fils de M. Currie en 2000 dans le journal Flying Lady nous apprend que la voiture était restée dans la résidence secondaire de la famille, en Floride, depuis son achat, et qu'elle n'avait jamais roulé en hiver, elle affichait alors 69 000 miles. Une restauration de la carrosserie de l'intérieur et de la capote ayant été effectuée entre 1984 et 1986. Elle fut dans les années 2000 ramenée en Europe et fut la propriété d'un collectionneur belge qui l'utilisait dans sa résidence bordelaise.

Dans sa belle teinte noire avec son intérieur Magnolia notre collectionneur parisien ne pouvait pas rester insensible à ce cabriolet et s'en porta acquéreur en 2011. Etant particulièrement exigeant sur l'état de ses voitures, la Bentley fut envoyée chez le spécialiste P&A Wood afin qu'elle fonctionne de façon impeccable. Ainsi en Mars 2012, alors que la voiture affichait 70 812 miles, une importante révision fut effectuée nécessitant plus de 200 heures de travail. La capote beige fut refaite en 2012 afin de présenter une étanchéité optimale. Les carburateurs, le circuit

This prestigious Continental S2 cabriolet by Park Ward comes with transparent history, having spent a large part of its life as a summer car in Florida. It was delivered new in November 1961 and the first owner kept the car until 1969. It appeared for sale that year with Taylor, the dealer in Palm Beach, who sold it to a certain Mr Currie. An advert placed in the Flying Lady publication by Mr Currie's son in 2000 informs us that the car had always been kept at the family's second home in Florida, was never used in the winter, and had covered 69,000 miles at that point. A restoration of the interior coachwork and the hood had been carried out between 1984 and 1986. In the 2000s, the car was brought over to Europe where it became the property of a Belgian collector and used at his residence in Bordeaux.

Presented in a stunning black livery with Magnolia interior, our Parisian collector was unable to resist this cabriolet and bought it in 2011. Being particularly fastidious about the condition of his cars, the Bentley was sent to the specialist P&A Wood to ensure it ran perfectly. Thus, in March 2012, with a mileage of 70,812 miles, a major overhaul was carried out requiring 200 hours of labour. The beige soft-top was renewed in 2012 to make sure it was completely water-tight. The carburettors, brakes, cooling







de freinage, de refroidissement et beaucoup d'autres éléments furent révisés. Entre 2012 et 2013 ce n'est pas moins de 50 000 livres sterling qui furent dépensées chez P&A Wood pour que la voiture arrive au niveau d'exigence de notre collectionneur parisien. Depuis ces travaux, ce dernier n'a eu que peu l'occasion de profiter de la voiture, qui affiche moins de 72 000 miles au compteur.

Ce modèle particulièrement rare et raffiné surprend tout passager par la douceur à son bord et ses qualités routières. Rarissime avec une production limitée à 61 exemplaires ce cabriolet est une voiture de collection exclusive pour amateur averti.

system and many other elements were refurbished. Between 2012 and 2013 some £50,000 was spent at P&A Wood to bring the car up to the standard required by our Parisian collector. Since this work was carried out, he has had few opportunities to enjoy his car which has under 72,000 miles on the clock today.

This particularly rare and stylish car handles surprisingly well offering its occupants an incredibly smooth ride. Extremely rare, being one of just 61 examples built, this cabriolet will make an exclusive collector's car for the discerning enthusiast.



160

1969 FERRARI 365 GT 2+2

Titre de circulation luxembourgeois
Luxembourg title

Châssis nº 11899
Moteur nº 11899

150.000 - 200.000 €

- Historique 100% français et connu
- Même propriétaire depuis 2011
- Très belle combinaison de couleurs

- *100% French and continuos history*
- *Same owner since 2011*
- *Beautiful color combination*



En huit années de fructueuse collaboration, Ferrari et Pininfarina avaient vendu plus de deux mille 250 GTE et 330 GT 2+2, prouvant par là qu'il y avait une clientèle, pas seulement férue de sport automobile, mais aussi concernée par le confort et la possibilité d'emmener deux enfants ou un supplément de bagages. Aussi, une nouvelle 2+2 de forte cylindrée fut présentée au Salon de Paris 1967. La nouvelle voiture avait des roues arrière indépendantes pour la première fois sur une Ferrari 2+2. Des combinés ressorts hélicoïdaux et amortisseurs Koni assuraient une excellente tenue de route et le confort était assuré par une suspension arrière à niveau constant, étudiée conjointement par Ferrari et Koni. Comme sur les GTB4 et 330 GTC, l'arbre de transmission (de la boîte cinq vitesses à l'embrayage) passe au différentiel à travers un « torque tube ». Si le châssis a le même empattement que celui du 330 GT 2+2, la carrosserie est entièrement nouvelle, rappelant plus celle des modèles Superfast que les précédentes 2+2.

Comme nous l'ont confirmé Marcel Massini et Marc Rabineau, cette 365 GT2+2 fut commandée par le Garage Méditerranée, agent et concessionnaire Ferrari à Nice. Le 4 août 1969, elle est vendue à la Compagnie industrielle et de recherches de Coignières. Entre 1976 et 1982, elle passera entre les mains de deux propriétaires entre Montpellier et Marseille avant de rouler dans la région parisienne en 1989. Le 11 novembre 1989, elle

During their fruitful eight-year collaboration, Ferrari and Pininfarina sold over two thousand 250 GTEs and 330 GT 2+2s, attracting not just motor-racing enthusiasts but also clients who liked comfort, and the prospect of taking their two children (or some extra luggage) with them.

It was with both sets of client in mind that a new, powerful 2+2 was unveiled at the Paris Motor Show in 1967: the first Ferrari 2+2 with independent rear suspension. Koni's combined coil springs/ shock-absorbers ensured excellent road-holding, and comfort was guaranteed by the self-levelling system in the rear, pioneered jointly by Ferrari and Koni. As with the GTB4 and 330 GTC, transmission involved the 'torque tube' system. The chassis had the same wheel-base as the 330 GT 2+2, but the bodywork was totally new, and more like Superfast models than previous 2+2s.

As confirmed by Marcel Massini and Marc Rabineau, this 365 GT2+2 was ordered by Garage Méditerranée, Ferrari agent and dealer in Nice. On 4 August 1969, it was sold to the Compagnie industrielle et de recherches in Coignières. Between 1976 and 1982, it passed through the hands of two owners between Montpellier and Marseille before coming to the Paris region in 1989. On 11 November 1989, it was sold for 1,300,000 FF in the middle of a speculative market. On 13 June 1994, it











est vendue pour 1 300 000 FF en pleine période de marché spéculatif. Le 13 juin 1994, elle passe sous le marteau de Hervé Poulain et y est adjugée 210 000 FF. En 1995, elle est acquise par Jean Guikas qui la revendra à un de ses clients locaux. Entre 2006 et 2011, elle reste chez un collectionneur de la région de Limoges. Ce dernier avait fait réviser la boîte de vitesses avec remplacement des synchros de boîte ainsi que la ligne d'échappement. Le propriétaire actuel, un important collectionneur parisien, en fit l'acquisition en 2011, à l'occasion de la vente de Rétromobile. Elle est dans sa couleur d'origine, argent métallisée avec un intérieur en cuir Connolly de couleur beige. Il fit alors réviser la voiture par son mécanicien personnel. A la suite d'un acte de dégradation mineur en 2016, notre collectionneur fit procéder à une peinture complète de la voiture dans une belle teinte gris titane. Comme l'attestent les factures et les photos présentes au dossier, les bas de caisse et les bas de portes, sensibles à la corrosion furent entièrement refaits. L'ensemble des joints ainsi que le pare-brise furent remplacés. L'intérieur est en bel état et crée un élégant contraste avec la sobre teinte de la carrosserie. En avril 2020 une révision générale fut effectuée par le garage Winandy Frères à Luxembourg, le circuit d'essence fut révisé ainsi que le système de freinage et les étriers. Produite à seulement 801 exemplaires, c'est une Ferrari à la ligne classique particulièrement agréable et moderne à conduire.

was sold under the hammer of Hervé Poulain for 210,000 FF. In 1995, it was acquired by Jean Guikas who sold it to one of his local clients. Between 2006 and 2011, it remained with a collector in Limoges. The latter had the gearbox overhauled with replacement of the gearbox synchros as well as the exhaust system. The current owner, an important Parisian collector, acquired it in 2011, at the Rétromobile sale. It is in its original silver metallic color with beige Connolly leather interior. He had it serviced by his personal mechanic. In 2016, following a minor damage to the car, our collector had the car completely repainted in a lovely titanium grey livery. As invoices and photos in the file show, the sills and lower sections of the doors, susceptible to corrosion, were completely redone at this point. The windscreen and all the seals were also replaced. The interior is in superb condition and creates an elegant contrast with the understated colour of the body. In April 2020 a full service was carried out by the garage Winandy Fréres in Luxembourg, at which point the fuel system, brakes and calipers were overhauled. One of just 801 examples produced, this is a classic Ferrari that feels particularly agreeable and modern to drive.

COLLECTION MONÉGASQUE DE SUPERCARS

Succession Maître Etienne Léandri

Lots 161 à 168



Succession Maître Etienne Léandri
Avocat défenseur et Conseiller d'Etat à Monaco

From the estate of Maître Etienne Léandri
Lawyer and member of the Council of State, Monaco

La marque Ferrari symbolise, depuis sa création, l'exclusivité, la performance, la beauté mécanomorphe. Son histoire a marqué tous les esprits et elle n'a eu de cesse de créer des modèles hors du commun, à la sportivité unique inspirée de la compétition, associant un design avant-gardiste à une technicité à la pointe du progrès. Ces modèles si exceptionnels, aussi excitants à contempler qu'à conduire, ont nourri depuis 70 ans la passion de tant d'enfants et d'adolescents. Alors lorsque les portes électriques des garages monégasques s'ouvrent pour découvrir une F40, une F50, une Enzo, une La Ferrari, une 599 GTO, une 458 Italia…évidemment, l'émotion nous saisit et nos regards d'adultes se transforment avec cette sensibilité d'enfant qui ne nous a jamais quitté.

Maître Etienne Léandri, avocat défenseur au Barreau de Monaco et Conseiller d'Etat, a toujours eu cette passion pour la marque Ferrari. Surnommé « l'avocat aux Ferrari », il entretenait avec Gabriel Cavallari des relations amicales et lorsqu'un nouveau modèle exclusif sortait, il avait automatiquement la priorité pour l'acquérir. Il a ainsi conservé, au fil des décennies, une collection exceptionnelle de huit automobiles de sport. Il a réussi la prouesse de réunir de façon exhaustive les Supercars créées par Maranello depuis plus de trente ans. Ces joyaux construits par Ferrari ont toujours bénéficié de la technologie la plus avancée, directement héritée de la Formule 1 et des victoires de la Scuderia, pour en faire des voitures de route uniques, aux performances hors du commun et aux dessins toujours novateurs. Elles représentent l'aboutissement de la création automobile pour toute une génération de passionnés.



Maître Léandri aimait aussi bien les utiliser que les contempler. Ainsi, il descendait régulièrement dans ses garages, en-dessous de son Etude, pour les regarder, les admirer. Elles étaient garées en toute sécurité, sans subir l'agression de la lumière, batteries branchées en permanence, prêtes à partir. Ces bolides sont dans un état de conservation absolument exceptionnel. Réservant l'usage de ses Supercars à de rares occasions, il ne les a jamais sorties sous la pluie et leur kilométrage est très faible : 13 000 km pour la F40, 1350 km pour la F50, 6500 km pour la Enzo, 960 km pour La Ferrari. Elles nécessiteront donc des révisions complètes avant une utilisation active.

Il est certainement unique de trouver aujourd'hui quatre Supercars Ferrari, de première main, aussi méticuleusement conservées et préservées par leur unique gardien si passionné.

Ever since the marque was created, Ferrari has symbolised exclusivity, performance and beauty in mechanical form. Its history has left its mark on all of us and it has unfailingly produced a succession of exceptional cars, with a unique sporting pedigree inspired by competition which combine avant-garde design and cutting-edge technologies. These remarkable models, as exciting to look at as they are to drive, have fuelled the passion of countless children and adolescents for 70 years. So when the electric garage doors in Monaco open to reveal an F40, an F50, an Enzo, a 599 GTO or a 458 Italia… naturally, we are overcome with emotion and look at them not through adult eyes but with the feelings of a child, feelings that have never left us.

Maître Etienne Léandri, a lawyer at the Monaco Bar and a member of the Council of State, always had this passion for Ferrari. Known as "the lawyer with the Ferraris", he was on friendly terms with Gabriel Cavallari, and when an exclusive new model came out, he was automatically given priority to buy it. Over the years, he was therefore able to preserve an exceptional collection of eight sports cars. He succeeded in bringing together all the supercars built at Maranello over more than 30 years. These treasures produced by Ferrari always boasted the most advanced technology, directly inherited from Formula 1 and the Scuderia's victories, which was used to create unique cars for the road with exceptional performance and consistently innovative styling. For an entire generation of enthusiasts, they represented the ultimate expression of automotive design.

Maître Léandri enjoyed driving them as much as looking at them. He would regularly go down to the garages below his law office to gaze at them admiringly. They were parked there in complete safety, protected from the light, their batteries constantly charged, ready to be driven off. These machines are in absolutely exceptional condition. He drove his supercars only on rare occasions, and never in the rain, and they have covered very low mileages: 13,000km for the F40, 1350km for the F50, 6500km for the Enzo and 960km for the LaFerrari. They will therefore all need a full service before being used in earnest.

It is certainly unique today to find four Ferrari supercars, with one previous owner, which have been preserved and looked after so meticulously by their devoted custodian.

161

Première main, 13 284 km d'origine / *One owner, 13,284km from new*

1989 FERRARI F40

Titre de circulation monégasque
Monegasque title

Châssis nº ZFFGJ34B000080761

1.300.000 - 1.600.000 €

- La dernière Ferrari élaborée sous l'œil de Enzo Ferrari
- Utilisée méticuleusement
- Etat d'origine exceptionnel

- ***The last Ferrari developed under the eye of Enzo Ferrari***
- ***Meticulously used***
- ***Exceptional original condition***



La F40 est connue des passionnés comme la dernière Ferrari conçue et fabriquée sous le contrôle et du vivant d'Enzo Ferrari. Cette voiture radicale reprenait le concept de la Ferrari 288 GTO. Celle-ci, forte de 400 ch et d'un châssis très sportif, dépassait 300 km/h ce qui, en 1984, était réservé à une élite. Ce modèle hors du commun avait marqué l'esprit et Ferrari souhaitait garder son avance sur ses concurrents dans le>>>

The F40 is known by enthusiasts as the last Ferrari designed and built under the direct supervision of Enzo Ferrari before he died. This radical car took up the concept of the Ferrari 288 GTO which, equipped with over 400 bhp and a very sporty chassis, was capable of over 300 km/h. This extraordinary machine, accessible to a lucky few, had made its mark in the>>>





>> domaine de très hautes performances. L'année 1987 était particulièrement propice pour marquer un grand coup, car elle correspondait à l'anniversaire des 40 ans de Ferrari. C'est donc en 1987 que la F40 fut présentée à quelque 80 journalistes triés sur le volet en présence d'Enzo Ferrari lui-même, de Giovanni Battista Ruzelli (directeur général), de l'ingénieur Materassi (chef de projet) et de Fioravanti (directeur du Centre d'Étude et de Recherche de Pininfarina). Son nom ne devait rien au hasard, le 40 correspondant à l'âge de l'entreprise. Pour la F40, Ferrari avait concentré tout son savoir-faire et elle se rapprochait d'une voiture de course adaptée à la route : son V8 double turbo développait 478 ch à 7 000 tr/mn, elle comportait des suspensions d'une incroyable efficacité et un châssis léger et rigide grâce aux matériaux composites utilisés également pour les capots, les portières et le toit. Au lieu de la boîte de vitesses à cinq rapports classique, le client pouvait commander une version course à crabots. La garde au sol de la voiture pouvait être modifiée selon trois positions : haute, normale et grande vitesse. À partir de 120 km/h, la garde au sol diminuait automatiquement, le relèvement s'effectuant par commande manuelle.

La carrosserie, malgré les écopes et les prises d'air aérodynamiques destinées aux douze radiateurs de refroidissement (pour le moteur, les turbos et les transmissions) et les très larges pneumatiques, affichait un excellent Cx de 0,34. La forme de la voiture, signée Pininfarina, traduisait la priorité accordée à la fonction et à l'efficacité aérodynamique, comme en témoignait le large aileron arrière montant presque au niveau du pavillon. >>>

>> *realm of high performance cars and Ferrari was keen to keep this advantage over its competitors. 1987 was a good year to introduce a successor, being the 40th anniversary of Ferrari. And so this was the year that the F40 was presented to a group of 80 selected journalists, in the presence of Enzo Ferrari, Giovanni Battista Ruzelli (director general), engineer Materassi (project head) and Fioravanti (head of Pininfarina design and research). The name was chosen to mark the age of the enterprise. Ferrari poured all its resources into the F40 which was basically a race-car adapted for the road: its twin-turbo V8 developed 478 bhp at 7000 rpm, it had incredible suspension and a rigid, lightweight chassis made from composite materials that were also used for the boot, bonnet, doors and roof. In place of the standard five speed gearbox, the client could order a non-synchromesh racing version. Ground clearance could be set at three different heights: high, standard and high-speed. From 120 km/h the ground clearance reduced automatically, and could be re-set manually. In spite of ducts and cooling vents on the body for the twelve radiators (for the engine, turbos and transmission) and very wide tyres, it had an impressive drag coefficient of 0.34. The shape of the car, designed by Pininfarina, reflected the priority given to its function and aerodynamic efficiency, as seen in the large rear spoiler almost at roof level.*

The F40 has a performance that is still breathtaking today. However in 1987, it was out of this world: the car had a top-speed >>>


T040


T040



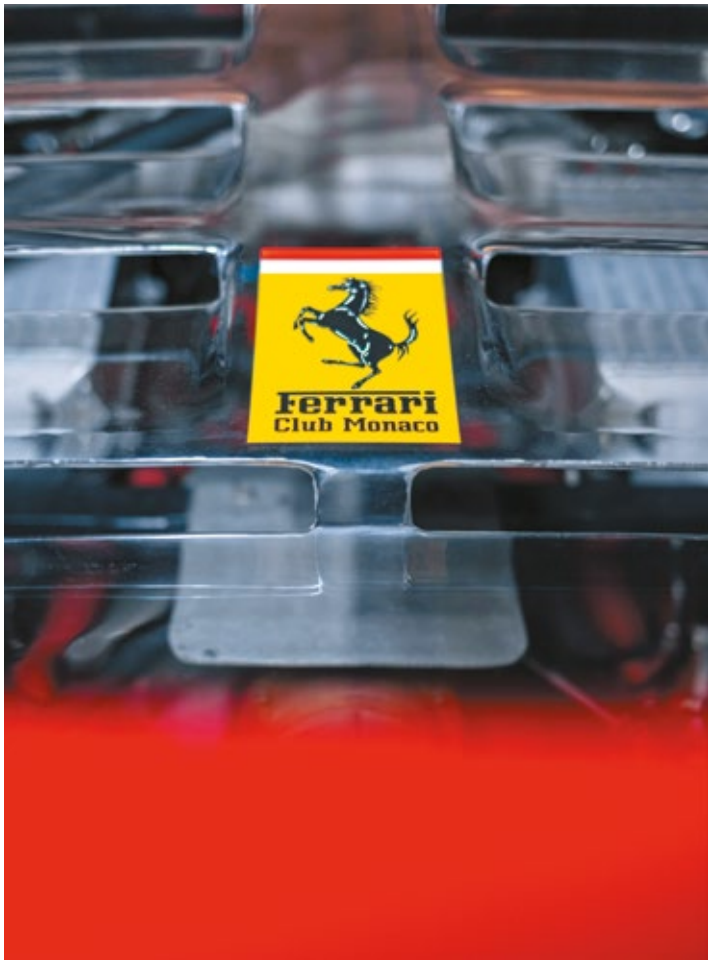
>>>Aujourd'hui, les performances de la F40 restent époustouflantes mais, en 1987, la voiture faisait figure d'extra-terrestre : elle atteignait 324 km/h en vitesse de pointe et son chrono sur le km départ arrêté s'établissait à 21 secondes, un temps que n'égalait que quelques rares voitures de production artisanale. Au départ, la F40 devait être produite à 400 exemplaires mais, entraînée par l'engouement des acheteurs et des investisseurs, Ferrari en a produit presque autant que la Daytona, soit environ 1 300 exemplaires. Un an après la présentation de la F40, Enzo Ferrari s'éteignait, à l'âge de 90 ans. Avant de disparaître, il avait eu encore le temps de donner naissance à son dernier chef-d'œuvre sans compromis, la F40.

Le châssis 80761 fût mis en production le 23 juin 1989 et achevé le 6 juillet suivant. Il s'agissait pour notre collectionneur monégasque de la première Supercar développée par Ferrari à partir d'une feuille blanche. Etant passionné par la marque depuis toujours, il commanda sa F40 auprès de l'importateur Charles Pozzi de Levallois. La voiture lui fût livrée le 21 juillet 1989, et comme toutes les F40, elle associait le « Rosso corsa FER 300/9 » à des sièges baquet assortis. Cette combinaison de couleurs sera d'ailleurs systématiquement retenue lors des commandes de ses futures Supercars. Utilisée scrupuleusement, cette F40 a bénéficié d'une révision chez Ferrari à Monaco en 2015 alors qu'elle totalisait 13 219 km. Aujourd'hui, elle ne totalise que 13 284 km et offre un état de préservation rare. Les entrées de portes ne présentent pas les traces d'usures habituelles et la sellerie est parfaitement conservée, tout comme la carrosserie. Cette voiture dispose toujours de sa trousse à outils et de sa pochette contenant les carnets à l'exception du carnet d'entretien, dont les opérations nous ont été résumées par Ferrari. Conservée durant l'essentiel de sa vie à l'abri de la lumière, à température stable, jamais utilisée sous la pluie et toujours pilotée par le même conducteur soigneux, cette F40 compte certainement parmi les exemplaires les mieux préservés.

>>>*of 324 km/h, and could cover a kilometre from a standing start in 21 seconds, a feat only achieved by a few hand-crafted cars. Originally, a production of 400 examples was planned, but driven by demand from buyers and investors, Ferrari built almost as many as the Daytona, some 1,300 examples. A year after the car was first presented, Enzo Ferrari passed away at the age of 90, having overseen the creation of his last uncompromising masterpiece, the F40.*

Chassis no. 80761 entered production on 23 June 1989 and was completed on 6 July. For our collector from Monaco, it was the first supercar developed by Ferrari starting from a blank sheet. With a passion for the marque all his life, he ordered his F40 from the importer Charles Pozzi in Levallois. The car was delivered on 21 July 1989 and, like all F40s, it had 'Rosso Corsa' (FER 300/9) paintwork and matching bucket seats. He kept systematically to the same combination of colours for all the future supercars he ordered. The F40 was used scrupulously and was serviced by Ferrari in Monaco in 2015, when it had covered 13,219km. Today, it has covered a total of only 13,284km and is in exceptional condition. There are none of the usual signs of wear on the doorsills and the upholstery has been perfectly preserved, as has the bodywork. The car still has its tool kit and the wallet containing its manuals, with the exception of its service book; however, Ferrari has provided a summary of the work carried out. Kept for virtually all its life out of direct light and at a constant temperature, never used in the rain and always by the same careful driver, this F40 is certainly among the best preserved examples to be found.




Ferrari
Club Monaco





162

Première main, 1 318 km d'origine / *One owner, 1,318km from new*

1996 FERRARI F50 ▲

Titre de circulation monégasque
Monegasque title

Châssis nº ZFFTA46B000105265

2.700.000 - 3.500.000 €

- Seulement 349 exemplaires produits
- État proche du neuf, carnets, flight case
- Une "Formule 1 pour la route"
- La Supercar Ferrari avec un toit amovible

- *Only 349 cars built*
- *Near-new condition, books and flight case*
- *A 'Formula 1 car for the road'*
- *Ferrari's supercar with a removable roof*



Livrée neuve le 24 juin 1996 par les Établissements Charles Pozzi, de Levallois, à notre collectionneur monégasque, cette Ferrari F50 n'affiche aujourd'hui que 1 318 km et son état n'appelle aucun reproche. On ne note quasiment aucune trace d'usure et la peinture extérieure présente le brillant du neuf. Dans l'habitacle à l'aménagement très sportif, les sièges bicolores noir et rouge sont eux aussi très bien >>>

Delivered new on 24 June 1996 by Charles Pozzi in Levallois to our client in Monaco, this Ferrari F50 has today covered only 1318km and is in faultless condition. Hardly any traces of wear can be seen and its paintwork shines like new. In the very sporty interior, the two-tone black and red seats are also very well preserved and the controls show scarcely any>>>





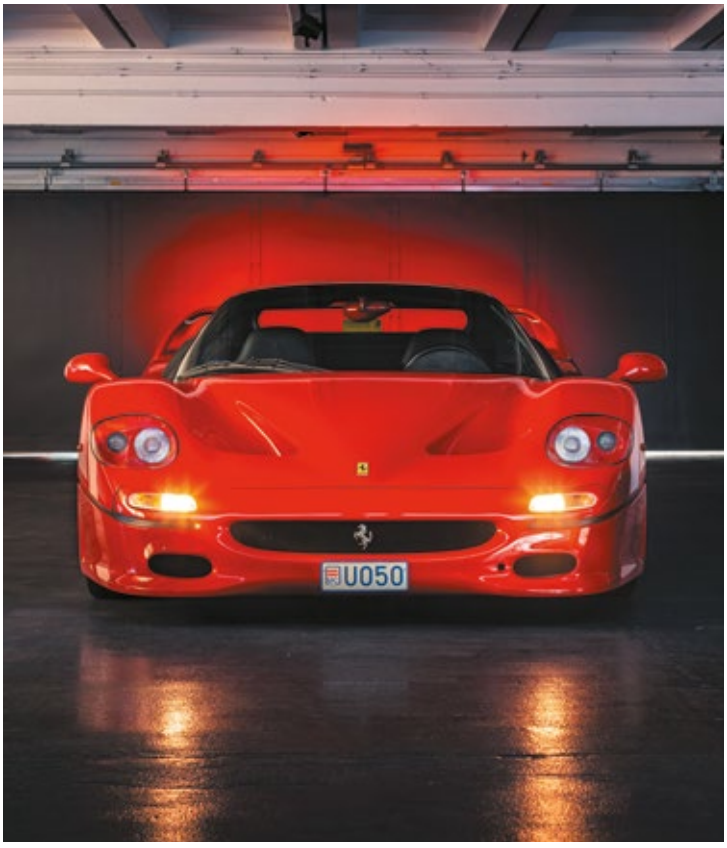
>>> préservés et les commandes ne montrent guère de traces d'utilisation. Mis à part son original tableau de bord, cette voiture appartient encore à l'ère pré-électronique, comme en témoigne son volant classique et son levier de vitesses traditionnel dans la grille en acier propre à la marque de Maranello. Elle est accompagnée de sa « flight case » d'origine, qui contient les éléments correspondant au système de toit amovible et de capote en toile. Sa trousse à outils est à sa place sous le capot, de même que son gonfleur d'origine, et les différents carnets livrés avec la voiture sont regroupés dans leur belle pochette en cuir beige.

Dévoilée au Salon de Genève de 1995, la F50 tenait son nom du 50e anniversaire de la marque (fêté en 1997, année de production de la dernière F50) et se voulait une véritable « Formule 1 pour la route », selon les affirmations du constructeur. Elle a donc été conçue de façon extrêmement radicale, sans compromis ni assistance. Basée sur une structure en carbone extrêmement rigide, elle recevait des suspensions proches de celles des monoplaces de F1 et surtout son moteur en était directement issu. Contrairement à la 288 GTO et à la F40 qui faisaient appel au turbocompresseur pour leur moteur V8, la F50 constituait pour Ferrari une sorte de retour aux sources avec un moteur V12 atmosphérique de >>>

>>> ***signs of use. Apart from its novel dashboard, the F50 belongs to the pre-electronic era, as can be seen from its traditional steering wheel and metal-gated gear lever characteristic of the cars from Maranello. It comes with its original 'flight case' containing the parts for the removable hardtop and fabric soft top. Its tool kit is in its proper place under the bonnet, together with the original compressor. The various books and manuals supplied with the car are stowed in their handsome beige leather wallet.***

Unveiled at the Geneva Motor Show in 1995, the F50 took its name from the marque's 50th anniversary (which it celebrated in 1997, when the last F50 was built) and was intended to be a true 'Formula 1 car for the road', according to Ferrari. It was therefore extremely radical in its conception, with no compromises or driver aids. Built on a highly rigid carbon-fibre structure, its suspension was close to that used on Formula 1 single-seaters, while its engine was developed directly from them. Unlike the 288 GTO and the F40 which used turbochargers for their V8 engines, the F50 marked something of a return to its roots for Ferrari with its 4.7-litre naturally-aspirated V12, which developed 520bhp at 8500rpm. The engine was notable for>>>


U050


U050







>>>4,7 litres, qui développait 520 ch à 8 500 tr/mn. Ce moteur avait la particularité d'être porteur, comme sur une F1, et il affichait une technique de pointe, avec une distribution par cinq soupapes par cylindre et une lubrification par carter sec. La carrosserie signée Pininfarina privilégiait l'aérodynamique sur l'esthétique et se caractérisait par un aileron arrière spectaculaire dans le prolongement des ailes arrière. Forte de cette technologie très avancée, la F50 atteignait 325 km/h en pointe et surtout manifestait ses qualités dynamiques en améliorant de 4 secondes le temps au tour de la F40 sur le circuit de Fiorano.

Sa personnalité radicale n'empêchait pas un minimum de confort et l'équipement incluait une climatisation et des sièges très soignés. Pour ceux qui souhaitaient profiter du moindre rayon de soleil, le toit était amovible.

Enfin, il est important de noter que la F50 fait partie des Ferrari de route les plus rares car sa production s'est limitée à 349 exemplaires, un de moins que ce que l'entreprise pensait pouvoir vendre, comme elle l'avait annoncé (à comparer aux quelques 1 337 F40 produites). Il n'est donc guère fréquent qu'un tel modèle se présente sur le marché, surtout s'agissant d'un exemplaire aussi proche du neuf que celui que nous proposons ici. Les collectionneurs ne s'y tromperont pas.

>>> ***being a stress-bearing structural element, as on F1 cars, and employed cutting-edge technologies, with five valves per cylinder and dry-sump lubrication. The bodywork by Pininfarina favoured aerodynamics over aesthetics and was characterised by its spectacular rear spoiler, which flowed up from the rear wings. Thanks to its highly advanced technology, the F50 reached a top speed of 325kph and, above all, demonstrated its dynamic prowess by lapping the track at Fiorano four seconds faster than the F40. Despite its radical character, it offered a minimum level of comfort and was equipped with air-conditioning and elaborately designed seats. For those who wanted to make the most of the sun, the roof was removable.***

Finally, it should be noted that the F50 is one of the rarest roadgoing Ferraris, as production was limited to just 349 cars, one fewer than the total the company had announced it thought it could sell (compared with some 1337 F40s built). It is therefore far from common for a car like this to come onto the market, especially in condition as near to new as the model presented here. Collectors will recognise it for what it is.






U050



163

Première main, 4 760 km d'origine / *One owner, 4,760km from new*

2003 FERRARI ENZO ▲

Titre de circulation monégasque
Monegasque title

Châssis n° ZFFCZ56B000132053

2.200.000 - 2.800.000 €

- Superbement préservée
- Vendue avec ses carnets, trousse à outils
- Un des 399 exemplaires construits

- *Superbly preserved*
- *Sold with its books and tool kit*
- *One of 399 cars built*



« Le troisième millénaire a débuté pour Ferrari avec une incroyable période de compétitivité dans le monde des circuits, en fait, jamais la Formule 1 n'avait offert à la compagnie un laboratoire aussi authentique de recherches avancées que ces dernières années. Pour créer une synergie entre nos succès et le rôle fondamental de la course, j'ai décidé que cette voiture, qui représente le meilleur de notre>>>

"The new millennium began with Ferrari for an incredible period of competitiveness in the world of racing, in fact Formula 1 has really offered the company an authentic laboratory for advanced research in recent years. To create a synergy between our success and the key role of the race, I decided that this car would represent the best of our technologies, and that it should be dedicated to our>>>





>>> technologie, devait être dédiée à notre fondateur, qui a toujours pensé que nos voitures de route devaient être fondées sur les enseignements de la compétition. Aussi cette voiture dont nous sommes très fiers, sera connue sous le nom d'Enzo Ferrari. »

Luca di Montezemolo lors du lancement de l'Enzo.

Dans la lignée des séries limitées de Maranello, à la 288 GTO, la F40 et la F50, succède l'Enzo, dernière et très aboutie vitrine technologique de Ferrari. Plus encore que ses devancières, l'Enzo apparaît comme le concept pur et dur d'une voiture de sport extrême, sans beaucoup de concessions et bénéficie d'un intense et continuel transfert de technologies de la compétition vers la voiture routière. Ainsi le thème stylistique développé par Pininfarina fut de créer une analogie visuelle évidente entre une Formule 1 et l'Enzo. C'était un pari risqué et osé et qui fut, à notre sens, gagné. En particulier l'avant, avec son nez caractéristique et ses entrées d'air de part et d'autre est une interprétation évidente du nez de la F1. De même les côtés de la voiture, avec une partie plus étroite, convexe, font immédiatement penser au ventre de la monoplace. Une étude aérodynamique très poussée a permis de se passer d'appendices tels que l'aileron arrière. Les portes « papillon » ont ouverture et fermeture assistées. Une utilisation intensive de matériaux composites pour le châssis / coque et la carrosserie ont permis de maintenir le poids dans des limites très acceptables et d'obtenir un rapport poids / puissance exceptionnel de 2.1 kg / ch. Beaucoup d'éléments sont réalisés en sandwich nid d'abeille en aluminium et fibre de carbone. A l'intérieur de la voiture, la fibre de carbone a été utilisée telle que, visible et fonctionnelle. La plupart des contrôles ont été groupés sur le volant comme sur la F1.

Le cœur de l'Enzo est un fabuleux V12, descendant d'une lignée remontant jusqu'à la 125 F1 de 1947. Il a été complètement redessiné en tenant compte, là encore, des>>>

>>> *founder, who always believed that our road cars should be based on what we learn from competition. We are very proud to announce the name of this new model as Ferrari Enzo," said Luca di Montezemolo at the launch of the Enzo.*

In line with the limited series of Maranello, the 288 GTO, the F40 and the F50, the Enzo, which came as a successor to all the formers, was the showcase for the latest in Ferrari technology. Even more than its predecessors, Enzo appeared as pure concept, an extreme sports car without compromise, benefiting from a direct and contiguous transfer of technology from competition to road car. The stylistic theme developed by Pininfarina was to create a clear visual analogy between a Formula 1 car and the Enzo. It was a risky and daring bet and was, in our opinion, very successful. In particular the front, with its characteristic nose with air inlets on either side was a clear interpretation of the nose of the F1 car. Same at the side of the car, with a narrower portion, convex that one was immediately reminded of the belly of the car. A very thorough study in aerodynamics created appendages such as the rear spoiler. The gullwing doors opened and closed with assistance. Extensive use of composite materials for the body/ chassis kept the weight to a very acceptable level and gave the car exceptional weight-to-power ratio of 2.1 kg/hp. Many elements were made from honeycomb sandwich aluminum and carbon fiber. Inside the car, carbon fiber was used both as a visible element as well as functional. Most controls were grouped together on the steering wheel as on the F1.

The heart of the Enzo was a fabulous V12, a descendant of a lineage going back to the 125 F1 of 1947. It was completely redesigned taking into account again, the learnings from competition, such as the hemispherical roof of >>>


F046








F046

>>> enseignements de la compétition, par exemple la forme en toit des chambres de combustion avec quatre soupapes par cylindre et le diagramme de distribution variable emprunté à la F1. La puissance de 660 ch de ce moteur est exceptionnelle, plus de 110 ch au litre, ce qui ne s'est jamais vu sur un moteur d'aussi forte cylindrée unitaire (près de 500 cm^3). Le projet Enzo est le premier exemple d'une intégration complète de systèmes de contrôle d'un véhicule. Moteur, boîte de vitesses, suspensions, ABS/ASR et caractéristiques aérodynamiques garantissent l'optimisation des performances de la voiture et la sécurité de sa conduite. La voiture est équipée d'un système mesurant la pression des pneumatiques. On est loin des pneumatiques des premières Lamborghini Miura qui n'étaient garantis que pour 1 minute à vitesse maximale, soit 280 km/heure.

C'est auprès des Etablissements Charles Pozzi de Levallois que notre collectionneur de Supercars monégasque passa commande de son Enzo. Mis en production le 7 mars 2003, le châssis 132053 fût achevé le 3 avril 2003 puis livré le 17 avril suivant. Afin de préserver l'unité de couleur de la collection, l'incontournable livrée « Rosso Corsa DS322 » avait été retenue, mariée à de superbes sièges baquets garnis de cuir rouge, le tout souligné par des tapis de sol noirs. Ainsi que le précise le carnet d'entretien que l'on trouve dans la pochette qui contient les différents manuels, cette Enzo a été révisée chez Ferrari Monaco le 30 décembre 2014 à 4 698 km, puis le 10 janvier 2019 à 4 738 km. La voiture n'affiche aujourd'hui que 4 760 km d'origine et son état de préservation est exceptionnel, d'un éclat que l'on ne retrouve que sur les objets neufs. L'utilisation très précautionneuse dont a bénéficié cet exemplaire lui permet d'afficher un état de présentation impressionnant qui valorise de la meilleure manière la perfection technologique que contient l'Enzo. Le mainteneur de charge, la trousse à outils et même la pédale d'accélérateur en aluminium supplémentaire fournis d'origine l'accompagnent. Aux qualités de chef d'œuvre esthétique et mécanique, à la rareté mais aussi au prestige du prénom qu'elle porte s'ajoutent ici un historique limpide et un kilométrage parmi les plus bas que l'on puisse trouver... une opportunité unique.

>>>the combustion chamber with four valves per cylinder and variable valve timing borrowed from F1. The power of 660bhp was exceptional, with power per liter of more than 110bhp, which had never been seen on a project as large a displacement engine unit as that of the Enzo (about 5000cc) and was the first example of a fully integrated control systems for the vehicle. The engine, gearbox, suspension, ABS/ASR and aerodynamic characteristics guaranteed optimal performance and safety of use. The car was equipped by a system measuring the tyre pressure (it was far from the first Lamborghini Miura tyres that were only guaranteed for 1 minute at the maximum speed of 280km/hour.)

Our collector of supercars from Monaco ordered his Enzo from Charles Pozzi in Levallois. Chassis no. 132053 entered production on 7 March 2003 and was completed on 3 April, then delivered on 17 April that year. In order to keep the same colour for all the cars in his collection, he chose the traditional 'Rosso Corsa' (DS322) paint, combined with superb bucket seats trimmed in red leather, complemented by black floor mats. As the service book in the wallet containing the car's different manuals indicates, the Enzo was serviced by Ferrari Monaco on 30 December 2014 at 4,698km, then on 10 January 2019 at 4,738km. Today, it has covered only 4,760km from new and is in exceptional condition, with the shine which can only be found on things that are brand-new. This example has been used with the utmost care, enabling it to remain in impressive condition and conferring even greater value on the Enzo's technical perfection. The battery charge maintainer, tool kit and even the additional aluminium accelerator pedal supplied when the car was new are still present. In addition to its qualities as an aesthetic and mechanical masterpiece, its rarity and its prestigious model name, this example has a clear history and a mileage among the lowest you could hope to find ... It is a unique opportunity.




F046

164

Première main, 3 390 km d'origine / *One owner, 3,390km from new*

2010 FERRARI 599 GTO F1 ▲

Titre de circulation monégasque
Monegasque title

Châssis nº ZFF70RDB000173816
Moteur nº 159596

500.000 - 800.000 €

- Livrée neuve à Monaco
- La digne héritière de la 599XX
- Etat de préservation exceptionnel

- *Delivered new in Monaco*
- *The worthy successor to the 599XX*
- *In exceptional condition*



L'appellation GTO est une véritable signature dans l'univers Ferrari. Présentée au Salon de Pékin en 2010, la 599 GTO se veut un hommage à ses devancières les 250 et 288. Ses développements techniques sont issus de la 599XX qui avait été développée uniquement pour la piste et dont elle reprend de manière légèrement adoucie le tempérament d'ultra sportive. Elle est mue par un magnifique moteur>>>

GTO is the signature to have in the Ferrari world. First presented at the Beijing Motor Show in 2010, the 599 GTO was intended as a tribute to its predecessors the 250 and 288. An evolution of the 599XX track car, it had the same, if slightly tempered, ultra-sporty personality. It was powered by a magnificent V12 6-litre engine at 65°, producing a whopping 670 bhp. Coupled to the F1 >>>





>>> V12 à 65° développant 670 chevaux grâce à près de 6.0L de cylindrée. Accouplé à une boîte de vitesses séquentielle F1 ultra rapide, l'ensemble offre des performances exceptionnelles. La GTO abat le 0 à 100 km/h en 3,35 secondes et peut dépasser 335 km/h de vitesse de pointe. Ses jantes en 20 pouces et ses appendices en carbone, dont le très important extracteur d'air, en disent long sur le tempérament de la voiture. A bord, les baquets en tissus et Alcantara et l'omniprésence de carbone confirment l'atmosphère. Le Manettino positionné sur le volant permet à la guise du pilote d'adapter le tempérament de la voiture en utilisant les 5 modes. Les palettes au volant offrent une précision d'usage incroyable et des rétrogradages optimisés. Le freinage est assuré par des disques en carbone-céramique qui vous garantissent mordant et endurance. Le grand tour de force de Ferrari avec cette GTO est sans doute d'avoir réussi à créer une voiture extrêmement performante mais très facile à conduire en toutes circonstances.

Le châssis 173816 fut commandé par notre collectionneur par l'intermédiaire de l'agent Ferrari Monégasque Cavallari Motors et mis en production le 22 avril 2010, avant d'être achevé le 21 mai 2010. Avec son agrément mécanique si impressionnant, notre collectionneur considérait la GTO comme une Supercar à part entière. Il retient une combinaison de couleurs qui mêle l'incontournable « Rosso Corsa DS 322 » et le « Grigio Silverstone Opaco » pour le pavillon. Un examen minutieux de la carrosserie a révélé que celle-ci n'avait jamais été repeinte. L'habitacle est quant à lui tendu d'Alcantara noir, rehaussé de surpiqures rouge bordeaux, et de tissus qui reprennent cette association de teintes. Délivrée le 5 juin 2010 à Monaco, cette 599 GTO affichait 3285 km lors de son premier entretien effectué le 10 septembre 2015 à Monaco, et totalise aujourd'hui 3390 km. Elle est accompagnée de l'ensemble de ses manuels, y compris le carnet d'entretien tamponné, du mainteneur de charge Ferrari et de sa housse. Parmi les 599 exemplaires de GTO produits, nous sommes certainement en présence d'un des exemplaires les moins kilométrés, avec l'historique le plus limpide qu'il soit possible de trouver, un collector parmi les collectors.

>>>*SuperFast sequential-shift gearbox, it was capable of an extraordinary performance: the GTO went from 0 to 100 km/h in 3.35 seconds and had a top speed of over 335 km/h. The 20-inch wheels and carbon features, including a huge air extractor, spoke volumes about the car's temperament as did the interior, with its fabric and Alcantara bucket seats and an abundance of carbon fibre. The Manettino, positioned on the steering wheel, had five settings allowing the driver to adjust the car's behaviour. The gearshift paddles offered incredible precision and optimized downshift. The carbon-ceramic discs provided an effective and durable braking system. The tour de force for Ferrari, in creating this GTO, was to build such an incredibly powerful car that was so easy to drive.*

Chassis no. 173816 was ordered by our collector through Cavallari Motors, the Ferrari dealer in Monaco; it entered production on 22 April 2010 and was completed on 21 May 2010. With the pleasure afforded by its impressive engine, he considered the GTO to be a supercar in its own right. He chose a combination of colours which mixed the traditional 'Rosso Corsa' (DS 322) with 'Grigio Silverstone Opaco' for the roof. A meticulous examination of the body indicated that it had never been repainted. The interior meanwhile is trimmed in black Alcantara, set off by burgundy stitching, and fabric in the same mix of colours. Delivered in Monaco on 5 June 2010, the 599 GTO had covered 3285 km at the time of its first service in Monaco on 10 September 2015, and is showing a total of 3390 km today. It comes with all its manuals including the stamped-up service book, its Ferrari battery charge maintainer and car cover. Among the 599 examples built of the GTO, this is certainly one of the models with the lowest recorded mileage and the clearest history to be found, the best of the best among cars for the collector.




F330


F330





165

Première main, 952 km d'origine / *One owner, 952 km from new*

2013 FERRARI LAFERRARI ▲

Titre de circulation monégasque
Monegasque title

Châssis nº ZFF76ZHB000199747

2.200.000 - 2.800.000 €

- Prouesse technologique absolue
- Seulement 500 exemplaires produits
- État pratiquement neuf, 952 km d'origine
- Livrée neuve à Monaco

- *The ultimate technological achievement*
- *Only 500 examples built*
- *As new condition, 952 km from new*
- *Delivered new in Monaco*



Moins de 1 000 km : c'est le kilométrage inscrit au compteur de cette machine exceptionnelle. Pour être précis, 952 km. Livrée le 18 décembre 2013, elle est donc pratiquement neuve. Amateur inconditionnel de supercars et hypercars, notre collectionneur en a naturellement fait l'acquisition, car, possédant déjà une F40, une F50 et une Enzo, il se devait d'ouvrir les portes de son garage monégasque>>>

Less than 1 000 km: this is the mileage recorded on the odometer of this exceptional machine. 952 km to be precise. Delivered on 18 December 2013, it remains practically new. A committed fan of supercars and hypercars, our collector just had to have one. Having already acquired an F40, an F50 and an Enzo, it was inevitable that he would make room in his garage in Monaco>>>





>>> à celle que Ferrari appelait « Nuova Enzo » et dont la production limitée à 499 exemplaires en faisait une machine particulièrement exclusive. A elle seule, son appellation souligne le caractère unique de cette Ferrari : « LaFerrari », comme s'il n'y en avait qu'une, une seule à conserver remplaçant toutes les autres... Il faut dire que ce modèle, véritable chef-d'œuvre de technologie, symbolise le meilleur du savoir-faire de la marque au cheval cabré, avec une expérience qui s'appuie à la fois sur sa connaissance de la Formule 1 et sur son passé incomparable en matière d'automobiles de route.

La LaFerrari est la première voiture hybride commercialisée par la marque et lors de son lancement, au Salon de Genève 2013, elle a subjugué le public et la presse. Sous une carrosserie aussi belle qu'aérodynamique, dont les courbes fluides ont été tracées en soufflerie, elle dissimulait une structure en carbone, un moteur V12 de 6 262 cm^3 développant 800 ch à 9 250 tr/mn, associé à un moteur électrique de 163 ch, ce qui donnait un total de 960 ch. Une telle puissance lui permettait d'atteindre 200 km/h en 6,9 s, pour une vitesse de pointe de 350 km/h. De plus, elle était capable de signer sur le circuit de Fiorano un temps de 5 secondes de moins qu'une Enzo, ce qui soulignait ses extraordinaires qualités dynamiques. Un dispositif Hy-Kers hérité de la Formule 1 permettait de gérer au mieux l'association moteur thermique/moteur électrique, et divers systèmes de contrôle de traction et d'amortissement optimisaient motricité et tenue de route. A l'époque, son prix de vente se situe autour de 1,2 million d'euros.

La voiture que nous présentons a fait l'objet d'un entretien annuel le 19 décembre 2014 quand son kilométrage s'élevait à 715 km, puis d'une autre le 1er décembre 2016, elle avait alors 881 km. Elle est accompagnée de son chargeur de maintien, ainsi que d'un bagage>>>

>>> *for the car that Ferrari called "Nuova Enzo". With a production limited to 499 examples, this was a particularly exclusive machine. The name alone demonstrates this car's unique character: « LaFerrari », as if there was only one, and this was the one to keep, replacing all the others...This model, a true technological masterpiece, clearly represents the very best of the marque's expertise, the result of experience gained in F1 and an unrivalled pedigree in road-going cars.*

The LaFerrari, the marque's first hybrid car, dazzled the public and the press when it was launched at the Geneva Motor Show in 2013. Underneath a body as beautiful as it was dynamic, with flowing curves traced in a wind tunnel, lay a carbon structure housing a V12 6 262 cc engine that produced 800 bhp at 9 250 rpm. This was linked to a 163 bhp electric engine giving the car a total of 960 bhp. A level of power that allowed the car to reach 200 km/h in 6.9 seconds, and gave it a top speed of 350 km/h. In addition, the LaFerrari recorded a lap time at the Fiorano circuit that was five seconds quicker than the Enzo, underlining its extraordinary dynamic qualities. A Hy-Kers device developed from Formula 1 allowed the combustion / electric engine combination to be managed effectively and various traction and stability control systems optimised the car's handling. At the time, the sale price was around 1.2-million euros.

The car on offer had an annual service at 715 km on 19 December 2014, and a second one on 1 December 2014 at 881 km. It comes with its battery charge maintainer, a piece of original luggage in leather matching the seat colour, situated under>>>









>>> en cuir d'origine placé sous le capot avant, rappelant la teinte des sièges, ainsi que de ses différents carnets rangés dans une élégante pochette en cuir rouge marquée de l'inscription en relief « LaFerrari ». La voiture elle-même est impeccable à tous points de vue, tant au niveau extérieur avec une teinte rouge qui offre le brillant d'une peinture neuve, qu'à l'intérieur où l'on découvre les sièges baquets spéciaux en cuir rouge avec surpiqures noires, le volant type Formule 1 avec ses boutons et commandes, les palettes de la boîte à 7 rapports et double embrayage, et la console centrale en forme d'aile flottante sur laquelle sont disposés les boutons de différents modes de pilotage. Comme la planche de bord de chaque exemplaire comporte un drapeau correspondant au pays de résidence du premier propriétaire, l'on retrouve ici le drapeau monégasque rouge et blanc, en face de l'inscription « 1/499 » située entre les sièges et rappelant le chiffre de production.

En fait, un exemplaire supplémentaire de ce modèle a vu le jour trois ans après son lancement : après le tremblement de terre catastrophique qui a secoué le 24 août 2016 la haute vallée du Tronto, en Italie, Sergio Marchionne, patron du groupe Fiat, a annoncé que Ferrari allait fabriquer une ultime LaFerrari et en verser le produit de la vente au fonds d'aide aux victimes du séisme. Ainsi, le 3 décembre 2016, lors d'une vente aux enchères, cet ultime exemplaire a atteint 7 millions de dollars, somme dédiée aux victimes.

Cette étonnante histoire vient enrichir le passé de la LaFerrari et lui donne une aura mythique qui s'ajoute à la prouesse technique que représente cette superbe machine.

>>> *the front bonnet, along with the car's various manuals arranged in an elegant red leather folder embossed with "LaFerrari". The car is impeccable in every respect, from the red exterior displaying the shine of new paintwork, to the interior with its special bucket seats in red leather with black stitching, the F1-type steering wheel complete with buttons and controls, the paddles for the 7-speed dual-clutch gearbox and the central console shaped like a floating wing and set with buttons for the different driving modes. The dashboard on every example of the LaFerrari has a flag representing the country of its first owner, and our car has the red and white Monaco flag, set opposite the inscription "1/499" located between the seats that refers to the production number.*

In fact, one last example of this model was built three years after the LaFerrari was launched: following the catastrophic earthquake that struck the upper Tronto valley in Italy on 24 August 2016, Sergio Marchionne, head of the Fiat Group, announced that Ferrari would build one last LaFerrari and donate the proceeds from its sale to the earthquake relief fund. And so, on 3 December 2016, this final example sold at auction for 7 million dollars, which went to help the earthquake victims.

This astonishing story has enriched the history of LaFerrari, endowing it with a mythical aura that adds to the supreme technical achievement this superb machine represents.





166

Première main, 6 802 km d'origine / *One owner, 6,802km from new*

2010 FERRARI 458 ITALIA

Titre de circulation monégasque
Monegasque title

Châssis nº ZFF67NHB000174834

160.000 - 200.000 €

- Vendue neuve à Monaco
- Dernière Berlinette Ferrari à moteur V8 atmosphérique
- A collectionner aujourd'hui

- ***Sold new in Monaco***
- ***The last Ferrari berlinetta with a naturally-aspirated V8***
- ***A car for the collector today***



En 2009, Ferrari lance la 458 qui vient remplacer la 430 dans la lignée des Berlinette à moteur V8. Comme il est de tradition pour le constructeur italien, ce lancement est une nouvelle fois l'occasion de démontrer le savoir-faire inégalable des ingénieurs de Maranello. Le charme fou de la 458 c'est en effet son V8 atmosphérique dont les chiffres sont encore aujourd'hui absolument impressionnants. Pas moins de 570 CV obtenus à près de 9'000 t/min permettent ainsi à la belle d'abattre le 0 à 100 km/h en 3,4 secondes mais aussi de réaliser un temps de 20,3 secondes aux 1000 mètres départ arrêté.

La 458 Italia de notre collection fut elle aussi commandée auprès du distributeur officiel Ferrari, Monaco Motors et fut livrée neuve le 10 juillet 2010 dans la Principauté. Elle est dans la même livrée que les supercars de la collection, associant une robe Rosso Corsa à un superbe intérieur noir en carbone et alcantara. Elle se trouve en très bel état de conservation. Notre exemplaire dispose de désirables options parmi lesquelles nous pouvons citer le volant carbone, les capteurs de stationnement avant et arrière, les sièges sport en carbone, les jantes forgées de 20 pouces, les écussons d'ailes ou encore les étriers de freins rouges. Elle sera livrée accompagnée de ses manuels de bord de son carnet d'entretien ainsi que son double de clefs. Les 458 sont devenues particulièrement recherchées ces dernières années par les amoureux de la marque. Avec une puissance spécifique de 127 CV/litre, le moteur de la 458 Italia sera en effet le dernier moteur entièrement atmosphérique et, à ce titre, est considéré comme une œuvre d'art mécanique. Avec seulement 6 802 km d'origine, un seul propriétaire et des options intéressantes, notre exemplaire séduira à n'en pas douter les amateurs de la marque qui ont ici l'opportunité d'acquérir un exemplaire de choix.

In 2009, Ferrari introduced the 458 to replace the 430 in its long line of V8-engined berlinettas. As was customary for the Italian manufacturer, the launch gave the engineers from Maranello another opportunity to demonstrate their unrivalled expertise. The incredible charm of the 458 came from its naturally-aspirated V8, which delivered a set of figures which remain hugely impressive today. No less than 570bhp at close to 9000rpm, enough to take the Italian beauty from 0–100kph in 3.4 seconds and to cover 1000m from a standing start in just 20.3 seconds.

The 458 Italia from this collection was also ordered from the official Ferrari dealership, Monaco Motors, and delivered new in Monaco on 10 July 2010. It is finished in the same colour as the supercars in the collection, with Rosso Corsa paintwork and a magnificent black interior in carbon-fibre and Alcantara. It is in excellent condition and has some desirable options including a carbon-fibre steering wheel, front and rear parking sensors, carbon-fibre sports seats, 20-inch forged-alloy wheels, wing shields and red brake callipers. It will be supplied with its service book and manuals, as well as both sets of keys. The 458 has become particularly sought after in recent years by lovers of the marque. With a specific output of 127bhp per litre, the engine fitted to the 458 Italia was the last naturally-aspirated unit and is therefore considered a mechanical work of art. Having covered only 6802km from new, with one owner and attractive options, it will undoubtedly appeal to marque enthusiasts who have the opportunity to acquire a fine example of the model.






F125




F125

167

Première main, 10 905 km d'origine / *One owner and 10,905km from new*

2003 LAMBORGHINI MURCIELAGO

Titre de circulation monégasque
Monegasque title

Châssis nº ZA9BC10E03LA12479

130.000 - 160.000 €

- Vendue neuve à Monaco
- Carnets
- Rare boîte manuelle
- Superbe couleur « Blu Hera »

- ***Sold new in Monaco***
- ***Manuals***
- ***Rare manual gearbox***
- ***Superb «Blu Hera» colour***



« Chauve-souris » c'est la signification de « Murciélago ». Cette Lamborghini revendiquait dès son lancement le prestigieux passé de la marque : elle faisait partie des supercars les plus rapides de son époque, dépassant 330 km/h grâce à un V12 de 6,2 litres et 580 ch. La forme était elle aussi innovante, Luc Donckervolke réussissant à imprimer un style très personnel et qui se poursuit sur les Lamborghini actuelles. La Murciélago fait partie de la dernière génération de supercars que l'on pouvait commander de série avec la boîte manuelle. La boîte E-Gear étant une option disponible à l'arrivé de la LP640 en 2006.

Sensible à l'esthétique de cette nouvelle née, au point d'accepter une Lamborghini au milieu de ses Ferrari, notre collectionneur passa commande d'un exemplaire neuf chez SAM Twelve à Monaco. Ce dernier voulu changer du rouge de ses Ferrari et, opta pour une sobre teinte «Blu Hera» associée à un intérieur cuir noir. La Murciélago lui fut livrée le 8 août 2003. La première révision des 2500 km fut effectuée par Global Garage le 30 mars 2004, puis, le 21 juillet 2016, la voiture était confiée à Lamborghini Menton alors qu'elle totalisait 10866 km. Aujourd'hui, elle n'affiche que 10905 km d'origine et s'avère dans un état de préservation exceptionnel, rare pour le modèle. Elle dispose de l'ensemble de ses carnets, incluant le carnet d'entretien tamponné. La trousse à outils, la paire de gants estampillés « Lamborghini » encore sous plastique, la boîte d'ampoule d'origine et le kit anti-crevaison se trouvent toujours dans le coffre avant. Aujourd'hui, la Murciélago représente une intéressante synthèse entre collection et avant-garde, en somme le meilleur des deux mondes!

The definition of the word "Murciélago" is "bat". From the outset, this Lamborghini laid claim to the marque's prestigious history: it was one of the fastest supercars of its day, with a top speed of over 330 km/h thanks to a 580 bhp 6.2-litre V12 engine. It also boasted innovative styling, designed by Luc Donckervolke who succeeded in imposing a very personal style still apparent in current Lamborghini. The Murciélago was one of the last generation of supercars that could be ordered as standard with a manual gearbox. The E-Gear box only became an option with the arrival of the LP640 in 2006.

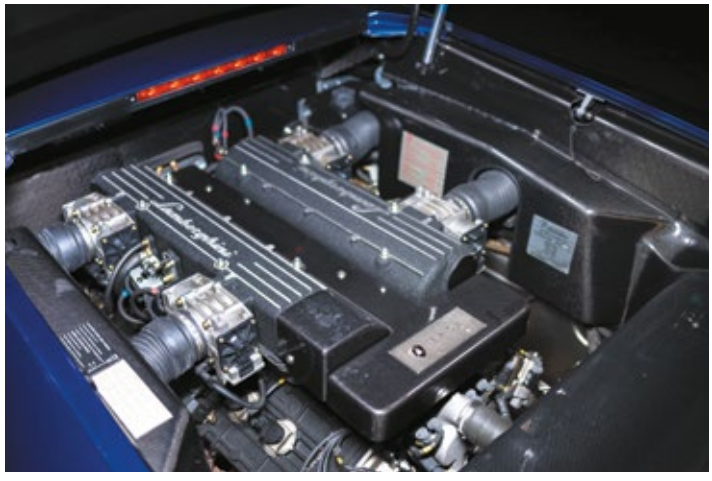
Attracted by the aesthetics of this new arrival, to the point of accepting a Lamborghini among his Ferrari, our collector ordered a new example from SAM Twelve in Monaco. Wanting something different to the red of his Ferrari, he opted for a restrained shade "Blu Hera" with black leather interior. The Murciélago was delivered to him on 8 August 2003. The first service at 2500 km was carried out by Global Garage on 30 March 2004, then at 10866 km on 21 July 2016, the car was entrusted to Lamborghini Menton. Today it has covered just 10905 km from new and is presented in exceptionally well-preserved condition, rare for this model. The car comes with all its manuals, including the stamped logbook. The toolkit, the "Lamborghini" stamped pair of gloves still in their plastic cover, the original bulb box and puncture repair kit are still in the front bonnet. Today, the Murciélago represents an interesting mix, a car that is collectable and avant-garde, in short the best of both worlds !






F550





2009 FIAT 500 ABARTH FERRARI DEALERS EDITION N° 144/200

Titre de circulation monégasque
Monegasque title

Châssis n° ZFA31200000324578

40.000 - 60.000 €

- Série limitée à 200 exemplaires
- Seulement 30 000 km d'origine
- Imbattable rapport prix/plaisir
- Sonorité particulièrement envoutante

- *Limited series of 200 examples*
- *Just 30,000km from new*
- *Unbeatable price to enjoyment ratio*
- *Particularly captivating sound*



Notre Fiat 500 dans cette très exclusive série limitée « Ferrari Dealers » fut livrée neuve en France le 28 avril 2009 par la concession Intermap France SA, concession Fiat de la ville de Cannes. Destinées à être utilisées comme voitures de courtoisie chez les concessionnaires Ferrari, ces 500 très recherchées et produites à seulement 200 exemplaires ont connu un succès fou et notamment auprès des amateurs de Ferrari. Sous le capot, la 500 accueille un moteur 4 cylindres de 1.4L avec turbo délivrant 160 ch et accouplé à une boite de vitesses mécanique à 5 rapports. Celui-ci est vif et disponible dès les bas régimes, favorisant les sensations au volant. En plus de la boîte de vitesses manuelle, l'édition concessionnaire avait beaucoup d'autres touches exclusives, telles que les superbes sièges baquets en cuir de marque Sabelt, l'échappement sport Monza qui distille un son fantastique, une peinture Rosso Corsa avec des bandes de couleur grise, le badge de l'édition concessionnaire et bien sûr la plaque numérotée. Agile en ville et rapide en piste, cette 500 offre notamment grâce à un son rageur un réel plaisir mécanique et à toutes les allures. Avec seulement 30 000 km, notre exemplaire, en bon état général, est accompagné de ses manuels de bord, de son carnet d'entretien ainsi que de son double de clefs.

Our Fiat 500, in this highly exclusive "Ferrari Dealers" limited edition, was delivered new in France on 28 April 2009 by Intermap France SA, the Fiat dealership in Cannes. A limited edition of just 200 examples intended as courtesy cars for Ferrari dealers, these highly sought-after 500s were a huge hit, particularly amongst Ferrari enthusiasts. Under the bonnet is a 4-cylinder 1.4-litre turbo engine producing 160 bhp, mated to a 5-speed manual gearbox. It is lively and responsive from low revs, making it really enjoyable to drive. In addition to a manual gearbox, the dealers' edition boasted many other exclusive features, such as the stunning Sabelt bucket seats in leather, the Monza sports exhaust giving the car its distinctive sound, Rosso Corsa paintwork with grey stripes, the special dealers' edition badge and special numbered plaque. Agile around town and quick on the track, this 500 provides a great driving experience at all speeds. With just 30,000 km on the clock, our example, in good overall condition, comes with its owner's manuals, logbook and a spare set of keys.




L040

169

2020 MCLAREN ELVA ◆ ▲

Véhicule neuf dans l'Union Européenne
Non immatriculé
New vehicle in the European Union
Unregistered

Châssis nº SBM26ACB4MW815015

1.500.000 - 2.000.000 €

- Seulement 149 exemplaires dans le monde
- Performances exceptionnelles de Supercar
- Véritable Formule 1 Road Legal
- Véhicule à l'état neuf, 10km

- *Only 149 examples in the world*
- *Exceptional supercar performance*
- *Genuine road-legal Formula 1*
- *Vehicle in new condition, 10km*



La McLaren Elva que nous présentons à la vente est une véritable sculpture mécanique taillée pour la vitesse pure grâce à une aérodynamique inspirée d'une technologie issue directement de la F1. Strict deux places, cet exemplaire fait partie des rares Elva construites sans pare-brise et en prendre les commandes, c'est toucher du doigt l'héritage technologique que confère l'expérience de la course et particulièrement celle de la Formule 1. Pensée comme telle, dédiée à l'expérience de la conduite ultime, la McLaren Elva >>>

The McLaren Elva we are presenting has been designed for pure speed. This mechanical sculpture features an aerodynamic design inspired directly by F1 technology. A strict 2-seater, our example is one of the few Elvas built without a windscreen. When you take to the controls, you are in touch with the technical lineage descended from racing and particularly Formula 1. Seen as such, dedicated to the ultimate driving experience, the McLaren Elva combines the sensations of an F1 single-seater while >>>





>>> allie toutes les qualités d'une monoplace de la catégorie reine tout en permettant de rouler à deux sur route ouverte. Mais cette McLaren Elva, c'est également l'exclusivité du sur mesure, le fruit du savoir-faire de MSO - McLaren Special Operations dont la devise est « l'art du possible ». Ultra légère avec ses 1 150kg, superpuissante avec 815 chevaux délivrés à 7 250 tr/mn par un V8 à double turbo hérité de la mythique Senna et qui sait également se montrer souple puisqu'il donne son incroyable couple de 800 Nm dès 5 500 tr/mn... Des chiffres dignes d'une voiture de course échappée de la grille de départ des 24 Heures du Mans. Afin de préserver ses occupants des remous d'air et des projections de la route, elle dispose d'un système aérodynamique unique baptisé AAMS, constitué d'une lame de carbone mobile placée à l'avant qui permet de dévier le flux d'air et de créer une zone de dépression au-dessus du cockpit. Toujours au niveau de l'aérodynamisme, notre Elva est équipée d'un DRS, comme sur les Formule 1 qui réduit la traînée et augmente ses accélérations. Avec un tel « set-up », cette McLaren Elva est capable d'atteindre plus de 320 km/h ce qui la place parmi les plus performantes voitures de sa catégorie. Le freinage est bien entendu à la hauteur de ces chiffres puisque confié à des disques carbone - céramique de 39 cm de diamètre, pincés par des étriers à six pistons à l'avant et quatre à l'arrière, tous peints en orange Nardo et marqués des optionnelles plaques ovales frappées du logo McLaren.

Réservée au pilote, la meilleure place est celle qui se trouve derrière volant. Une fois passé les portes en élytres, son pilote trouvera facilement sa place grâce à ce tableau de bord relié à la colonne de direction qui s'ajustera à sa morphologie. Entouré de carbone, les occupants sont protégés par une véritable cellule de survie inspirée elle aussi de la course et réalisée selon les spécificités du Monocell II. L'habitacle de cet exemplaire dispose de particularités propres aux modèles MSO comme le traitement Burnt Orange McLaren des surpiqures des sièges en carbone tendus d'alcantara, de la marque centrale du volant ou encore des signatures « Elva » des appuie têtes. Superbe dans sa livrée Gloss Graphite Grey, cet exemplaire unique et non encore immatriculé mais réceptionné au sein de l'Union Européenne, demeure actuellement l'unique opportunité d'acquérir une rarissime McLaren Elva demeurée neuve et déjà collector.

>>>allowing two people to experience this on the open road. But this McLaren Elva is also the exclusivity of the made-to-measure, having benefitted from MSO expertise - McLaren Special Operations, whose motto is "the art of the possible". Ultra-lightweight at 1 150kg, super-powerful with 815 bhp at 7 250 rpm, its twin-turbo V8 engine descended from the mythical Senna, but also versatile with incredible torque of 800 Nm at 5 500 rpm... Figures worthy of a race car escaped from the starting grid at the Le Mans 24 Hours. To protect its passengers from swirling air and dirt flying up from the road, the car has a unique aerodynamic system known as AAMS, consisting of a moveable carbon blade at the front that deflects the airflow to create a zone of low-pressure above the cockpit. Still focusing on the aerodynamics, our Elva is equipped with DRS, as on Formula 1 cars, to reduce the drag and increase acceleration. With this set-up, our McLaren Elva is capable of reaching speeds of over 320 km/h, placing it amongst the fastest cars in its class. The brakes match its performance, with carbon-ceramic discs, 39cm in diameter, fitted with six-piston calipers at the front and four at the rear, painted Nardo orange and marked with optional oval plates stamped with the McLaren logo.

Reserved for the driver, the best seat is in front of the steering wheel. Once in through the elytron doors, the driver can seat easily thanks to the dashboard connected to the steering column which will adjust to fit the driver's shape. Encased in carbon, the passengers are protected by a 'survival cell' also developed from competition and built to Monocell II specification. The cockpit of this example has features specific to MSO models such as the McLaren Burnt Orange treatment on the stitching on the alcantara-clad carbon seats, the central marque of the steering wheel and the "Elva" signatures on the headrests. Superb in its Gloss Graphite Grey livery, this unique example remains unregistered but has been accepted into the EU, offering currently the only opportunity to buy a still new and already collectable, ultra-rare McLaren Elva.










Self Start
0:04
N
A
0
LIMIT
30
H COMFORT
14°C
3:02
COMFORT P



170

1966 JAGUAR MK II 3.4L

Carte grise française
French title

Châssis nº 180345DN

40.000 - 60.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Même propriétaire depuis 47 ans, 2ème main !
- Toujours entretenue par des spécialistes
- Française d'origine

- *Same owner for 47 years, two owners from new!*
- *Always maintained by specialists*
- *French provenance*

Cette superbe MK II a été vendue neuve le 24 février 1966 par le concessionnaire Jaguar parisien Royal Elysées, puis la voiture fut immatriculée le 17 mars suivant à Paris. Grand amateur d'automobiles de qualité, son actuel propriétaire en fit l'acquisition alors que c'était une première main le 11 septembre 1974 par l'intermédiaire du garage Courcelles Autos-Sports à Paris. Ainsi, jusqu'en 2018, lors de son passage en collection, la voiture a conservé son immatriculation d'origine. L'entretien entre 1966 et 1974 (la voiture avait alors moins de 20 000 km) est retracé par le carnet d'entretien tamponné, puis, à partir de 1974, les nombreuses factures de travaux effectués par des spécialistes de la marque ont été conservées.

En 1983, la voiture fut confiée à la carrosserie Lecoq afin de troquer sa teinte « Golden Sand » d'origine pour un vert anglais du plus bel effet. En 1991, une direction assistée dont nous avons pu apprécier l'efficacité a été adaptée. Le superbe intérieur en cuir tabac est d'origine, avec une patine inimitable, tandis que les moquettes ont été refaites. Le volant d'origine, remplacé par un Nardi, sera fourni avec la voiture, accompagnée de sa housse de protection sur mesure. La boîte à outils d'origine est évidemment présente et complète. Rares sont les Mark II à cumuler un historique aussi limpide, un dossier d'entretien depuis l'origine et à proposer une telle qualité de présentation et de fonctionnement.

This superb MK II was sold new on 24 February 1966, by the Parisian Jaguar dealer Royal Elysées. It was then registered on 17 March in Paris. A great fan of quality automobiles, its current owner acquired this car through the Courcelles Autos-Sports garage in Paris from its first owner on 11 September 1974. Thus, until 2018, when it got a veteran registration, the car retained its original registration. The maintenance between 1966 and 1974 (the car had then less than 20,000 km on the clock) can be traced by the stamped service booklet, and then, from 1974, the numerous invoices for work carried out by specialists of the brand have been retained.

In 1983, the car was entrusted to Lecoq for a change from its original "Golden Sand" color to a beautiful British green. In 1991, a power steering system, the efficiency of which we were able to assess, was adapted. The superb tobacco leather interior is original, with an inimitable patina, while the carpets have been redone. The original steering wheel, replaced by a Nardi, will be supplied with the car, along with its custom protective cover. The original toolbox is present and complete. Few of the Mark IIs have such a clear history, a maintenance record since new, and offering such a quality of presentation and operation.

171

1965 JAGUAR TYPE E 4.2L COUPE

Carte grise française
French title

Châssis n° 1E31666
Moteur n° 7R9400-9

80.000 - 120.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Plus de 15 000€ de travaux fin 2021
- Seulement 2 propriétaires depuis 1987
- Voiture très soignée, bagages sur-mesure

- *More than 15,000 € of work done by end 2021*
- *Only 2 owners since 1987*
- *Very neat car, tailor-made luggage*



Délivrée neuve aux USA en septembre 1965 dans une livrée « Opalescent Silver Blue », comme l'indique son Jaguar Heritage, ce coupé 4,2L boîte mécanique est depuis de nombreuses années en France. Acquise en 1987 auprès d'un marchand parisien par son ancien propriétaire, elle ne changera de mains qu'en 2014 lors de la vente aux enchères réalisée par Artcurial Motorcars à l'occasion du Mans Classic. Amoureux du modèle et souhaitant rouler régulièrement avec, son nouveau propriétaire a depuis très scrupuleusement pris soin de la belle. Ainsi depuis 7 ans, elle a bénéficié de nombreux travaux mécaniques et cosmétiques corroborés par des factures présentes au dossier ainsi que de quelques améliorations techniques comme une direction assistée et une ligne d'échappement inox. Sa peinture fut intégralement refaite en 2015 dans un bleu un peu plus soutenu qu'à l'origine, et deux sièges plus modernes ont été installés pour un meilleur confort. Un rapport d'expertise de 2019 confirme le bon état de la voiture qui possède un moteur non d'origine mais d'un type conforme. Soulignons, que notre Type E vient tout juste de faire l'objet d'une importante remise à niveau réalisée par AS Classic Engineering pour un montant de plus de 15 000 € avec notamment un gros travail sur la culasse. Elle sera livrée accompagné de son dossier de factures, de ses sièges d'origine, ainsi que d'un magnifique set de deux valises sur-mesure réalisés par Laurent Nay. Ce coupé Type E qui était déjà une icône automobile lors de sa présentation en 1961 et dont la ligne continue d'émerveiller, est une voiture absolument mythique. Cet exemplaire présenté sans réserve est particulièrement attractif.

Delivered new in the USA in September 1965 in an "Opalescent Silver Blue" livery, as indicated by its Jaguar Heritage, this 4.2-liter manual gearbox coupe has been in France for many years. Acquired in 1987 from a Parisian dealer by its former owner, it did not change hands until 2014 at the auction held by Artcurial Motorcars at Le Mans Classic. A fan of the model and wishing to use it regularly, the new owner has since scrupulously taken care of this beautiful car. Thus for 7 years, it benefited from numerous mechanical and cosmetic works corroborated by invoices present in the folder, as well as some technical improvements such as power steering and a stainless-steel exhaust system. Its paint was completely redone in 2015 in a slightly darker blue than the original, and two, more modern seats were fitted for better comfort. A 2019 expert report confirmed the good condition of the car, which has an engine that is not original but conforming to the period. It should be noted that this E-Type has just undergone a major recommission carried out by AS Classic Engineering for an amount of over € 15,000, including a lot of work on the cylinder head. It will be delivered with its invoice folder, its original seats, as well as a magnificent set of two tailor-made suitcases made by Laurent Nay. This E-Type Coupe, which was already an automotive icon when it was launched in 1961, and whose design continues to amaze, is an absolutely legendary car and this example, without reserve, is a particularly attractive example.

1957 LANCIA AURELIA B20S SÉRIE 6

Titre de circulation anglais
British title

Châssis nº B20S1676
Moteur nº B20N5240

85.000 - 125.000 €

- Superbe restauration récente
- Matching numbers,
- Rare conduite à gauche, avec changement de vitesses au plancher

- *Superb recent restoration*
- *Matching numbers*
- *Rare left-hand drive with floor shift*

L'exemplaire que nous présentons est une B20S de la sixième et dernière série, la plus aboutie. En plus d'être une désirable conduite à gauche, elle bénéficie du changement de vitesses au plancher, ainsi que de la suspension arrière par essieu De Dion, plus robuste que la suspension indépendante des premières séries. Il s'agit de la version la plus désirable, arrivée à maturité avec son V6 2.5L de 118cv.

Ainsi que le confirme la fiche du Registro Aurelia, le châssis 1676 fut achevé le 10 décembre 1957 et expédié aux Etats-Unis. Ce document permet également d'attester que la voiture est bien équipée de son moteur d'origine. Son dossier historique témoigne que cette B20 se trouvait, dans les années 1960, à Rhode Island, avant de passer dans le New Jersey, puis, à la fin des années 1970, elle fut stockée dans une grange de Pennsylvanie. Elle ne retrouva la lumière qu'en 2013 et son précédent propriétaire, un important collectionneur européen en fit l'acquisition aux enchères l'année suivante, alors qu'elle était en état d'origine et à restaurer intégralement. Affectionnant les sorties de grange, il s'attela à la remise en état complète de la voiture. Ayant une équipe de restaurateurs travaillant uniquement pour sa collection, il leur laissa carte blanche pour qu'ils mènent à bien cette mission en commençant depuis la caisse nue. Ces importants travaux furent achevés en 2020.

The B20SL on offer is an example of the final and most highly developed sixth series. It is also a desirable left-hand drive version benefitting from a floor-mounted gear shift and De Dion rear axle suspension that was more robust than the independent suspension used on earlier series. This ultimate evolution is the most sought-after version, equipped with its 118bhp 2.5-litre V6 engine.

The Registro Aurelia file indicates that chassis 1676 was completed on 10 December 1957 and exported to the US. The same document also confirms it is a matching numbers car. The history file tells us that this B20 spent time in Rhode Island during the 1960s, moving later to New Jersey before being stored away in a barn in Pennsylvania at the end of the 1970s. The car did not see the light of day again until 2013, and the previous owner, an important European collector, acquired the car at auction the following year, as a fantastic barn find, in original condition and requiring restoration. Being particularly fond of barn finds, he set about completely refurbishing the car. Having a team of restorers working solely on his collection, he gave them free rein in carrying out this task, starting from the bare shell. This major project was finished in 2020. The original mechanical elements, running gear, upholstery and electrics









La mécanique d'origine, les trains roulants, la sellerie ou encore l'électricité ont été refaits et un important dossier photographique témoigne de ces travaux. Repeinte dans sa superbe teinte bleu ciel originale, cette élégante B20, qui possède encore les petits feux arrière souvent préférés aux plus gros qui les remplaceront en fin de série, est certainement la version la plus désirable. Conduire une B20 est un vrai régal, sa légèreté, la précision de sa direction, son équilibre en virages, la nervosité de son moteur, le tout dans un confort parfait, font d'elle une véritable GT emblématique de son époque.

were all refurbished and there is a large file of pictures detailing all the work. Repainted its stunning and original sky blue colour, this elegant B20, still with the preferable small rear lights that were replaced by larger ones at the end of the series, is undoubtedly the most desirable version. Light, with a lively engine, precise steering and good handling round corners, it is a real treat to drive a B20, sitting in total comfort in a genuine GT car so emblematic of its era.



1980 CITROËN MÉHARI 4×4

Carte grise française
French title

Châssis nº VF7AYCE0000CE6002

35.000 - 50.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Modèle rare et histoire unique
- Plus de 40 000 € de factures de restauration
- Etat exceptionnel

- *Rare model with unique history*
- *Over 40 000 € in restoration invoices*
- *Exceptionnel condition*

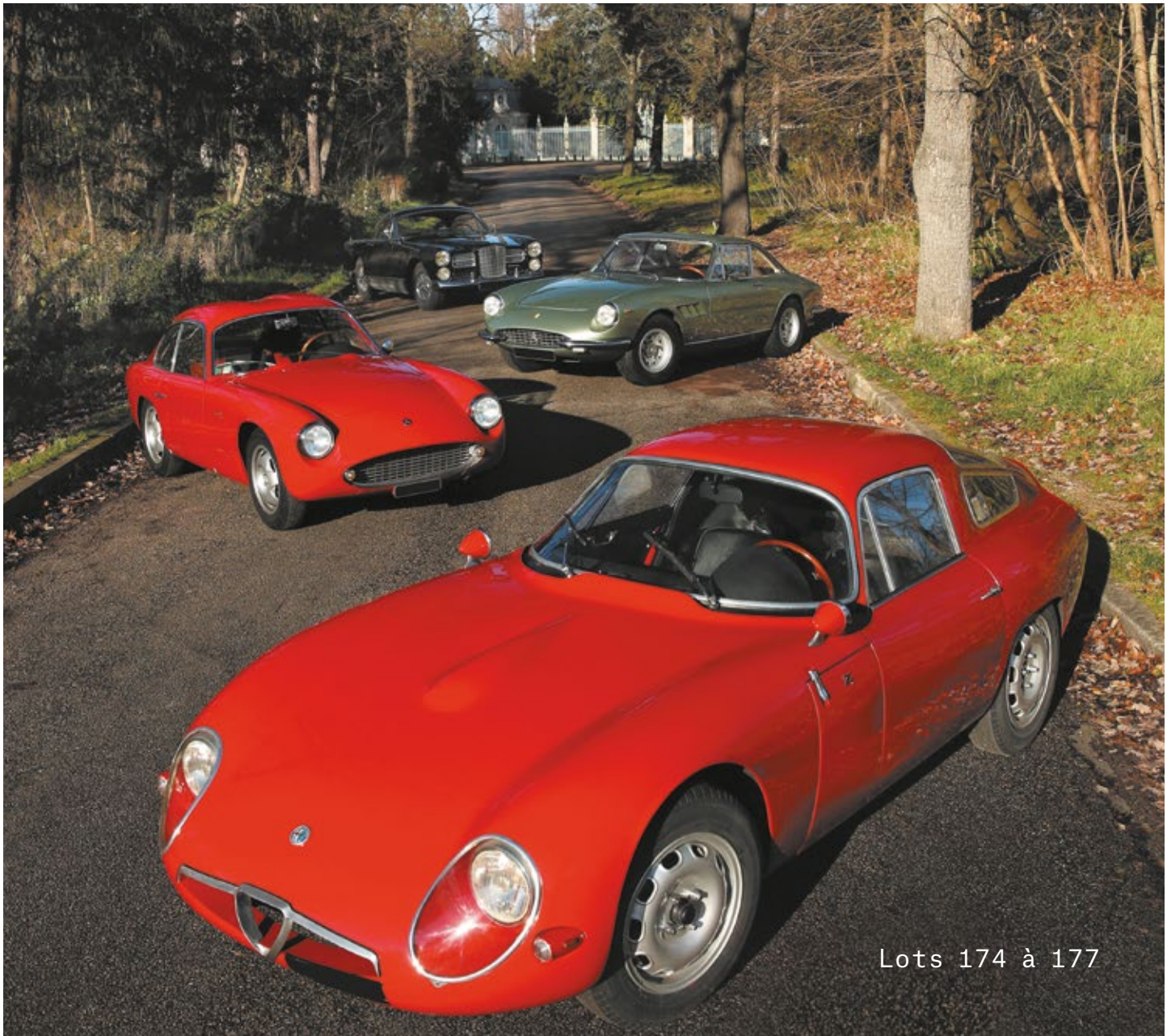


Un article émouvant du magazine Auto Heroes de janvier 2018 revient sur la Méhari que nous présentons et le lien particulier de notre collectionneur avec ce modèle. En effet ses parents furent les premiers au début 1969 à se porter acquéreur d'une Méhari en Ardèche, si bien que sa mère qui l'utilisait souvent fut surnommée : « la dame à la Méhari ». S'en suivirent plusieurs modèles successifs qui bercèrent son enfance. Bien entendu, à ses 18 ans, notre collectionneur eut comme première voiture… une Méhari. Connaisseur du modèle il décide de se lancer dans la restauration de sa Méhari 4×4 en la confiant au spécialiste bien connu Méhari Loisirs, basé en Ardèche au Pouzin. Il est amusant de rappeler que c'est ce spécialiste qui a développé une Méhari électrique dénommé E-Story dont notre collectionneur a acheté le châssis numéro 1 ! La voiture est aujourd'hui superbe dans sa teinte beige hoggar. Nous conseillons d'étudier le dossier de factures, s'élevant à 40 000 €, qui retrace la restauration et l'ensemble des pièces utilisées. Il donne une idée du niveau d'exigence poursuivi par notre propriétaire. L'ensemble de la transmission (boite, pont) sujet sensible sur ce modèle a été entièrement changé pour des pièces neuves.

La Méhari 4×4 est une voiture rare en soi ; elle l'est encore plus dans cet état unique, après une restauration de très haut niveau.

A moving article in the magazine Auto Heroes in January 2018 looks at the Méhari we are presenting and our collector's special bond with this model. At the start of 1969, his parents were the first in the Ardèche area to buy a Mehari, and his mother, who drove it regularly, became known as "the Méhari lady". Successive models followed on, nursing him through his childhood. And, at the age of eighteen, our collector took ownership of his first car which was naturally…a Méhari. A connoisseur of the model, he decided to carry out a restoration of his Méhari 4×4, entrusting it to Méhari Loisirs, the well-known specialist based in Pouzin, Ardèche. It's amusing to discover that this specialist developed an electric Méhari called E-Story and it was our collector who bought chassis number 1 ! The car is superb today in its beige hoggar livery. We advise studying the file of invoices totalling € 40,000 that document the car's restoration and all the parts used. It demonstrates the rigorous approach of our collector. The transmission (gearbox and differential), sometimes an issue on this model, has been entirely replaced with new parts.

The Méhari 4×4 is a rare car in itself and is even more so in this unique condition, having been restored to a very high standard.



Lots 174 à 177

COLLECTION D'UN CONNAISSEUR PARISIEN

Les voitures que nous présentons sont issus de la collection d'un important collectionneur parisien.

Ce dernier s'est attaché à réunir des voitures qui l'ont ému par leur dessin et à retracer leurs historiques exceptionnels. Etant particulièrement méticuleux quant à l'entretien et l'utilisation régulières de ses voitures, il a décidé de s'en séparer, car il ne trouvait plus le temps de maintenir ses joyaux au niveau de ses exigences. Il souhaite sincèrement quelles soient transmises à de nouveaux gardiens temporaires, aussi passionnés que lui.

The cars presented here come from the collection of a major Parisian collector.

He aspired to bring together cars whose design had moved him and to reconstruct their exceptional histories. He is especially meticulous about maintaining and using his cars regularly, and has decided to part with them as he no longer has the time to look after these treasures in the manner he would wish. It is his sincere hope that they will find new temporary custodians who will be as enthusiastic as him.

174

Superbement restaurée par Quality cars et Officine Antoniana / *Superb restoration by Quality cars and Officine Antoniana*

1963 OSCA 1600 GT BERLINETTE ZAGATO « DOUBLE BUBBLE »

Carte grise française
French title

Châssis nº 0097

370.000 - 500.000 €

- Ex Collection Rosso Bianco, historique suivi
- Modèle rare mêlant sportivité et élégance
- Premier prix de sa catégorie à la Villa d'Este
- Importante documentation après des recherches poussées

- *Ex Rosso Bianco Collection, continuous history*
- *Rare model, sporty and elegant*
- *First in class at Villa d'Este*
- *Extensive documentation following detailed research*



La voiture présentée, châssis 0097, est une version Zagato, immatriculée dans son tout premier libretto sous la marque « Oscar »... au lieu d'Osca, le constructeur de voitures de course n'étant pas connu de l'administration. Vendue à Rome, elle connaît plusieurs propriétaires entre Rome et l'Aquila (deux immatriculations Roma et AQ), avant de passer dans la très belle collection Rosso Bianco de Peter Kaus.

Exposée à côté de plusieurs barquettes Osca, elle est finalement vendue en 1995 par l'intermédiaire de Rudy Pas (spécialiste de >>>

The car on offer, chassis 0097, is a Zagato version, registered in its first libretto under the marque "Oscar"... rather than Osca, the constructor clearly being unfamiliar to the authorities. Sold in Rome, it had several owners between Rome and l'Aquila (two registrations Roma and AQ), before entering Peter Kaus's famous Rosso Bianco collection

Exhibited alongside several Osca barchettas, our car was finally sold in 1995 through Rudy Pas (1950s and 60s Italian race car specialist) to Dr R.>>>





>>>voitures de course italiennes des années 1950 et 1960) au Dr R. Ce dernier, qui réside entre l'Allemagne et l'Italie, décide de la faire restaurer par les meilleurs artisans, situés à Padoue : Officine Antoniana (Federico Dalan, motoriste et spécialiste Maserati) pour la partie mécanique et le très réputé carrossier Quality Cars (formé par d'anciens mécaniciens de Dino Cognolato) pour le châssis et la carrosserie. La restauration va durer deux ans, de 1996 à 1998 et, par la suite, l'Osca reste dans la maison de vacances du propriétaire, à Castelveccana. Elle affiche alors une immatriculation italienne, ZA 703 KW.

Le Dr R. la revend en 2005 à Jan de Reu collectionneur reconnu spécialisé dans les italiennes rares, qui l'immatricule en Belgique « OSC 097 » ! Ayant identifié le potentiel de son pédigrée et de son exceptionnelle restauration, Jan de Reu la présente en 2006 au concours de la Villa d'Este où elle remporte le premier prix de la catégorie G, « Fast & Tiny ».

Auréolée de sa récompense, elle est revendue par un spécialiste belge, en échange partiel pour une Siata 208 CS berlinetta, à un amateur Autrichien. Celui-ci l'utilise notamment en 2008 lors du rallye Ennstal Classic.

L'actuel propriétaire en fait l'acquisition en 2012 et se lance alors dans d'importantes recherches qui vont lui permettre d'en reconstituer le passé de façon précise, et d'enrichir la documentation historique qui l'accompagne.

Aujourd'hui, cette voiture se présente dans un état rare qui témoigne d'une restauration de très haut niveau. Cette GT confortable est dotée du rare pavillon à toit double bosse percé à l'arrière, pour la conduite avec casque, et elle repose sur de rares jantes en alliage Amadori initialement prévues pour la course. A l'intérieur, son tableau de bord Jaeger et son grand volant Nardi ne manquent pas de charme. Sur la route, son 4-cylindres montre une rare vigueur qui accompagne une maniabilité favorisée par une direction directe et un train avant léger.

Cette voiture s'est toujours montrée très fiable, tant dans les mains de ses précedents propriétaires que de celles de notre amateur parisien qui a parcouru près de 3 000 km au volant. Elle a fait l'objet d'un entretien suivi par RPM et Ferry Développement, avec plus de 6 000 euros dépensés pour la remise en route et l'entretien courant. C'est une des plus célèbres des versions Zagato, du fait de sa provenance et de son prix à la Villa d'Este, qui a récompensé son authenticité et son état. Elle a fait l'objet d'un reportage en 2015 dans Automobiles Classiques et figure dans le livre Berlinetta '60s de Xavier de Nombel et Christian Descombes. Exemplaire incroyablement documenté cette magnifique berlinette italienne de petite série mêle charme, exclusivité et attrait au volant.

>>> The new owner, who resided between Germany and Italy, decided to have the car restored by the best craftsmen, based in Padua: Officine Antoniana (Federico Dalan, engine builder and Maserati specialist) for the mechanical elements, and the well-known coachbuilder Quality Cars (set up by former mechanics from Dino Cognolato) for the chassis and body. The two-year restoration was completed in 1998 and after that the Osca remained at the owner's holiday home in Castelveccana. At that time it had the Italian registration ZA 703 KW.

Dr R. sold the Osca in 2005 to Jan de Reu the renowned collector of rare Italian cars, who registered it in Belgium with "OSC 097"! Having identified its potential and outstanding restoration, Jan de Reu presented the car at the Villa d'Este concours in 2006 where it won first in class G (Fast & Tiny). Complete with this award, the car was sold to an Austrian enthusiast through a Belgian specialist, in part exchange for a Siata 208 CS berlinetta. The Austrian took part in the Ennstal Classic in 2008 in his Osca.

The current owner acquired this car in 2012 and set about researching its history in depth, in order to meticulously piece together the details of the car's past, expanding the history file that comes with it.

Today, this car is presented in a rare condition attesting to the high standard of its restoration. This comfortable GT has a rare double bubble roof, pierced at the rear for driving with a helmet. It sits on rare Amadori alloy wheels originally intended for racing. Inside, the Jaeger dashboard and large Nardi steering wheel add to its charm. On the road, the strong 4-cylinder engine can be exploited by the car's handling, helped by direct steering and a light front end.

This car has shown itself to be very reliable, both in the hands of its previous owners as well as those of our Parisian enthusiast who has covered nearly 3 000 km at the wheel. It has been maintained regularly by RPM and Ferry Développement, with over 6 000 euros spent on recommissioning and routine maintenance. This is one of the most well-known Zagato versions, both for its provenance and for the recognition of its authenticity and condition earned by the Villa d'Este award. The car was featured in Automobiles Classiques in 2015 and has appeared in the book Berlinetta '60s by Xavier de Nombel and Christian Descombes. An incredibly well documented example, this magnificent Italian small-series berlinetta combines charm, exclusivity and fun behind the wheel.











Collection d'un connaisseur parisien

175

Certifiée par Ferrari Classiche / *Certified by Ferrari Classiche*

1967 FERRARI 330 GTC

Carte grise française
French title

Châssis nº 09983

450.000 - 600.000 €

- Superbe combinaison de couleur d'origine
- Moteur et boîte d'origine, livrée avec la climatisation
- Certifiée par Ferrari, historique documenté
- Entretien soigneux avec 24 000€ de factures depuis 2014

- *Superb original colour combination*
- *Original engine and gearbox, air conditioning from new*
- *Certified by Ferrari, documented history*
- *Carefully maintained, with 24,000€ of invoices since 2014*

Le 330 Gran Turismo Coupé Pininfarina présenté ici, numéro de châssis 09983, a reçu son assemblage final dans les usines Ferrari de Maranello en mai 1967. Cet élégant coupé est sortie d'usine dans la même combinaison de couleurs que celle dans laquelle il se trouve aujourd'hui, l'élégant « Verde Chiaro » avec intérieur en cuir noir « Pella Nera Franzi ». Il était équipé en option de la climatisation. Il s'agit du 246e exemplaire construit, recevant le numéro de carrosserie Pininfarina C0280. La voiture a été livrée à l'agent Ferrari de Rome Motor S.A.S. en juin 1967 et vendue peu de temps après à son premier propriétaire et immatriculée 'Roma A 76103'.

L'auto reste en Italie avant d'être exportée aux États-Unis en 1976, comme de nombreuses Ferrari de l'époque. Elle est repeinte en rouge et se retrouve en Pennsylvanie. Elle est vendue au début des années 1980 par Auto Palace à un collectionneur de Ferrari. Elle affichait moins de 40 000 kilomètres. Au printemps 1989, la voiture est revendue à un turinois, puis en Belgique où elle restera jusqu'à la fin des années 2000. La voiture est alors présentée lors de la réunion du 35e anniversaire du club belge de Ferrari et elle figure dans le magazine Cavallino.

En 2010, la GTC a fait l'objet d'une importante restauration en Italie à 59.900km. L'extérieur a été soigneusement préparé et repeint

This 330 Gran Turismo Coupé Pininfarina, chassis number 09983, was assembled in the Ferrari factories in Maranello in May 1967. The elegant coupé left the factory in the same combination of colours as it has today, an elegant 'Verde Chiaro' with 'Pella Nera Franzi' black leather interior. It was equipped with air-conditioning as an option. This was the 246th example produced, given the Pininfarina body number C0280. In June 1967, the car was delivered to Motor S.A.S., the Ferrari agent in Rome, selling shortly afterwards to its first owner, and registered 'Roma A 76103'.

The car remained in Italy until 1976 when it was exported to the United States, like many Ferrari at that time. It was repainted red and found its way to Pennsylvania. At the start of the 1980s, the car sold to a Ferrari collector through Auto Palace, when the mileage was less than 40 000 km. In the spring of 1989, it was acquired by a buyer from Turin, later going to Belgium where it remained until the end of the 2000s. At this time, the car was shown at the Belgian Ferrari Club 35th anniversary meeting and featured in the magazine Cavallino.

In 2010, at 59,900 km, our GTC underwent a major



dans la couleur d'origine de la voiture, Verde Chiaro, et toutes les garnitures et les chromes ont été remis à neuf. Elle a fait également l'objet d'une restauration moteur, de la boîte-pont, ainsi que des suspensions et du freinage. Elle est acquise en 2011 par un collectionneur italien résidant à Padoue.

Cette Ferrari possède son moteur ainsi que sa boîte d'origine comme l'atteste le certificat Ferrari Classiche. Elle se présente avec une très belle patine qui pourrait laisser croire que le kilométrage indiqué par le compteur est celui d'origine. Dans les mains de notre collectionneur parisien depuis 2014, la voiture a été très régulièrement utilisée depuis. Elle a été entretenue par RPM puis par Ferry Développement. Son propriétaire a parcouru environ 4,500km à son volant, veillant au bon fonctionnement de la voiture qui a vraiment fait l'objet d'un entretien soigné, sans considération de coût, et 24 000 Euros ont été dépensés depuis son acquisition en 2014.

Bien documentée, cette 330 GTC est accompagnée de sa certification Ferrari Classiche, d'un rapport historique de Marcel Massini, des copies des feuilles de construction d'usine, d'un ensemble de photos de la restauration, des factures d'entretien ainsi que d'un relevé de compressions. Accompagné de sa trousse à outils, ce coupé d'une sobre élégance, dans sa belle teinte d'origine, saura aussi se muer en véritable Ferrari sportive lors de sortie à un rythme soutenu.

restoration in Italy. The exterior was meticulously prepared and repainted the original colour, Verde Chiaro, and the trim and chrome-work were refurbished. The engine was also rebuilt, along with the transaxle, suspension and brakes. It was then bought by an Italian collector living in Padua in 2011.

This Ferrari has retained its original engine and gearbox, as confirmed by the Ferrari Classiche certificate. It is presented with a lovely patina suggesting the mileage on the odometer could be original. Our Parisian collector has owned the car since 2014 and driven it regularly since then. It has been maintained by RPM and later by Ferry Développement. The present owner has covered around 4,500 km in the car, ensuring it continues to run smoothly and maintaining it carefully, regardless of the cost, spending some 24 000 € on his Ferrari since 2014.

Well documented, this 330 GTC comes with its Ferrari Classiche certificate, a history report by Marcel Massini, copies of the factory build sheets, a photographic file of the restoration, maintenance bills and a compression test report. Complete with its tool kit, this understated and elegant coupe, in its stunning original colour, is also capable of transforming into a genuinely sporting Ferrari when driven at a sustained pace.







Collection d'un connaisseur parisien

176

Livrée neuve en France / *Delivered new in France*

1965 ALFA ROMEO GIULIA TZ

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° AR750042
Moteur n° AR00511*00089

1.200.000 - 1.400.000 €

- Technique brillante, esthétique sublime
- Historique suivi, entretien régulier
- Exceptionnelles qualités routières
- Restauration ancienne de très haut niveau

- *Emblem of Alfa Romeo's success*
- *Outstanding engineering, sublime aesthetics*
- *Continuous history*
- *Exceptional driving qualities*
- *Top-level restoration*

Le sport automobile faisant indissociablement partie des gènes d'Alfa Romeo, on pouvait s'attendre à ce que la nouvelle Giulietta, dévoilée en 1955, fasse assez rapidement l'objet de versions plus « pointues ». La première Giulietta sortant de la norme est la Sprint Speciale (SS), dotée d'une forme originale dessinée par Franco Scaglione pour Bertone, inspirée des « BAT » et présentée en 1957. Mais, bien que montrant de réelles qualités sportives et une aérodynamique soignée, elle est encore trop lourde et elle est supplantée par la Giulietta Sprint Zagato (SZ), à la forme plus ramassée, plus légère et qui, à partir de 1960, après sa présentation au

Motorsport is in Alfa Romeo's genes, and so it was no surprise that the new Giulietta, unveiled in 1955, would quickly become the subject of more highly developed versions. The first non-standard Giulietta was the Sprint Speciale (SS) presented in 1957, with an original form designed by Franco Scaglione for Bertone, and inspired by the "BAT" cars. However, although it demonstrated real sporting qualities and had good aerodynamics, it was heavy and was supplemented by the Giulietta Sprint Zagato (SZ), a lighter car with a tighter form that was presented at the Geneva Motor Show in 1960 and



Salon de Genève, remportera de beaux succès en compétition. Sa production reste beaucoup plus limitée que celle de la SS, autour de 200 exemplaires.

L'arrivée de la Giulia, en 1962, bouscule la donne et, si la SS adopte en 1963 le moteur 1600, son potentiel de développement est trop limité pour en faire un cheval de bataille en compétition. De son côté, la SZ se contente d'une évolution esthétique, l'arrière adoptant un pan coupé dit « coda tronca », selon les principes aérodynamiques de Wunibald Kamm.

Pour donner une suite à la SZ, tout en profitant de la mécanique de la Giulia, Alfa Romeo prend une voie beaucoup plus radicale et, sous l'autorité de Giuseppe Busso, commence à partir de 1959 la conception d'une nouvelle machine de course. D'après Busso, l'inspiration vient de la « Tipo 750 Competizione » mise au point en 1955 mais dont la structure caissonnée manque de rigidité. C'est peut-être la raison qui incite Busso à adopter un châssis tubulaire complètement nouveau. Il reprend des éléments mécaniques de la Giulia, dont l'excellent moteur 1600 double arbre, mais adopte une suspension arrière à roues indépendantes. Pour la carrosserie, on fait appel en toute logique à Zagato : il dessine une berlinette qui représente un véritable aboutissement esthétique, un peu comme si la SZ Coda Tronca avait été la grande sœur de ce futur chef-d'œuvre. Plus que jamais, la fonction crée la forme, dont l'exemplaire sobriété traduit l'efficacité, depuis la fine calandre jusqu'à l'arrière en pan coupé.

Le mariage de son châssis tubulaire et de sa carrosserie Zagato donne son nom à cette automobile: TZ, pour Tubolare Zagato.

A cette époque, concentrée sur le développement de ses voitures de tourisme, Alfa Romeo souhaite confier la gestion de ses machines de course à une entreprise extérieure et va trouver avec Autodelta un interlocuteur parfait. Créée en 1963 par Carlo Chiti et Ludovico Chizzola, Autodelta a pour vocation la préparation de voitures de compétition. Chiti et Chizzola apprenant le souhait d'Alfa Romeo d'externaliser son activité compétition, un accord est trouvé avec Orazio Satta pour mettre en place un partenariat. Celui-ci s'étend au fil des mois et, après une première prise de participation en 1964, Alfa Romeo devient en 1965 le seul actionnaire de l'entreprise. Autodelta est alors le bras armé d'Alfa Romeo dans le domaine du sport automobile, sous la direction de Carlo Chiti.

C'est une bonne nouvelle pour l'avenir de la TZ : prise en charge par Autodelta qui supervise sa production, elle est mise au point et préparée pour la compétition avec compétence et soin. Légère (elle ne pèse environ 650 kg), elle dépasse largement 210 km/h, voire plus en fonction du degré de préparation du moteur 1600 qui peut dépasser 150 ch. Son châssis bien conçu lui procure une agilité qui fait merveille et qui lui permet de se bâtir un>>

subsequently enjoyed great success in competition. This model was produced in smaller numbers than the SS, with around 200 examples built.

The arrival of the Giulia in 1962 shook things up, but even though the SS adopted a 1600 engine in 1963, the potential for development was too limited for it to lead the way in competition. At the same time, development of the SZ was restricted in line with Wunibald Kamm's principles of aerodynamics.

To produce a successor to the SZ that could benefit from the Giulia's engineering, Alfa Romeo took a radical new direction led by Giuseppe Busso, who had begun designing a new racing car in 1959. According to Busso, the inspiration came from the "Tipo 750 Competizione" developed in 1955, but whose box structure lacked rigidity. This is possibly what prompted Busso to adopt a completely new tubular chassis. He used the Giulia's engineering, including the excellent twin-cam 1600 engine, but with independent rear suspension. For the body, it made sense to turn to Zagato who produced a perfectly executed berlinetta design, almost as if the SZ Coda Tronca had been a draft and this was the masterpiece. More than ever before, the purpose dictated the form, its restrained styling communicating efficiency, from the petite grille at the front to the cut-off tail at the rear. The combination of its tubular chassis and its Zagato body gave the automobile its name : TZ for Tubolare Zagato.

Focussed on the development of its touring cars at this time, Alfa Romeo looked to entrust the management of its racing cars to an external source, and found a perfect partner in Autodelta. Created in 1963 by Carlo Chiti and Ludovico Chizzola, Autodelta was a race-car preparer. Chiti and Chizzola learnt of Alfa Romeo's desire to outsource its racing activity, and an agreement was struck with Orazio Satta to set up a partnership. This continued for some months before Alfa took a share in the company in 1964, becoming the sole shareholder in 1965. And so for its motorsport activities, Autodelta, led by Carlo Chiti, became Alfa Romeo's armed wing. This was good news for the future of the TZ : with Autodelta in charge and supervising its production, the car was developed with care and competence. Being lightweight (weighing around 650 kg), the car reached speeds of over 210 km/h with ease, and higher speeds in cars where the 1600 engine had been tuned to produce over 150 bhp. The well-designed chassis gave the car great agility, and it worked wonders on both road and track, with an enviable record of success in competition. In 1963, the TZ won its class in the Coppa FISA at Monza, driven by Lorenzo Bandini. It won its class again in the 1964 Sebring 12 Hours. There was also an>>





>>> palmarès enviable tant sur circuit qu'en rallye.

Ainsi, dès 1963, la TZ signe une victoire de catégorie à la Coppa FISA, à Monza, entre les mains de Lorenzo Bandini, suivie d'une autre victoire de catégorie aux 12 Heures de Sebring 1964. En plus d'une victoire au classement général à la Coupe des Alpes 1964 avec Jean Rolland et Gaby Augias, la TZ a remporté à plusieurs reprises sa catégorie, entre 1964 et 1967, dans les épreuves les plus difficiles et les plus prestigieuses comme les 24 Heures du Mans, la Targa Florio, les 1000 Km du Nürburgring, le Tour de France Auto ou les 12 Heures de Sebring.

En 1964 commence l'étude d'une version encore plus radicale, la TZ2. Mais c'est une autre histoire... Dans sa première version, la TZ a été produite à 112 exemplaires.

Sortie d'usine le 11 mars 1965, l'Alfa Romeo TZ que nous présentons est un rare exemplaire livré neuf en France, le 17 mars 1965, à la SoFAR qui était l'importateur de la marque, à Paris. C'est ce que confirment les archives Alfa Romeo qui précisent aussi que, à l'époque, la couleur extérieure était blanche avec intérieur noir.

Fait exceptionnel, la copie de la première carte grise de la voiture de 1966, après que la voiture ait été importée et passée au Mines par la Sofar, nous permet de remonter entièrement son historique. Elle fût commandée par Maurice Zadouroff (la carte grise indique Zadourofr), résidant à Bidart, et fût enregistrée 195 KK 1964. Ce dernier était un commerçant important du pays basque comme nous le confirme l'ancien concessionnaire du garage Alfa Romeo de Biarritz, Georges Debussy, qui courrait à l'époque en SZ puis en GTA et que nous avons pu joindre :

"J'avais à l'époque un client amateur d'Alfa qui vient me rendre visite: je lui propose la Tubolare Zagato dont je n'avais que la carte postale en modèle et Mr Zadouroff me la commande immédiatement. J'appelle la S.O.F.A.R à Paris qui est l'importateur et le responsable M. de la Charrière me promet une voiture dès disponibilité. Un autre de mes bons clients me commande une Alfa 2600 Zagato toujours sur carte postale, car nous n'avions pas de brochures et je passe une 2ème commande : quelques mois plus tard les deux voitures arrivent par camion de la S.O.F.A.R et la TZ m'est livrée dans une magnifique couleur rouge Alfa.

Mr Zadouroff ne veut pas de voiture rouge car on se fait trop remarquer me dit-il et me demande de repeindre la TZ en jaune et de lui greffer 2 ouïes sur les ailes arrières>>>

>>> ***overall win in the 1964 Coupe des Alpes for Jean Rolland and Gaby Augias. Moreover, the TZ won its class several times between 1964 and 1967 in the most challenging and prestigious events, including Le Mans 24 Hours, the Targa Florio, the Nürburgring 1000km, the Tour de France Auto and the Sebring 12 Hours.***

In 1964, work began on an even more radical version, the TZ2. However, that's another story....In its first version, 112 examples of the TZ were produced.

Leaving the factory on 11 March 1965, the Alfa Romeo TZ on offer was a rare example delivered new in France on 17 March 1965 to the marque importer SoFAR in Paris. This is confirmed in the Alfa Romeo archives that also record the car as being white with black interior. Remarkably, the copy of the first French title in 1966, after the car had been imported by SoFAR and homologated in France, allows us to trace its history. It was ordered by Maurice Zadouroff (the title records it as Zadourofr), living in Bidart, and the car was registered 195 KK 1964. Zadouroff was an important retailer from the Basque country, confirmed to us by Georges Debussy, the former dealer of the Alfa Romeo garage in Biarritz, who used to race in SZ and GTA models. He told us:

***«At that time I had an Alfa enthusiast client who came to pay me a visit : I offered him the Tubolare Zagato on the strength of a picture on a postcard, and Mr Zadouroff ordered one from me straight away. I called S.O.F.A.R, the importer in Paris, and the boss, M. de la Charrière promised me a car as soon as one became available. Another of my good clients ordered an Alfa 2600 Zagato from me, again from a postcard as we didn't have any brochures, and I put in a second order. Several months later the two cars arrived on a truck from S.O.F.A.R and the TZ was delivered to me in a magnificent Alfa red. Mr Zadouroff told me he didn't want a red car as it would stand out too much. He asked me to have it repainted yellow and to have two vents put in the rear wings to attach his fishing rods to. This was a favourite pastime of his, and he made regular trips to St Jean Pied de Port in the car. A few years went by and then one fine day at the start of 1970 M. Zadouroff showed up at my garage and announced that he would like to sell me his TZ which proudly displayed 27,000 km on the clock. "15,000frs and it's*>>>









>>> pour pouvoir fixer les cannes à pêche, passe temps favori de mon client qui se rend régulièrement à St Jean Pied de Port avec la voiture. Les années passent et un beau jour début 1970 M. Zadouroff surgit dans mon garage et m'annonce qu'il aimerait me vendre sa TZ qui affiche fièrement 27.000 km: « Tu me donnes 15.000frs et elle est à toi ». Comme je n'avais pas la somme et qu'il insistait, je lui propose un paiement en trois fois et l'affaire est faite. Elle restera longtemps dans le hall de mon garage sans être à vendre jusqu'au jour ou le concessionnaire Alfa Roméo de Carcassonne Roger Debien me supplie de la lui vendre le jour où je serai décidé.

Fin 1970, début 1980, à court de trésorerie, je me décide à vendre la voiture et les propositions d'achat ne manquent pas, mais comme je l'avais promis à R.Debien, ce dernier en devient le propriétaire pour la somme de 200.000frs ce qui me permet de réinvestir dans un nouveau projet.

Quelques temps plus tard alors que les affaires deviennent de plus en plus difficiles, que la concurrence est rude et que les Alfa se vendent mal, je suis invité à visiter la magnifique collection Alfa Roméo de René Mauriès à Albi (collection qui sera vendue par Maître Poulain à Paris par la suite). Je m'y rends dans ma vieille Alfa 6 Berline que je n'arrivais pas à vendre et M. Mauriès me prenant à part me dit que j'aurais dû garder ma TZ car Roger Debien venait de la vendre pour plus de 3 millions de Frs (environ 500.000Euros) à des étrangers. Le ciel me serait tombé sur la tête je n'aurais pas été plus secoué et le retour à Biarritz dans ma vieille Alfa Berline fut rude. Le lendemain, j'appelais R.Debien sans lui parler de ce fabuleux prix qu'il avait obtenu pour mon ex TZ mais je lui demandais de me dépanner en me rachetant ma vieille Alfa 6; il me proposa de me rappeler et j'attends toujours son coup de fil".

Grace au témoignage de M. Debussy on sait donc que la voiture n'a connu que trois propriétaires jusqu'en 1990, qu'elle était très probablement rouge à l'origine et surtout on constate que les prises d'air qu'on retrouve sur les photos de la fin des années 1980 ont une raison pour le moins insolite !

En 1990 à Carcassonne, entre les mains de l'agent Alfa Romeo, le garage Roger Debien, la voiture est immatriculée 4034 MZ 11. En février 1990, elle est cédée à la

>>> your". I didn't have the money but as he insisted, I offered to pay him in three instalments, and the deal was done. It stayed in the lobby of my garage for a long time, not for sale, until the day when the Alfa Romeo dealer from Carcassone, Roger Debien, begged me to let him buy it when I decided to sell it.

At the end of the 1970s or the start of the 1980s, when I was short of cash, I decided to sell the car. I was not short of offers, but as I had promised it to Debien, it was he who became the next owner for the sum of 200,000frs, which allowed me to invest in a new project.

Some time later, when business was even tougher, with fierce competition and it was really hard to sell Alfas, I was invited to visit René Mauriès' fantastic Alfa Romeo collection in Albi (which would later be sold by Maître Poulain in Paris). I went there in my old Alfa 6 saloon that I hadn't managed to sell and Mauriès took me aside and told me I should have kept my TZ as Roger Debien had just sold it for over 3 million francs (around 500,000 euros) to a foreigner. I felt the sky fall in on me, I couldn't have been more shaken up, and the return journey to Biarritz in my old Alfa saloon was tough. The next day, I called Debien without talking to him of the fabulous price he had got for my ex-TZ, but I did ask if he could help me out by taking the old Alfa 6 of my hands; he said he'd call me back and I'm still waiting for that call.»

Thanks to Mr Debussy's account, we know that the car only had three owners before 1990, that it was probably red originally, and above all that the air vents seen in photos from the late 1980s were put in for a most unusual reason!

In Carcassone in 1990, in the hands of the Alfa Romeo dealer Roger Debien, the car was registered 4034 MZ 11. In February 1990 it was sold to the famous Van der Velden family, through the intermediary Guido Bartolomeo, a well-known connoisseur of the marque. The following year it was sold to an enthusiast and Swiss dealer from the Lausanne region (the car was registered in the Vaud VD district), and it was then fully restored by a renowned Italian specialist in Zagato aluminium-





famille de collectionneurs batave Van der Velden, par l'intermédiaire de Guido Bartolomeo, grand connaisseur de la marque. L'année suivante, elle est vendue à un amateur et négociant suisse de la région de Lausanne (la voiture étant immatriculée dans le canton de Vaud VD) qui la fait restaurer entièrement chez un grand spécialiste italien des carrosseries Zagato en aluminium et peindre en rouge. A cette occasion les ouvertures d'aération faite dans la partie arrière à la demande du premier propriétaire disparaissent. Il vend ensuite la TZ à un collectionneur allemand qui la gardera quelques années avant de prendre la direction de l'Italie et la région d'Ancone au sein de laquelle la TZ fera partie des fleurons de la plus importante collection d'Alfa Romeo au monde. C'est à l'occasion de la dispersion de cette collection lors de la mythique vente Solo Alfa organisé par Artcurial à l'occasion du salon Retromobile 2014 que, le propriétaire actuel, un passionné parisien particulièrement intéressé par les voitures de courses carrossées par Zagato s'en porte acquéreur. Depuis, comme l'ensemble de ses voitures, il utilise la TZ très régulièrement afin de maintenir un fonctionnement sans reproche, dans cette optique, près de 12 000 euros de factures ont été dépensés ces dernières années. Le ciel de toit a été refait chez les excellents ateliers Caribex.

Equipée de son moteur d'origine, impeccablement présentée dans sa structure tubulaire la voiture sera vendue avec son manuel d'utilisation. L'habitacle affiche la sobriété d'une machine de course, avec ses sièges baquet taillés pour le sport, son gros compte-tours sous visière en face du pilote et son compteur de vitesses central, gradué jusqu'à 260 km/h.

Dans un état superbe, cette TZ, à l'historique suivi, fait sans doute partie des plus beaux exemplaires disponibles existant. Cette sublime berlinette de compétition, taillée pour le succès, sera bienvenue aux événements historiques majeurs comme le Tour Auto ou Le Mans Classic. Emblématique de la marque au trèfle, représentative du talent des ingénieurs et dessinateurs qui l'ont conçue, elle offrira à son propriétaire un plaisir à la fois esthétique et historique, en plus de ses incomparables sensations de conduite.

bodied cars, and repainted red. At this point the air vents made in the rear section at the request of the first owner were removed. The TZ then sold to a German collector who kept it for several years, before heading off to the Ancona region of Italy as a flagship model in one of the most important Alfa Romeo collections in the world. It was at the sale of this collection, the legendary Solo Alfa sale organised by Artcurial Motorcars at Retromobile in 2014, that the car was acquired by the current owner, a Parisian enthusiast with a particular interest in Zagato-bodied race cars. Since then, as with all his cars, he has used his TZ regularly in order to keep it running well, with some 12 000 euros spent in recent years to ensure this was the case. The roof lining has been re-done at the excellent workshop of Caribex. Equipped with its original engine, impeccably presented within the tubular frame, the car comes with its owner's manual.

The interior has the purposeful appearance of a racing car, with bucket seats in competition trim, large rev counter under a visor, facing the driver, and central speedometer, graduated to 260 km/h.

In superb condition and with continuous history, this TZ is undoubtedly one of the most stunning examples available. A sublime racing berlinetta, built to win, it will be welcomed at all the major historic events such as Tour Auto and Le Mans Classic. An icon of the marque, and a witness to the talent of the engineers and designers who built it, it has the aesthetics and the history, in addition to unrivalled driving qualities, to bestow on its new owner.



Collection d'un connaisseur parisien

177

Une des voitures françaises d'après-guerre les plus importantes */ One of the most important French post-war cars*

1954 VEGA 54 PROTOTYPE 'V' PAR FACEL

Carte grise française
French title

Châssis n° FV-54-0002

500.000 - 800.000 €

- Première Facel Vega jamais produite
- Dans un état de préservation d'origine exceptionnel
- Véhicule important dans l'histoire de la carrosserie française
- Propriété de Jean Daninos pendant de nombreuses années

- *The first Facel Vega ever produced*
- *Exceptionnaly preserved condition*
- *Important vehicle in the history of French coachbuilding*
- *Belonging to Jean Daninos for many years*

Jean Daninos, fondateur en 1939 de la société Facel (Forges et Ateliers de Constructions d'Eure et Loire), se spécialisa tout au long des années 40 dans l'emboutissage et le traitement de l'inox, qu'il utilisa principalement pour la fabrication industrielle de pièces pour l'aviation ou l'automobile. Il noua pendant la guerre de solides relations avec des industriels américains pour qui il produira des pièces de bombardiers. Il ramena des Etats-Unis des méthodes de productions et des machines inusitées en France après-guerre. Fort de ces expériences, Jean Daninos créa en 1946 la société Facel Metallon qui produisit des carrosseries pour Panhard et Delahaye, puis nombre

Jean Daninos, who founded the company Facel (Forges et Ateliers de Constructions d'Eure et Loire) in 1939, specialised throughout the 1940s in the pressing and processing of stainless steel for the industrial production of auto and aviation parts. During the war he forged strong links with American industrialists, producing parts for bombers. He brought methods of production and machines from the US uncommon in France after the war. His experience enabled him to set up the company Facel Metallon in 1946, producing coachwork for Panhard and Delahaye, as well as highly desirable cars for Ford S.A.F. and Simca. From 1949 through to the



de voitures fort désirables pour Ford S.A.F. et Simca. De 1949 à la fin des années 50 Jean Daninos n'eut de cesse de dessiner des autos et d'engranger l'expérience nécessaire à l'élaboration d'une voiture dans sa totalité. Grand amateur de voitures de sport et de luxe, Jean Daninos roulait alors en Bentley et ses liens privilégiés avec les dirigeants de la firme de Crewe lui permettaient de disposer de plusieurs châssis de Mark VI qui furent carrossés par Pininfarina sur un de ses dessins. 13 exemplaires de cette Bentley Cresta furent ainsi produits. En Janvier 1950, il commande un ultime châssis de Bentley qu'il habille d'une carrosserie entièrement nouvelle, fruit de ses propres dessins. Ce sera l'unique Bentley « Cresta II »sur laquelle on devine les prémices du style de ses futures créations.

C'est à partir de 1951 que Jean Daninos songe à produire sa propre voiture. Une première ébauche de carrosserie est réalisée sous la forme d'un roadster muni d'un moteur six cylindres Hotchkiss, le tout monté sur un châssis Allard. Mais face au résultat décevant, le développement est stoppé et les pièces restituées aux fournisseurs.

Jean Daninos décide alors de produire une « vraie Facel » (sic) et après avoir approché Bugatti, Delahaye, Talbot et Alfa Romeo pour la fourniture de moteur, il fait intervenir ses contacts américains pour rencontrer C.B. Thomas, Vice-Président de la Chrysler Corp en charge de l'export, qui donne son aval pour la fourniture d'un moteur V8.

Pierre Daninos, son frère, le célèbre écrivain des « Carnets du Major Thomson », lui suggère le nom de Vega, la quatrième des étoiles les plus brillantes du système solaire, comme il l'avait fait pour la Ford Comète auparavant. La carrosserie est un coach, une évolution de la Cresta II. Le pavillon et la calandre rappellent la Bentley et le pare-brise est d'ailleurs commun aux deux autos. Le premier moteur est importé quasi-clandestinement par Jean Daninos, pour gagner du temps. C'est un V8 de Soto (à culasses hémisphériques) de 4528 cm³ de 276 ci qui délivre 180 chevaux. Dès juin 1952, le châssis et la carrosserie sont mis en chantier sous la responsabilité de MM Brasseur et Dumas dans l'atelier des prototypes Facel. Le Prototype est doté d'un châssis tubulaire novateur pour l'époque, les tubes de grand diamètre garantissant une très grande rigidité; pratiquement indéformable il est étudié pour obtenir une tenue de route parfaite avec un centrage approprié. La boîte 4 vitesses est une Pont à Mousson, synchronisée sur les quatre rapports et montée >>>

end of the 1950s Jean Daninos continued to work on designs for cars while building up the experience needed to construct an automobile in its entirety. A great enthusiast of sports and luxury cars, Daninos drove a Bentley and his special relationship with the management of the Crewe-based firm enabled him to use several Mark VI chassis, which were bodied by Pininfarina using one of these designs. Thirteen examples of this Bentley Cresta were produced. In January 1950, he ordered a final chassis from Bentley which was given a completely different body, based again on one of his designs. This became the unique "Cresta II", giving the first glimpse of the styling of his future creations.

From 1951 Daninos started thinking about producing his own motor car. The first attempt comprised a roadster-style body powered by a six-cylinder Hotchkiss engine, and mounted on an Allard chassis. However, the results were disappointing so production was halted and the various parts returned to suppliers. He decided to work on a "genuine Facel" (sic) and having approached Bugatti, Delahaye, Talbot and Alfa Romeo for an engine, he turned to his American contacts to put him in touch with C.B. Thomas, Vice President of the Chrysler Corporation and in charge of exports, who gave the go-ahead to supply him with a V8 engine.

His brother Pierre Daninos, the well-known writer, suggested he use the name Vega, the fourth brightest star in the solar system, to follow on from the previous Ford Comète.

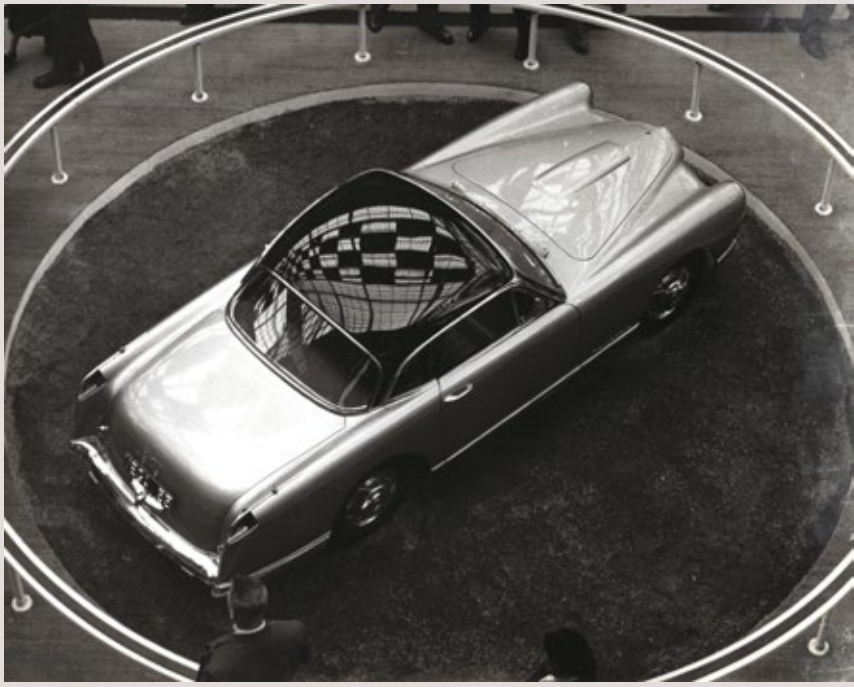
The car was an evolution of the Cresta II, with coach-style bodywork. The roof and grille were reminiscent of a Bentley and the windscreen was common to both cars. The first engine was imported almost in secret by Jean Daninos, to save time. It was a Soto V8, 4528cc, 276 ci engine with hemispherical heads producing 180 bhp. From June 1952, work on the chassis and coachwork began, under the direction of Messrs Brasseur and Dumas, in the Facel prototype workshop. This prototype had an innovative tubular chassis, the wide diameter tubes ensuring it was extremely rigid; almost impossible to bend, it was designed and centred for perfect road holding. The 4-speed gearbox is a Pont à Mousson, synchronised on all four gears and mounted on a slant towards the driver for better handling. Jean Daninos chose a short wheelbase>>>



Le prototype FV54-002 exposé au Salon de Paris, 1954 © DR



Le prototype FV54-002 exposé au Salon de Paris, 1954 © DR



Le prototype FV54-002 exposé au Salon de Paris, 1954 © DR

>>>de façon inclinée vers le conducteur pour une meilleure maniabilité. Jean Daninos fait le choix d'un empattement court (2510 mm au lieu de 2630 mm pour les Facel de production), d'une suspension avant indépendante à ressorts hélicoïdaux et d'une suspension arrière conventionnelle à ressorts à lames. Le train arrière est un Salisbury et l'auto est dotée de freins tambours hydrauliques sur les 4 roues.

L'habitacle est très inspiré de la Bentley. Comme sur la Cresta, le siège arrière unique sera rapidement monté transversalement. La sellerie est en cuir Connolly Vaumol. Le dessin, selon les adjoints directs de Jean Daninos, est celui de Jean Daninos lui-même.

Dans une lettre rédigée en 1976, Jean Daninos indique que ce véhicule a été construit en 1952 dans l'atelier des prototypes de Facel, qu'il a subit tout une série de tests et d'essais qu'il a personnellement supervisés, et que c'est ce même véhicule qui a été envoyé à Detroit pour divers essais moteur chez Chrysler. Les essais dirigés par Jean Daninos furent effectués la plupart du temps en pleine nuit, en région parisienne et en Eure-et-Loir sur deux circuits, Bievres - Limours - Chartres - Bièvres et Colombes avec deux essayeurs, Léon Gastaldi (ex Bentley-France) et Robert Lemoine.

Jean Daninos indique ensuite dans ce même courrier que la voiture a servi de base à l'élaboration de tous les modèles Facel Vega et a été ensuite sa propriété personnelle pendant plusieurs années

Terminée chez Facel à la date théorique du 1er octobre 1953, agréée au service des Mines le 10 août 1954 et immatriculée le 12 août 1954, la voiture est présentée initialement avec une livrée bicolore : caisse clair de lune et toit bleu Brunswick. C'est cette voiture que l'on retrouve à la une de nombreuses revues de l'époque munie d'une plaque Vega 54. Exposée au Salon de Paris en octobre 1954 sous l'appellation Vega 55, elle change à cette occasion de livrée : grise et toit noir. Comme l'indique Jean Daninos, la voiture servira de base de développement aux futurs modèles de la marque qui prendront par la suite l'appellation Vega, ce prototype étant couramment appelé « le Proto Facel » au sein de l'Amicale Facel

>>> ***(2510 mm against 2630 mm for the production Facels), independent front suspension with coil springs and a conventional leaf spring rear suspension. The rear axle is a Salisbury and the car has hydraulic drum brakes on all four wheels.***

The interior takes its inspiration from the Bentley. As on the Cresta, the single rear seat was soon mounted transversely. It is upholstered in Connolly Vaumol leather. It was designed, according to close associates of Jean Daninos, by Daninos himself.

In a letter written in 1976, Jean Daninos explained that the vehicle on offer, built in 1952 in the workshop used for the Facel prototypes, underwent a series of tests and trials supervised by himself, and was the car that was sent to Detroit to be used for various engine tests at Chrysler.

The tests led by Jean Daninos were carried out mainly in the middle of the night, in the Paris area and in Eure-et-Loir on two circuits, Bievres - Limours - Chartres - Bievres, and Colombes - Chartres - Dreux – Colombes with two test-drivers, Leon Gastaldi (ex Bentley-France) and Robert Lemoine.

In the same letter, Daninos also wrote that the car served as a base for the elaboration of all Facel Vega models and was his personal property for several years.

Apparently finished at Facel on the 1 October 1953, approved by the regulatory body (Service des Mines) on 10 August 1954 and registered on 12 August 1954, the car was initially given a two-tone livery: 'clair de lune' body (light blue-grey) and Brunswick blue roof. The car appeared in a number of magazines at the time, sporting the number plate Vega 54. It was exhibited at the Paris Motor Show in October 1954 with the name Vega 55, painted grey with a black roof. As Jean Daninos explained, the car served as a base for the development of future models of the marque taking the Vega name, with this prototype being called "le Proto Facel" by the Amicale Facel Vega and marque aficionados. It is the only car to bear a Facel logo on the air intake of the engine bonnet. During its various evolutions, belonging in the meantime personally to Jean



© DR

Vega et par les aficionados de la marque et elle est la seule à arborer un monogramme Facel dans la prise d'air du capot moteur. Dans le cadre de ces évolutions, la voiture, alors propriété personnelle de Jean Daninos, reçoit un véritable « face lift » avec l'adoption de la face avant si caractéristique des productions Facel, à savoir une paire de phares ronds superposés et une calandre à maillage fin, en remplacement des phares ronds au-dessus de feux rectangulaires et d'une calandre à large grille. Au début des années 60, la voiture est repeinte en noir et dotée d'un intérieur noir, couleur préférée de Jean Daninos. Toutes ces modifications sont bien évidemment réalisées à l'usine dans le cadre des améliorations voulues par Jean Daninos.

L'Amicale Facel Vega indique que ce premier prototype, dénommé dans un but de discrétion « prototype V », est référencé « Proto I » dans les livres de production Facel et porte le numéro FV-54-0002. Selon toute vraisemblance, le numéro 001 aurait été attribué au prototype zero roadster Hotchkiss-Allard. C'est ce véhicule unique et historique que nous vous proposons à la vente, doté de son châssis et de sa carrosserie originale, dont les traits stylistiques fixèrent à jamais l'image des futures Facel Vega. Elle reçut de ce fait tous les équipements que l'on retrouva sur les Facel produites ultérieurement et même plus ! Le degré de finition est exceptionnel et l'assemblage de ce prototype a été réalisé avec le plus grand soin. Aujourd'hui encore on ne peut qu'être admiratif du travail réalisé à l'époque, entièrement à la main. La voiture possède une carrosserie unique, et même si l'on retrouve le style général des Facel Vega à venir, de nombreux détails hors-série lui sont propres. On peut citer :

- Un châssis à empattement court (2510 mm au lieu de 2630 mm) >>>

Daninos, the car was given a face-lift, and had the characteristic Facel styling added at the front, namely a pair of superimposed round headlamps and fine-meshed grille, replacing the round headlights above the rectangular lights and large-meshed grille. At the start of the 1960s, the car was repainted black and given a black interior, the preferred colour of Jean Daninos. These modifications were carried out at the factory as requested by Daninos.

The Amicale Facel Vega has indicated that this first prototype, which for discretion's sake was called "prototype V", is referenced as "Proto I" in the Facel production books and bears the number FV-54-0002. In all likelihood, the number 001 would have been assigned to the prototype zero roadster Hotchkiss-Allard. While the production cars subsequently took the name Vega, this prototype is widely called "le Proto Facel" by the Amicale Facel Vega and friends of the marque, and is unique in having a Facel monogram on the air intake of the engine cover.



© DR

It is this unique and historic vehicle that we are presenting for sale, with its original chassis and body, whose stylistic features fixed for ever the appearance of future Face Vega cars. It was fitted with the equipment seen on later Facels and given additional features too! The level of finish is exceptional and the assembly of this prototype was carried out with the greatest attention to detail. Even by today's standards, the quality of work, carried out by hand, is exemplary. The car was given a unique body and even though we can distinguish the general style of Facel Vega cars to follow, it has many extra details. Notable features include:

- A short wheelbase chassis (2510 mm rather than >>>





>>> qui donne cette allure racée et dynamique au profil.

- Un couvercle de malle arrière qui descend jusqu'au pare-choc et un système d'ouverture totalement spécifique permettant de cacher les joints de carrosserie sous la lunette arrière.

- A l'intérieur, l'habitacle reçoit sur tout son pourtour une ceinture de tôle peinte façon bois comme sur les Bentley Cresta et plusieurs années plus tard sur les Facel FV2

- Un nécessaire de coiffure et flacon à parfum est situé dans la porte avant droite, un allume cigare dans chaque accoudoir de porte, deux petites trousses à outils derrière les sièges avant.

- Une place arrière transversale, châssis court oblige, qui peut être aménagée pour recevoir des bagages supplémentaires.

L'auto dispose de sa boîte de vitesses, de son pont rigide Salisbury d'origine et de son moteur d'origine, livré à l'époque par le groupe Chrysler (V8 DeSoto Firedome).

Historique :

1ère immatriculation : 9 DD 75 du 12 août 1954 au 8 juin 1962

Le véhicule est utilisé dans le cadre des essais usine et comme véhicule de représentation.

2e immatriculation : 4653 EF 78 du 8 juin 1962 au 20 juillet 1962

Immatriculation provisoire dans le cadre d'un probable changement de statut d'un des dirigeants de Facel.

3e immatriculation : 101 MS 75 du 20 juillet 1962 au 5 juillet 1976

Propriété personnelle de Jean Daninos.

4e immatriculation : 1954 RP 54 du 5 juillet 1976 au 4 mai 1998

Nouveau propriétaire - ancien président de l'Amicale Facel Vega.

5e immatriculation : 11 RM 58 du 4 mai 1998 à 2016

Précédant propriétaire - co-fondateur de l'Amicale Facel Vega en 1975

6e immatriculation : avec notre collectionneur parisien

Le prototype ayant toujours été entre les mains des dirigeants de Facel et de trois propriétaires méticuleux, il se présente aujourd'hui dans un état de conservation exceptionnel. L'actuel propriétaire, un grand connaisseur parisien, ne supportant pas l'à-peu-près, a poussé l'exigence jusque dans les moindres détails tout en conservant le caractère original de cette auto d'exception. L'intérieur, garni du meilleur des cuirs Connolly, ainsi que les tapis sont dans leur strict état d'origine, et tous les accessoires sont présents. La clef hexagonale en aluminium

>>>2630 mm) adding a racy and dynamic aspect to the profile.

- A lid to the rear trunk that descends to the bumper, and a particular opening mechanism in which the joints in the body are hidden under the rear windscreen.

- The interior featured a line of wood-effect painted metal around the inside, as on the Bentley Cresta, and years later on the Facel FV2 too.

- An area for cosmetic items and a perfume bottle in the arm rest of each door, and two small tool kits behind the front seats.

- A side-facing rear seat (being a short wheelbase) can be arranged to accommodate extra luggage.

The car has its original engine, Salisbury rigid axle and gearbox. The engine was delivered in period by the Chrysler group (V8 DeSoto Firedome).

History:

1st registration: 9 DD 75 from 12 August 1954 to 8 June 1962

The vehicle was used as a factory test car and as a promotional vehicle.

2nd registration: 4653 EF 78 from 8 June 1962 to 20 July 1962

Provisional registration probably due to changes in management at Facel

3rd registration: 101 MS 75 from 20 July 1962 to 5 July 1976

Personal property of Jean Daninos.

4th registration: 1954 RP 54 from 5 July 1976 to 2016

New owner - former president of Amicale Facel Vega

5th registration: 11 RM 58 from 4 May 1998 to today

Previous owner - co-founder of the Amicale Facel Vega in 1975

6th registration: with our Parisian collector

In addition to being owned by those in charge at Facel, this prototype has had three additional fastidious owners, and is presented today in exceptionally well-preserved condition. The current owner, a Parisian connoisseur, has attended to the minutest details while conserving the original character of this outstanding automobile. The interior, lined with the finest Connolly leather has been preserved in original condition, as have the carpets, and all the accessories are intact. The hexagonal key in aluminium needed to remove the hubcaps of the bolted Robergel wheels the car was fitted with originally is still in the trunk. The factory opted to



nécessaire au démontage des enjoliveurs de roues Robergel boulonnées montées au début de sa carrière est toujours présente dans la malle. L'usine opta ensuite pour des roues à serrage central Borrani et papillons de roues à trois branches.

La mécanique a bénéficié de l'expertise des spécialistes Facel Vega Pierre Brandin, fondateur de Vega Passion et de Roger Salvatore de RS Automobiles. Des travaux importants ont été effectués par les derniers propriétaires: ligne d'échappement inox réalisée sur mesure, boîtier de direction révisé, embrayage neuf, joints spi neufs, supports de boîte de vitesses neufs, radiateur de chauffage et carburateurs refaits, croisillons d'arbres de transmissions neufs... Le système de freinage hydraulique avait précédemment reçu un servofrein, absent lors de la conception du modèle. Une restauration de la mécanique a été effectuée par RS Automobiles par l'actuel propriétaire après son achat, avec dépose moteur boîte, contrôle de l'étanchéité, vérification de tous les éléments essentiels, du système de freinage, de l'allumage et les contrôles courants nécessaires pour fiabiliser un usage régulier. Des amortisseurs neufs ont été montés sur les quatre roues suite à la refabrication de jeux neufs par l'Amicale Facel, l'assiette a été corrigée et une révision complète effectuée en décembre 2020.

L'auto est méticuleusement entretenue par Arts & Prototypes et Ferry Développement. L'actuel propriétaire, roulant très régulièrement uniquement par temps sec, a investi près de 11 000 € dans la préservation de l'auto, privilégiant l'état non restauré et la patine de la carrosserie de cette auto exceptionnelle.

Il a également poursuivi les recherches et l'authentification de tous les propriétaires de l'auto depuis l'origine. Une ancienne annonce de l'auto a été retrouvée grâce aux passionnés de l'Amicale, datant vraisemblablement des années 60 ainsi qu'un très complet article datant de la première présentation de l'auto à la presse en juillet 1954.

Aujourd'hui encore, il est acquis de considérer Facel Vega comme le dernier constructeur de voitures de luxe françaises et l'ultime héritier d'une tradition et d'un savoir-faire disparus depuis la fermeture de Facel en 1964. Ce prototype Facel, présenté dans son état d'origine et en excellent état de marche, est une opportunité exceptionnelle d'acquérir une auto historique et unique, au passé limpide : la première Facel construite et la dernière ayant appartenu jusqu'en 1976 à Jean Daninos, fondateur de Facel Vega et créateur des plus belles voitures françaises des années 50 et 60.

change these wheels for centrally-fixed Borrani wheels with three-eared spinners.

The mechanical elements have benefitted from the expertise of Facel Vega specialists Pierre Brandin, founder of Vega Passion, and Roger Salvatore of RS Automobiles. Major work has been carried out by recent owners : custom made stainless steel exhaust, overhauled steering box, new clutch, new spi gaskets, new gearbox mountings, heating radiator and carburettors overhauled, new universal joints in the transmission...the hydraulic brakes previously had a servo brake system, which was not included in the original design.

After buying the car, the present owner had a mechanical overhaul carried out by RS Automobiles. This included taking the engine and gearbox out, checking for leaks, an inspection of the brakes, ignition and all essential elements so that the car could be reliable when used regularly. New shock absorbers were fitted on all wheels following the remanufacturing of new examples by the Amicale Facel, the balance of the car was corrected and a full service carried out in December 2020.

The car has been fastidiously maintained by Arts & Prototypes and Ferry Développement. The current owner, who has driven the car very regularly in dry weather, has invested close to 11,000 euros in work to preserve it, preferring to keep this exceptional automobile in unrestored condition with patinated coachwork.

He has also continued to research and authenticate all previous owners of the car from new. An old advertisement for the car was discovered, thanks to Amicale enthusiasts, that probably dates from the 1960s, as well as a comprehensive article dating from the first presentation of the car in July 1954.

Today, Facel Vega is generally considered to be the last French luxury car manufacturer and the final descendant of a tradition and expertise that disappeared when Facel closed in 1964. This prototype, presented in original condition and in excellent working order, therefore provides an exceptional opportunity to buy a unique and historic automobile, with known history. It is the first Facel built and the last to belong to Jean Daninos in 1976, the founder of Facel Vega and the creator of some of the most beautiful French cars of the 1950s and 1960s.

178

1966 ASA 1100 GT COUPÉ

Carte grise française
French title

Châssis n° 01202
Moteur n° 173/509
Carrosserie n° 96

90.000 - 130.000 €

- Même propriétaire de 1986 à 2019
- Superbe état, moteur d'origine
- Rarissime exemplaire équipée d'un moteur 1100

- *In same ownership from 1986 to 2019*
- *Superb condition, original engine*
- *Extremely rare version fitted with a 1100 engine*



Cette voiture a été immatriculée neuve en mai 1966 en Espagne, et son précèdent propriétaire (membre de l'ASA club créé en 2001) en a fait l'acquisition en 1986. Il s'agirait du 96e coupé produit, sur un total de 146 exemplaires. De plus, c'est une version à moteur 1100, encore plus rare puisque le nombre en est estimé à cinq exemplaires seulement. Entre 1987 et 2001, la voiture a été complètement restaurée : elle n'a parcouru que 5 000 km depuis les travaux et son kilométrage de 51 000 km est très probablement celui d'origine. En décembre 2008, le moteur a été testé au banc et affichait alors 90 ch, chiffre remarquable pour une telle cylindrée. Pour en rendre l'utilisation plus facile, cette voiture a été dotée d'équipements complémentaires comme une assistance de freinage, une pompe électrique pour aider les démarrages à froid, et un jeu de ressorts et amortisseurs réglables, spécialement adaptés à ce modèle. Les ressorts et amortisseurs d'origine seront livrés avec la voiture, ainsi qu'un dossier qui en retrace l'histoire et la restauration.

Aujourd'hui encore, cette ASA 1100 coupé présente tous les attributs d'une GT de grande classe, avec son moteur dont le couvre-arbre à cames vermiculé rappelle celui des Ferrari 250 GT, son habitacle sportif et son tableau de bord riche en instruments harmonieusement disposés. Rare en soi, elle est encore plus exclusive dans sa version 1100 et apportera à son propriétaire le plaisir d'une machine brillante, agile et racée. De plus, son prestigieux pedigree devrait lui ouvrir les portes de très beaux évènements historiques.

This car was registered new in May 1966 in Spain, and its previous owner (a member of the ASA club founded in 2001) acquired it in 1986. It is understood to be the 96th coupé built from a total run of 146. In addition, it is an 1100-engined model, which is even rarer, with total production estimated at only five cars. Between 1987 and 2001, the car was completely restored: it has since covered only 5000km (3,100 miles) and the total of 51,000km (31,700 miles) recorded is most likely its original mileage from new. In December 2008, the engine was run on the test bench and delivered 90bhp, a remarkable figure for an engine of this size. To make the car easier to drive, it has been fitted with additional equipment such as a brake servo, an electric pump to help with cold starting and a set of adjustable springs and shock absorbers, specially adapted for this model. The original springs and shock absorbers will be supplied with the car, together with a file detailing the car's history and restoration.

Even today, this ASA 1100 Coupé possesses all the qualities of a high-class GT, with its engine whose crackle-finished cam cover recalls that of a Ferrari 250 GT, its sporting interior and its well-stocked and clearly laid-out dashboard. Already a rare model, the 1100 version is even more exclusive and will bring its new owner the pleasure of an outstanding car with agile handling and stylish looks. Its prestigious pedigree should also allow it to enter many fine historic events.

179

1963 ALFA ROMEO 2600 SPIDER TOURING

Carte grise française
French title

Châssis nº AR192093

80.000 - 120.000 €

- Restauration ancienne bien préservée
- Modèle classique et élégant
- Performances intéressantes

- *Old restoration, but well preserved*
- *Classic and elegant model*
- *Impressive performance*



Chez Alfa Romeo, Orazio Satta est une figure importante. C'est lui en effet qui a été l'artisan du renouveau de la marque après le conflit mondial. Satta est à l'origine de l'Alfa Romeo 1900, dévoilée au Salon de Paris 1950 et dont la personnalité reposait en grande partie sur son moteur, un quatre-cylindres 1,9 litre à deux ACT qui allait constituer la base des moteurs à venir. Le succès rencontré par ces modèles a amené Alfa Romeo à les développer. Parallèlement à la gamme Giulietta de cylindrée modeste, la marque a présenté au Salon de Turin 1958 la 2000 à moteur 4-cylindres double arbre, dont la version Spider était dessinée par Touring. A partir de 1961, ces modèles haut de gamme ont reçu un moteur 2,6 litres 6 cylindre développant 145 ch.

C'est une 2600 Spider de ce type que nous présentons. Elle porte le numéro Touring 13477. Refaite il y a plus de dix ans, elle a bien résisté au temps et se présente aujourd'hui dans un bel état. L'habitacle en cuir rouge est impeccable, et le tableau de bord comporte un placage bois. Un autoradio Blaupunkt d'époque est présent doté de boutons de présélection. La peinture grise métallisé est encore belle et les soubassements ne présentent pas de trace de rouille. Il s'agit d'un bel exemplaire d'une classique élégante, performante et recherchée.

At Alfa Romeo, Orazio Satta was an important figure. It is indeed he who was the architect of the renewal of the brand after WW II. Satta was at the origin of the Alfa Romeo 1900, unveiled at the Paris Motor Show 1950, and whose "personality" rested in large part on its engine, a 1.9-liter four-cylinder with DOHC, which would form the basis of the engines to come. The success of these models led Alfa Romeo to develop further on the concept. Along with the modest-displacement Giulietta range, the brand launched at the 1958 Turin Motor Show, the 2000 DOHC 4-cylinder engine, in the Spider version, which had a body designed by Touring. From 1961, these top-of-the-range models featured a 2.6-liter 6-cylinder engine developing 145bhp.

It is a 2600 Spider of this type that we are offering. It bears the Touring number 13477. Redone some ten-odd years ago, it has stood the test of time and is presented today in a good condition. The red leather interior is immaculate, and the dashboard features wood veneer. A period Blaupunkt car radio has been fitted with preset buttons. The metallic gray paint is still beautiful, and the bases show no traces of rust. This is a fine example of an elegant, efficient and sought-after classic.

180

Un des 44 exemplaires construits / *One of 44 examples built*

1963 ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT ZAGATO « CODA TRONCA » (SZ2)

Carte grise française
French title

Châssis n° AR 10-126.00203
Moteur n° 00120AR00120-00623

400.000 - 600.000 €

- Très rare SZ « Coda tronca » avec historique suivi
- Equipé d'un 1600cc et livrée avec son moteur 1300cc d'origine
- Voiture restaurée et compétitive

- *Very rare SZ "Coda tronca" with continuous history*
- *Equipped with a 1600cc and supplied with original 1300cc engine*
- *Restored and competitive car*



Pour exploiter pleinement le potentiel de la Giulietta Sprint Veloce, qui remporta sa classe aux Mille Miglia, en Grand Tourisme, des carrosseries plus légères et plus aérodynamiques furent introduites. Apparurent la Sprint Speciale de Bertone et la Sprint Zagato, construites sur la plateforme du Spider châssis court et équipées du 4 cylindres Alfa à double arbre à cames en tête de 1,3L. La SZ était habillée d'une carrosserie ultra-légère en aluminium. 790 Kg sur la balance et 200 km/h en vitesse de pointe ; ce sont des performances impressionnantes pour ce coupé sportif à l'excellente tenue de >>>

To fully exploit the potential of the Giulietta Sprint Veloce, having won the GT class in the Mille Miglia, Alfa Romeo introduced versions with more aerodynamic and lightweight bodies. The Sprint Speciale by Bertone and the Sprint Zagato appeared, built on the platform of the short wheelbase Spider. They were equipped with the 4-cylinder twin-cam 1.3-litre Alfa engine. The SZ was given an ultra-lightweight aluminium body. It weighed 790 km and had a top speed of 200 km/h which was an impressive performance for this sporty coupé with excellent>>>





>>>route. Il s'agit d'une voiture de pilote aussi bien en rallyes que sur circuit. Deux séries de SZ sont construites entre 1959 et 1962. Les Sprint Zagato sont des voitures rares, les numéros de châssis allant de 001 à 217. La SZ2, modèle de la vente, possède une carrosserie plus large et plus aérodynamique avec un arrière tronqué (d'où son surnom de « coda tronca »). Il s'agit aussi de la plus rare avec 44 exemplaires produits.

Comme nous le confirme une copie de son certificato di proprietà italien d'origine ainsi que l'Italian Car Register, la voiture proposée est livrée neuve en Italie le 2 avril 1963 à son premier propriétaire M. C. à La Spezia. Elle prit part immédiatement au Championnat italien et participa à de nombreuses courses en Italie. Une copie de l'Automobile Club de Florence précise la participation à la Coppa Della Consuma le 2 juin 1963. Elle passera ensuite entre les mains de différents propriétaires en Italie dont la liste est visible sur la copie du certificato di proprietà. En 2000, cette superbe SZ2 bénéficie d'une restauration complète sous l'impulsion de Federico Buratti. La voiture fut acquise en 2010 par un marchand italien et revendue directement au propriétaire actuel. La voiture est alors préparée par Gipimotors à Bruxelles et reçoit ses papiers FIA pour participer aux courses de Patrick Peter. Elle est équipée d'un moteur Alfa 1600 cm^3 et sera livrée avec son moteur 1300 cm^3 d'origine à côté. Egalement, différentes pièces détachées seront remises au futur propriétaire, amortisseurs, échappement, roues…

Très compétitive, douée d'une tenue de route et d'une vitesse de pointe exceptionnelle, cette SZ2 représente une rare opportunité d'acquérir un des 44 exemplaires de cette berlinette de carrossier et non des moindres : Zagato.

>>> ***handling. It was a car able to compete both in rallies and on the track. Two series of the SZ were built between 1959 and 1962. The Sprint Zagato is a rare car, given chassis numbers 001 to 217. The SZ2, the model on offer, has a wider, more aerodynamic body that is truncated at the rear (hence the name "coda tronca"). It is also the rarest, with just 44 examples produced.***

A copy of its original Italian certificato di proprietà, and the Italian Car Register, confirm that the car presented was delivered new in Italy on 2 April 1963 to its first owner, Mr C. in La Spezia. It immediately took part in the Italian Championship and participated in numerous races in Italy. A copy of the Automobile Club de Florence shows us that it entered the Coppa Della Consuma on 2 June 1963. The car then passed into the hands of various Italian owners, all listed in the copy of the certificato di proprietà. In 2000, this superb SZ2 underwent a thorough restoration, overseen by Federico Buratti. In 2010, the car was bought by an Italian dealer who sold it directly to the current owner. It was then prepared by Gipimotors in Brussels and was given FIA papers to take part in races organised by Patrick Peter. It is fitted with a 1600cc Alfa engine and will be delivered with its original 1300cc engine as well. In addition, there are various spare parts that will be passed on to the new owner, including shock absorbers, exhaust, wheels…

Very competitive, with outstanding handling and an exceptional top speed, this SZ2 represents a rare opportunity to acquire one of the 44 examples of this coachbuilt Berlinetta. And not just any coachbuilder – none other than Zagato.



La voiture de la vente à la Coppa della Consuma, 2 juin 1963 © DR



La voiture de la vente à la Coppa della Consuma, 2 juin 1963 © DR







ALAIN AZIZA, COLLECTION PERSONNELLE

PDG d'Auto Performance – Aston Martin Paris
CEO of Auto Performance – Aston Martin Paris



Pour raconter Alain Aziza, il faut remonter aux sources, à sa plus tendre enfance, lorsqu'il grimpait sur les genoux de son père pour tenir le volant d'une de ses belles voitures sous le soleil du Maroc. Alain allait grandir, apprendre le Beau, faire des études de chirurgien-dentiste, exercer son activité auprès d'une clientèle huppée et show-biz du quartier de Saint-Germain-des-Prés, sans jamais abandonner ses premières amours automobiles. C'est ainsi que lors d'un voyage à Los Angeles dans les années 70, il en revint avec deux épaves d'Aston Martin, noyaux originels de ce qui allait devenir une formidable collection. Après de nombreux week-end avec des amis à retaper ces carcasses, avec l'aide d'un ami venu d'Angleterre, les DB Mk II et Mk III sont ressuscitées ! A l'époque, les amateurs d'Aston Martin n'étaient pas si nombreux et les propriétaires, en froid avec l'importateur officiel, se tournèrent vers cette équipe hors-circuit dès qu'ils avaient des soucis avec leur V8 ! L'usine commença à entendre parler de ce petit garage et lui proposa l'atelier de réparation et d'entretien agréé. Commencèrent alors les négociations pour représenter la marque en France et en 1994, le contrat est signé. Pendant 10 ans, Alain Aziza mena de front ses deux activités. Pendant des années, Alain et sa femme Astrid ont tout fait pour redorer le blason de la marque, dans une époque où Aston souffrait d'une réputation en berne. Grâce au rachat par Ford, la marque se dota de modèles à la mécanique plus fiable et cela apporta des atouts solides pour reconquérir la confiance des acheteurs et l'admiration de tous. A force de travail et d'investissement, la reconnaissance advint. En 2001, la fabuleuse vitrine de l'avenue Franklin Roosevelt est inaugurée, puis la rue de la Cavalerie, dans le 15 arrondissement. Alain Aziza prenait un plaisir toujours aussi neuf, vif, passionné, à s'occuper de ses clients et de sa propre collection. Voir revivre des voitures récupérées en mauvais état et les faire renaître, les rendre aussi belles dedans qu'à l'extérieur, entendre le grondement des moteurs atmosphériques parfaitement réglés, voilà ce qui faisait vibrer Alain Aziza. Ce rapide survol d'une carrière dévouée à Aston Martin permet un peu de dessiner quelques traits de caractère de cet homme d'une discrétion, humilité et fidélité absolues.

Les quatre automobiles de sa Collection personnelle, présentées ici, ont bénéficié du plus grand soin dans les ateliers d'Auto Performance. Sous l'égide de la marque, Alain Aziza se devait d'en faire des bijoux, en état exceptionnel, dignes représentantes d'une image d'excellence du travail de ses équipes. Si Aston Martin a brillé en France, c'est bien grâce à Alain Aziza, sa famille et ses équipes, tous passionnés et fédérés autour de l'homme qu'il était, fidèle, entreprenant et humble.

Son épouse, ses enfants ainsi que son frère et sa sœur sont fiers de pouvoir lui rendre hommage au travers de cette vente exceptionnelle qui caractérise si bien sa passion pour Aston Martin.

To tell Alain Aziza's story, we need to back to the beginning, to his early childhood, when he climbed onto his father's knee to hold the steering wheel of one of his handsome motorcars, under the Moroccan sun. Alain grew up, developed an appreciation of Beauty, studied dentistry, and went on to attract an upmarket and show-biz clientèle in the Saint-Germain-des-Prés district of Paris. All the while, he retained his love of automobiles. On a trip to Los Angeles in the 1970s, he discovered and brought back two dilapidated Aston Martins, and this was the start of what would become a formidable collection. Over many weekends with friends, working on these carcasses, and with the help of one friend who came from England, the DB Mk II and Mk III slowly came back to life ! At that time, Aston Martin enthusiasts were few and far between, and the owners, having no truck with the official importer, turned to this off-the-beaten-track team to help resolve issues with their V8s ! The factory began to hear about this



Lots 181 à 184

small garage and offered to set them up as an authorised repair and maintenance workshop. And so began negotiations to represent the marque in France and in 1994, the contract was signed. For the next ten years, Alain Aziza managed to keep both careers going. Over many years, his wife Astrid and he worked diligently to promote the Aston Martin name, at a time when the marque's reputation was at a low point. Thanks to a takeover by Ford, the marque started to offer models that were more reliable mechanically, helping to win back buyers and attract renewed admiration for the brand. Through hard work and investment, recognition followed. In 2001, the fabulous window on Avenue Franklin Roosevelt appeared, followed by Rue de la Cavalerie. Alain Aziza took care of his clients and his own collection, with a constant pleasure, passion and enthusiasm. To see cars revived, cars discovered in poor condition and brought back to life, to restore their beauty, to hear the roar of perfectly tuned atmospheric engines, this is what thrilled Alain Aziza. This brief overview of a career devoted to Aston Martin helps to shed light on the character of a man of absolute discretion, humility and loyalty.

The four automobiles from his personal Collection, presented here, have benefitted from the utmost care in the workshops of Auto Performance. Under the aegis of the marque, Alain Aziza wanted to make these perfect specimens, in exceptional condition, worthy representatives of an image of excellence of the work carried out by his teams. If Aston Martin has shone in France, it is thanks to Alain Aziza, his family and his team, all passionate and united around a man who was loyal, enterprising and humble.

His wife, children and his brother and sister are proud to be able to pay tribute to him through this exceptional sale that reflects so well his passion for Aston Martin.

181

AUTO PERFORMANCE
HERITAGE

1963 ASTON MARTIN DB5 PAR CARROZZERIA TOURING

Carte grise française
French title

Châssis nº DB5/1939/R
Moteur nº 400/1921

600.000 - 800.000 €

- Provenance exceptionnelle Auto Performance Aston Martin Paris
- Restaurée par Auto Performance Paris et RS Williams pour la mécanique
- Moteur d'origine
- Voiture de démonstration de l'usine

- ***Exceptional provenance from Auto Performance - Aston Martin Paris***
- ***Restored by Auto Performance Paris and RS Williams (engine)***
- ***Original engine***
- ***Works demonstrator***



Apparue en 1963, l'Aston Martin DB5 restera à jamais une icône des années 1960, notamment grâce au prestige conféré par son rôle dans le fameux James Bond « Goldfinger », qui relèguera d'ailleurs la notoriété sportive de la marque au second plan. Héritière directe de la DB4, elle en adopte la ligne générale, bien que son dessin se montre nettement plus subtil. Sous le capot, le six-cylindres en ligne s'est étoffé, ses 4 litres de cylindrée offrant 286 ch. >>>

Launched in 1963, the Aston Martin DB5 will always be an icon of the 1960s, thanks to its prestigious role in the famous James Bond film Goldfinger, which overshadowed the company's sporting reputation. A direct descendant of the DB4, it kept that model's overall design, but with much more subtle styling. Under the bonnet, the straight-six engine was enlarged to 4 litres and developed 286bhp.>>>







>>>Cette DB5 fut livrée le 8 février 1965 en conduite à droite et de couleur Dubonnet, intérieur en cuir Connolly noir. Alain Aziza l'acquiert le 14 avril 2012 lors d'une vente aux enchères du Tribunal de Commerce de Milan. Il s'agit alors d'un très bel exemplaire équipé de son moteur d'origine, sortant trois ans plus tôt d'une réfection complète chez Aston Workshop en 2008. Sur demande de son propriétaire d'alors, la voiture est convertie en conduite à gauche et ce dans les règles de l'art, une direction assistée électrique y est installée, des rétroviseurs extérieurs type 'James Bond' placés sur les ailes avant, une ligne d'échappement et une révision en profondeur du moteur. A l'occasion de la vente, un rapport complet est établi par le « Sales Service and Heritage Centre Belgium ». Cette expertise nous indique que la voiture se trouve en très bon état à tous points de vue, carrosserie, soubassements, mécanique et intérieur. Cette mythique DB5 sera conservée par Alain Aziza dans son garage bien connu du 15e arr. de Paris, utilisée avec parcimonie et passion. Il s'agit d'un exemplaire vraiment superbe qu'Alain Aziza avait choisi, avec ses yeux aiguisés, pour la qualité de sa restauration et de cette automobile devenue un véritable mythe aujourd'hui !

>>> ***This DB5 was delivered on 8 February 1965, in right-hand drive and finished in Dubonnet red with a black Connolly leather interior. Alain Aziza bought it on 14 April 2012 at an auction organised by the Commercial Court in Milan. It was a very good example, with its original engine, and had been fully by Aston Workshop three years earlier in 2008. At the request of the then owner, the car was converted to left-hand drive to high-quality standards, electric power steering was fitted, James Bond style wing mirrors were fitted, an exhaust system was installed and the engine was given a thorough overhaul. At the time of the sale, a full report was prepared by the Sales Service and Heritage Centre Belgium. This indicated that the car was in excellent condition in all respects, including the bodywork, underbody, engine and interior. Aziza kept this legendary DB5 in his well-known garage in Paris, using it sparingly but enthusiastically. This is a truly superb example that Alain Aziza had chosen, with his sharp eyes, for the quality of its restoration and of this car that has become a real myth today!***








AM HERITAGE



Alain Aziza, collection personnelle

182

AUTO PERFORMANCE
HERITAGE

1959 ASTON MARTIN DB MK III COUPÉ PAR TICKFORD

Carte grise française
French title

Châssis nº AM300/3/1776
Moteur nº DB/D/1424

250.000 - 350.000 €

- Restaurée par Auto Performance - Aston Martin Paris
- Equipée du rare moteur DB/D d'origine développant 180 ch
- Très beaux dossiers de suivi historique
- Provenance Alain Aziza Aston Martin Paris

- *Restored by Auto Performance Aston Martin Paris*
- *Equipped with the rare original DB/D engine producing 180bhp*
- *Superb history files*
- *Provenance from Alain Aziza Aston Martin Paris*

Apogée de la série des Aston Martin DB2 – première famille totalement créée sous la direction de David Brown après son rachat de la marque – la DB2/4 Mk III perd vite l'appellation 2/4 pour bien marquer l'évolution du type, tant sur le plan mécanique que du point de vue esthétique. La mécanique avait été profondément revue et fiabilisée, à commencer par le moteur dérivé du six-cylindres à 2 ACT conçu par W. O. Bentley pour la DB2 dont la cylindrée était passée de 2,6 à 2,9 litres. Un bloc plus robuste et plus rigide, un nouveau vilebrequin et une nouvelle culasse à grandes soupapes, entre autres, avaient été développés à titre transitoire par l'ingénieur motoriste Tadek Marek pour créer un tout nouveau moteur Aston Martin. La puissance passait de 140 à 162 ch (moteur DB/A) avec l'échappement simple et 180 ch avec un échappement double avec le moteur DB/D, voire 195 ch avec trois carburateurs Weber dans la version DB/B. Dans sa version Mk III apparue en mars 1957, la remplaçante de la DB2/4 était bien une nouvelle voiture, plus rapide, plus fiable et plus sûre que ses devancières, avec une vitesse de pointe de plus de 190 km/h, mais un niveau de confort digne d'une grande GT. Elle fut produite

The ultimate model in the Aston Martin DB2 series – the first completely created under the direction of David Brown after he bought the company – the DB2/4 Mk III soon lost its 2/4 tag to make clear how the model had evolved, in terms both of its engineering and appearance. The mechanical components were thoroughly revised and their reliability improved, starting with the DOHC six-cylinder engine designed by W.O. Bentley for the DB2, which was enlarged from 2.6 to 2.9 litres. A stronger and more rigid block, a new crankshaft and a new cylinder head with big valves, among other features, had been developed on an interim basis by the engine designer Tadek Marek to create an all-new Aston Martin engine. Power went up from 140 to 162bhp (DB/A engine) with a single exhaust, to 180bhp with twin exhausts (DB/D engine), and to 195bhp with triple Weber carburettors in the DB/B version. In Mk III form introduced in March 1957, the successor to the DB2/4 was truly a new car: it was quicker, more reliable and safer than its predecessors, reaching over 190kph but offering the comfort of a big GT. 551 examples









de mars 1957 à juillet 1959 à 551 exemplaires, majoritairement des coupés.

La voiture présentée châssis n° 1776 à conduite à gauche produite en 1958 fut livrée le 2 avril 1959 à Monsieur L. de Londres via l'agent Aston de Brooklands. Il est indiqué dans les options le moteur DB/D à double échappement, plus puissant avec ses 180 ch et ses trois carburateurs SU HV6. Seuls 47 exemplaires furent produits avec ce rare moteur. La voiture traverse ensuite l'Atlantique pour arriver au Texas jusqu'à son retour en 1991 où elle sera acquise par Alain Aziza. Elle y sera restaurée entièrement dans ses ateliers, peinte en noir avec intérieur en cuir rouge. Cette DB MKIII, modèle le plus désirable de la gamme, se trouve dans un état remarquable, avec une qualité de peinture impressionnante, une très belle tôlerie, un intérieur magnifique. La voiture est entretenue par les ateliers Auto Performance – Aston Martin Paris, et conservée dans le garage du 15e arr. Cet exemplaire fut choisi par Alain Aziza pour sa rareté et ses performances. Elle satisfera le plus exigeant des collectionneurs qui aura le bonheur de piloter une auto provenant de cette collection d'Aston Martin France.

were built from March 1957 until July 1959, most of them coupés.

The left-hand drive car presented here, chassis no. 1776, was built in 1958 and delivered on 2 April 1959 to Mr. L. from London by Aston's dealer at Brooklands. The options listed included the more powerful DB/D engine with twin exhausts and triple SU HV6 carburettors, producing 180bhp. Only 47 cars were built with this rare engine. The car then crossed the Atlantic to Texas, until its return in 1991, when it was acquired by Alan Aziza. It was completely restored in his workshops and painted black with a red leather interior. This DB Mk III, the most desirable model in the range, is in remarkable condition, with impressive paintwork, excellent body panels and a splendid interior. The car has been maintained and stored in the Auto Performance - Aston Martin Paris workshops. The model was chosen by Alain Aziza for its rarity and performance. It will satisfy the most demanding of collectors, who will have the pleasure of driving a car from the Aston Martin France collection.



Alain Aziza, collection personnelle

183

AUTO PERFORMANCE
HERITAGE

1961 ASTON MARTIN DB4

Carte grise française
French title

Châssis nº DB4/560/L
Moteur nº 370/580

400.000 - 600.000 €

- Entièrement restaurée par Aston Martin Paris et RS Williams
- Vendue neuve en France, histoire 100% française
- Ayant appartenu à l'acteur français Sami Frey
- Provenance exceptionnelle Aston Martin Paris

- *Completely restored by Aston Martin Paris and RS Williams*
- *Sold new in France, 100% French history*
- *Having belonged to the French actor Sami Frey*
- *Exceptional provenance from Aston Martin Paris*

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 22 mars 1961 par le garage Mirabeau, à son premier propriétaire, P. B., PDG d'une grande entreprise de Nancy, qui a besoin d'une sportive pour rejoindre Paris régulièrement. La voiture est alors de teinte Dubonnet, équipée de jantes chromées, un radiateur d'huile et des phares jaunes en options. Elle est immatriculée à son adresse parisienne et prend la suite d'une Bentley type R Continental en 1953 et d'une S1 Continental en 1956. P.B. est donc bien un connaisseur et grand amateur de voitures de luxe. Comme cela se

Famous for their roadgoing qualities as well as their association with James Bond, Aston's DB models combined a refined English interior, the charm of an original Italian design and a noble engine. Developed from W.O. Bentley's six-cylinder Lagonda unit, the engine was completely re-designed for the DB4 by Tadek Marek: he kept the twin overhead cams but with a block in aluminium rather than cast iron and an increased capacity of 3.7 litres. For the body, Aston Martin turned to the Carrozzeria Touring and adopted its 'Superleggera' method of construction, with aluminium panels supported by a lightweight tubular structure. Developing 240bhp, this superb car could top 225kph and met with rave reviews when it appeared in 1958. The DB4 served as the basis for the later DB5 and DB6, but also evolved itself, with various improvements and versions such as the DB4 GT, built for competition, derived from it.

The car we are presenting was delivered new on 22 March 1961 by the Garage Mirabeau to its first owner, P. B., CEO of a big company in Nancy, who needed a sports car to drive regularly to Paris. At the time, it was finished in Dubonnet red, with chrome wheels, an oil cooler and yellow headlamps as options. It was registered at his address in Paris and follows a Bentley type R Continental in 1953 and a S1 Continental in 1956, P.B. being a connoisseur and a great lover of luxury cars. As was then often the case, the build sheet indicated that the engine was changed at









faisait très souvent à l'époque, il est indiqué sur la « factory build sheet » que le moteur est changé à l'usine le 28 novembre 1961, soit quelques mois après sa sortie des chaînes de montage, probablement à cause d'un défaut du bloc. L'usine refrappe le nouveau bloc du numéro d'origine.

La voiture est ensuite régulièrement entretenue au Garage Mirabeau (factures dans le dossier). Le 24 juillet 1964, elle passe entre les mains de son deuxième propriétaire par l'intermédiaire d'un marchand et le 19 octobre 1965, est revendue au célèbre acteur français Sami Frey qui la conservera jusqu'en 1969. Trois autres propriétaires suivront avant qu'Alain Aziza en face l'acquisition en 2013. Auto Performance – Aston Martin Paris lance alors une restauration totale de cette DB4, avec châssis mis à nu, démontage complet et réfection totale de la caisse. La mécanique est envoyée chez RS Williams en Angleterre, entièrement refaite et réalésée en 4,2L. La facture s'élève en 2014 à 27 000GBP. Le résultat est époustouflant, tout ayant été refait, y compris le circuit électrique, les intérieurs en cuir noir, les moquettes, aucun détail n'a été laissé au hasard. Depuis la restauration complète, la voiture est rangée dans le Garage Auto Performance dans le 15e arr. et utilisée avec parcimonie et passion. Il s'agit donc d'un exemplaire absolument remarquable, totalement restauré en 2014/2015, doté de la meilleure des provenances : Alain Aziza – Auto Performance/Aston Martin Paris.

the factory on 28 November 1961, a few months after the car was built, probably because of a fault with the block. The factory re-stamped the original number on the new block.

The car was then regularly maintained by the Garage Mirabeau (the invoices are on file). On 24 July 1964, it passed into the hands of its second owner through a dealer and on 19 October 1965 it was sold to the famous French actor Sami Frey who kept it until 1969. Three other owners followed before Alain Aziza acquired it in 2013. Auto Performance – Aston Martin Paris then embarked on a complete restoration of the DB4: the chassis was taken back to bare metal, the car completely stripped down and the body fully refurbished. The engine was sent to RS Williams in England, where it was entirely rebuilt and rebored to 4.2 litres, with a bill in 2014 for £27,000. Everything was restored, including the electrical system, the black leather interior and the carpets, with nothing left to chance: the result is stunning. Since then, the car has been stored in Auto Performance's garage in Paris and used sparingly but with passion. It is an absolutely remarkable example, completely restored in 2014/2015 and boasting the best possible provenance, from Alain Aziza – Auto Performance/Aston Martin Paris.



Alain Aziza, collection personnelle

184

1988 ASTON MARTIN V8 EFI

Carte grise française
French title

Châssis nº SCFCV81S2JTL12612
Moteur nº V/585/2612

250.000 - 350.000 €

- Produit à seulement 3 exemplaires LHD en boîte mécanique
- Le modèle ultime, le plus rare, le plus abouti
- Matching numbers
- 25 210 km d'origine

- *One of only 3 LHD manual cars built*
- *The final model, the rarest and the best developed*
- *Matching numbers*
- *25,210 km from new*

L'origine du V8 commence avec la DBS, lancée en 1967. Les premières DBS étaient équipées du moteur 6 cylindres provenant de la DB6, solution intermédiaire en attendant l'arrivée du tout nouveau V8. La DBS V8 était la digne suite de la DB6 ; elle fut annoncée en 1970. Le moteur V8 à injection Bosch apporta à la DBS des performances en forte hausse mais montra un manque de fiabilité ; avec la série 2, les V8 furent donc équipés de carburateurs Weber. Le moteur resta inchangé jusqu'à l'apparition en octobre 1988 de la Virage V8 au moment du changement de propriétaire de la marque passant de David Brown Ltd à Company Developments Ltd. Début 1978, Aston lança les modèles V8 Vantage, Volante et la Lagonda. Au fil des années de la production, le coupé bénéficia de sérieuses améliorations, autant au niveau fiabilité qu'au niveau équipement intérieur. Puis en 1986, arriva la série V qui s'équipe du même moteur V8, mais avec injection électronique Bosch ; elle peut se reconnaître immédiatement par l'absence d'entrée d'air sur le capot. Cette dernière série est considérée comme la plus aboutie, la plus fiable, la plus raffinée des V8 Saloon et la plus économique en termes de consommation d'essence.

Des 59 exemplaires construits entre 1986 et 1988, 17 seulement furent livrés en conduite à gauche, boîte automatique et uniquement 3 furent livrés neufs équipés de la boîte manuelle. C'est le cas de cet exemplaire exceptionnel que nous présentons ici. Elle est acquise par un certain Monsieur B directement

The origins of the V8 go back to the DBS, launched in 1967. The first DBS models had the six-cylinder engine from the DB6, a stopgap solution before the all-new V8 arrived. The DBS V8 was introduced in 1970 and was a worthy successor to the DB6. The V8 engine with Bosch fuel injection provided the DBS with a massive increase in performance, but proved unreliable; for the Series 2, the V8 was therefore fitted with Weber carburettors. The engine remained unchanged until the Virage V8 was introduced in October 1988, when the ownership of the company passed from David Brown Ltd to Company Developments Ltd. At the start of 1978, Aston launched the V8 Vantage and Volante and the Lagonda. Over the course of production, the coupé was substantially improved, in terms both of its reliability and its interior equipment. Then in 1986, the Series 5 arrived, fitted with the same V8 engine, but now with Bosch electronic fuel injection. It can be recognised at once by the absence of a bonnet scoop. This final series is considered the best developed, the most reliable and the most refined of the V8 saloons, as well as the most economical on fuel.

Of the 59 cars built between 1986 and 1988, only 17 were delivered in left-hand drive with automatic transmission, and just three with a manual gearbox, including the exceptional car we are presenting today. It was bought directly by a Monsieur B. from Auto Performance and



chez Auto Performance à Paris et immatriculée le 21 avril 1988 à Paris. Sa teinte est celle qu'elle porte aujourd'hui, noir, intérieur cuir noir. Alain Aziza la reprendra en 2010 sur l'achat d'un modèle plus récent. Il la conservera dans son garage dans le 15e arrondissement et elle y sera évidemment parfaitement entretenue et préservée par les mécaniciens de la marque. Elle n'a aujourd'hui que 25 210 km d'origine, imaginez donc l'état exceptionnel de cette automobile, la plus aboutie de ce modèle emblématique. Elle est livrée avec son manuel d'origine et les livrets complémentaires « Fuel Injection Supplement Owners' Handbook ». Dans son dossier fourni avec la voiture, de nombreuses factures d'entretien y sont présentes. Il s'agit d'un des 3 seuls exemplaires livré neuf avec sa boîte manuelle, dans une configuration « full black » des plus stylées. Avis aux connaisseurs, il s'agit donc d'une rareté, et dotée de plus de la provenance Alain Aziza / Auto Performance Aston Martin Paris.

registered in Paris on 21 April 1988. It was finished, then as now, in black with a black leather interior. Alain Aziza took it in part-exchange for a newer model in 2010. He kept it in his garage in the 15th arrondissement of Paris and it was naturally perfectly maintained and looked after by the Aston Martin mechanics. Having covered only 25,210km from new, it is easy to imagine the exceptional condition of the car, the ultimate version of this iconic model. It will be sold with its original Owner's Handbook and the 'Fuel Injection Supplement'. The file supplied with the car includes many service bills. It is one of only three LHD manual cars, in a very stylish 'full black' livery. Connoisseurs take note: this is a rare example, and in addition, comes from Alain Aziza – Auto Performance Aston Martin Paris.











185

1960 BENTLEY CONTINENTAL S2 FLYING SPUR PAR H.J. MULLINER

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis nº BC92LAR
Carrosserie HJ Mulliner nº 6278
Carrosserie Chapron nº 6799

180.000 - 240.000 €

- Livrée neuve à SAS Le Prince Varanand de Siam
- Conduite à gauche, toit ouvrant et vitres électriques d'origine
- 4 propriétaires seulement en 62 ans !

- *Delivered new to HSH Prince Varanand of Siam*
- *Left-hand drive, original sun roof and electric windows*
- *Just 4 owners in 62 years !*

Continental : un nom qui fait rêver et transforme une Bentley en automobile d'exception. Il apparaît en 1952 sur le coupé Continental R. Pour répondre aux Anglais fortunés et amateurs de grand tourisme sur le continent, cette voiture de grande classe offre des prestations exceptionnelles où se mêlent confort et capacité de couvrir à grande vitesse les longues nationales françaises. On a fait la chasse aux kilos superflus tout en modifiant discrètement la mécanique et en dessinant une carrosserie plus basse, mieux profilée que la R normale et dont l'arrière « fastback » apporte une touche aussi sportive qu'élégante. Non seulement la Continental devient alors le coupé quatre places le plus rapide du monde, atteignant la fameuse barre des 120 mph (190 km/h), mais elle détient aussi le record du prix de vente : à 7 800 000 francs, elle vaut huit DS Citroën ! L'apparition en 1955 de la Bentley Type S s'accompagne quelques mois plus tard de la déclinaison Continental, dans la lignée du coupé R. Mais cette fois, les carrossiers s'intéressent aussi à une carrosserie de « berline sportive », ce qui amène H.J Mulliner à présenter en 1957 sa Flying Spur. C'est une indiscutable réussite esthétique : plus basse que la berline « normale », mieux profilée, la ligne parvient à faire oublier le gabarit imposant de cette élégante et sobre automobile. L'aménagement intérieur n'est évidemment pas en reste et les occupants sont l'objet de toutes les attentions, entourés exclusivement de matériaux nobles comme le bois et le cuir. Quant à l'appellation Flying Spur, littéralement « Eperon volant », elle viendrait des armoiries

Continental: a name that inspires dreams, transforming a Bentley into an exceptional automobile. It first appeared in 1952 on the Continental R coupé, a model that was geared towards wealthy Brits and enthusiasts of long-distance touring on the continent. It was a high-class motor car that combined an outstanding level of comfort with the capacity to cover long journeys on French roads at high speeds. Superfluous kilos were shed, the engine was modified discreetly and the body lowered. More streamlined than the standard R, the fastback rear shape added a touch of sportiness to its elegant styling. Not only was the Continental the fastest four-seater coupé in the world, capable of reaching the famed limit of 120 mph, but it also held the record for its price – at 7,800,000 francs, it was worth eight DS Citroëns! The appearance of the Bentley S Type in 1955 was accompanied a few months later by the Continental version, in line with the R coupé. This time, however, the coachbuilders also became interested in building a "sports saloon" body, which led H.J Mulliner to present his "Flying Spur" in 1957. This was undeniably an aesthetic success. Lower that the 'standard' saloon, it was better profiled, its styling disguising the imposing size of this understated and elegant automobile. The car had an interior to match in which the occupants were looked after royally, surrounded by the finest materials of wood and leather. Incidentally, the name "Flying





de la famille Johnstone dont un membre dirigeait l'entreprise Mulliner. Deux ans plus tard, Bentley présente la S2 qui, pour la première fois, abandonne son six cylindres au profit d'un V8 de 6 230 cm³. Les 200 ch de cette nouvelle mécanique accommodent particulièrement bien la version Flying Spur et lui permettent d'atteindre à son tour 190 km/h. Plus belle et plus performante que la version de série, la Flying Spur est aussi beaucoup plus rare, n'ayant été produite qu'en série limitée. Son importance dans l'histoire de Bentley n'a d'ailleurs pas échappé au constructeur, qui a baptisé du même nom la berline Continental Flying Spur qui, en 2005, lançait un nouveau style.

Cette Continental Flying Spur est un des 54 exemplaires construit en conduite à gauche et certainement moins de 10 avec le toit ouvrant et les vitres électriques d'origine. De plus, son premier propriétaire n'est autre que Son Altesse Sérénissime le Prince de Siam qui l'acheta pour son bon usage dans sa résidence suisse. Elle y fut immatriculée 'NVI' en juillet 1960. Sa livrée d'origine, carrosserie de couleur bleu clair métallisé, intérieur en cuir 'Scarlett Red', est une particularité de cette Flying Spur, ce qui en fait un modèle unique dans cette configuration et avec ses options. En 1969, elle passe entre les mains d'un membre de son gouvernement et est immatriculée, toujours en Suisse, sous le numéro 'B01'. En 1987, elle est acquise par un allemand de Krefeld qui la conservera jusqu'en 2005, date à laquelle l'actuel propriétaire en prend possession. Elle bénéficie alors d'une restauration partielle, lui permettant de rouler dans les meilleures conditions. C'est en 2017 et 2018 que les plus gros travaux



sont entrepris avec restauration complète de la voiture, les cuirs refait en cuir Connoly rouge, les ébénisteries conservées mais retraitées et revernies, le circuit électrique refait et le moteur profondément révisé. L'ensemble des factures figurent dans l'important dossier accompagnant la voiture ; sont présents la copie du Bentley Build Sheet et l'original carnet du propriétaire. Cette Bentley possède son moteur d'origine, elle est donc matching numbers et matching colors. Ses options et sa combinaison de couleurs en font un modèle unique, sans parler de son historique véritablement exceptionnel avec 4 propriétaires seulement en 62 ans !



Spur" was taken from the coat of arms of the Johnstone family, who ran the Mulliner business. Two years later, Bentley presented the S2, abandoning its six cylinders for the first time in favour of a V8 6 230cc engine. The 200 bhp available on this new engine was particularly suited to the Flying Spur version, giving it a top speed of 190 km/h. Better looking and more powerful than the standard version, the Flying Spur was also rarer, being produced as a limited series. Its importance in Bentley history has not escaped the manufacturer, who used the name again for the Continental Flying Spur that launched with a new style in 2005.

This Continental Flying Spur is one of just 54 left-hand drive examples, of which less than ten must still have their original sun-roof and electric windows. What's more, the first owner of this car was none other than His Highness the Prince of Siam who acquired the car for his own use at his Swiss residence. It was registered 'NVI' in July 1960. The original livery, light blue metallic coachwork with Scarlett Red leather interior, is a particular feature of this Flying Spur, making it unique in this configuration and with these options. In 1969 it passed into the hands of a government employee and was registered, still in Switzerland, with the number 'B01'. In 1987 the Bentley was acquired by a German from Krefeld who kept the car until 2005, when it was bought by the current owner. Our Flying Spur then underwent a partial restoration to ensure it could be driven to its full potential. Major work amounting to a full restoration was carried out in 2017 and 2018. The interior was re-upholstered in red Connolly leather, the original wood trim was treated and re-varnished, the electrics were refurbished and the engine completely overhauled. The invoices for this work are in the large file that comes with the car. Documents include a copy of the Bentley Build Sheet and the original owner's book. This Bentley has its original engine, making it a matching numbers and matching colours car. With these options and in this livery, it is a unique model, before we even start talking about its exceptional history, with just 4 owners in 62 years !

1959 BENTLEY CONTINENTAL S2 COUPÉ PAR H.J. MULLINER

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° BC3LAR
Moteur n° A3BC

290.000 - 350.000 €

- Une des 24 conduite à gauche construites
- Certainement la seule livrée avec un toit ouvrant d'usine
- Etat exceptionnel
- Elégance absolue du modèle

- *One of 24 LHD built*
- *Probably the only one delivered with a factory sunroof*
- *Exceptional condition*
- *Supremely elegant model*

La Bentley Continental SI, version coupé de la « Saloon », est présentée en 1955. A l'époque, la carrosserie de cette voiture élégante était systématiquement réalisée par les mains expertes d'un carrossier extérieur et il pouvait se targuer d'être le coupé quatre places le plus rapide au monde. Son moteur six-cylindres ne pouvant plus être développé davantage, la Bentley Continental s'est muée en 1959 en « S2 », en adoptant le tout nouveau bloc V8 en aluminium mis au point par Rolls-Royce et Bentley. D'une cylindrée de 6,2 litres, ce moteur développait une puissance estimée à 200 ch, ce qui lui permettait d'atteindre 200 km/h. La transmission automatique et la direction assistée faisaient partie de l'équipement de série.

L'exemplaire que nous vous proposons sort des usines de Crewe le 21 décembre 1959 pour être délivré par bateau à Amsterdam au premier propriétaire, un imprimeur hollandais installé à Weert. La voiture est de couleur Shell Grey, intérieur en cuir bleu, conduite à gauche. Elément rarissime, elle est équipée d'un toit ouvrant et de multiples options comme des

The Bentley Continental SI, a coupé version of the saloon, was presented in 1955. In those days, the body of this elegant machine was entirely hand-built by specialist coachbuilders. The car claimed to be the fastest four-seater coupé in the world. As the six-cylinder engine could not be developed further, the Bentley Continental transformed in 1959 into the "S2" with a new aluminium V8 block built by Rolls-Royce and Bentley. This 6.2-litre engine produced an estimated 200 bhp, giving the car a top speed of 200 km/h. Automatic transmission and power steering were standard.

The example on offer left the Crewe factory on 21 December 1959 to be delivered by boat to its first owner in Amsterdam, a Dutch printer from Weert. This left-hand drive car is presented in Shell Grey with blue leather interior. A very rare feature, it has a sunroof and a multitude of options including extra door pockets and a reading light. This superb Bentley was then sold to one of the first owner's colleagues, a printer from the US. At the start











vide-poches additionnels dans les panneaux de portes, une lampe de lecture... Cette superbe Bentley passe ensuite entre les mains d'un de ses confrères, imprimeur aux États-Unis. Au début des années 1990, elle revient sur sa terre natale en Angleterre lorsqu'elle est acquise par Monsieur T. En 1996, la voiture part en révision complète et pour divers travaux mécaniques chez le spécialiste Michael Walker à Brookwood. L'actuel propriétaire s'en rend acquéreur en 2009. Il fait réaliser de nombreux travaux de restauration : le métal de la carrosserie est mis à nu et la peinture refaite dans sa teinte d'origine. L'ensemble des menuiseries a été remis en état, ainsi que la sellerie, confiée à Ellermeyer, d'Amsterdam. Tous les chromes ont également été refaits. Un dossier de documents d'usine complet accompagne la voiture. Raffiné, élégant, rapide, les qualificatifs ne manquent pas pour définir ce rarissime coupé dont 24 exemplaires seulement sont sortis d'usine en conduite à gauche ; il n'en resterait que 18 survivants. Celui-ci, délivré neuf en Europe, serait l'unique livré avec un toit ouvrant d'origine. Exceptionnel.

of the 1990s, the car returned to its native land, England, acquired by a Mr T. In 1996, the car was sent for some mechanical work and a full service to the specialist Michael Walker at Brookwood. The current owner acquired the car in 2009 and had extensive restoration work carried out: the body was stripped and repainted in its original livery; the wood trim and chrome-work were restored; the upholstery was refurbished by Ellermeyer, in Amsterdam. A complete file of factory documents comes with the car. Refined, elegant and fast, there is no shortage of adjectives to describe this very rare coupé. Just 24 left-hand drive examples left the factory, and only 18 of these would have survived. This one, delivered new in Europe, is believed to be the only one delivered new with sunroof. Exceptional.

187

1990 HARLEY-DAVIDSON SOFTAIL HERITAGE 1340 « LAURA EYES »

Carte grise française
French title

Cadre nº 1HD1BJL49LY022439

50.000 - 250.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- La plus célèbre moto de Johnny Hallyday
- Histoire exceptionnelle
- Modèle unique

- *Johnny Hallyday's most famous motorbike*
- *Exceptional history*
- *Unique model*



Laura Eyes, Stade de France 1998 © Fondation Angeli

En 1989, Johnny Hallyday décide de traverser les Etats-Unis de Miami à Los Angeles du 25 février au 17 avril 1990 avec sa bande de copains. Arrivés à Miami le jour du départ, le 25 février, les bikers vont prendre livraison des cinq motos chez le concessionnaire Peterson. Grâce à Patrice Gaulupeau son cameraman et Tony Franck son photographe, de sublimes photographies et un film bien connu se feront l'écho chez les fans de ce road trip grandiose, semé de surprises à travers les Etats-Unis. Johnny choisit une superbe Softail Heritage orange et noir dont les images sont célèbres. Après ce road trip, cette belle moto est rapatriée en France où elle passera les Mines grâce à Jean Basselin, proche de la star. Johnny l'utilisera pendant ses séjours dans sa villa hollywoodienne La Lorada à Saint-Tropez. Fin 1994, il est décidé par le nouveau patron d'Universal, Pascal Nègre, d'offrir un beau cadeau à Johnny. Evidemment, il est très vite choisi de lui offrir une Harley spéciale qui marquera l'idole des jeunes. La fameuse Harley orange et noir est envoyée chez « Too Much Concept » à Cannes pour une transformation dans les règles. Le 31 janvier 1995, la Laura Eyes, fraîchement sortie

In 1989, Johnny Hallyday made the decision to cross America from Miami to Los Angeles with a group of friends. This took place between 25 February and 17 April in 1990. Arriving in Miami on the day of departure, 25 February, the bikers took delivery of five motorbikes from the dealer Peterson. Thanks to Patrice Gaulupeau, his cameraman, and Tony Franck, his photographer, there are some superb photographs and a well-known film of this great road trip, full of surprises as they crossed the continent, that has been hugely appreciated by his fans. Johnny chose a splendid Softail Heritage in orange and black, the subject of many famous photographs. Following the trip, this splendid machine was brought to France, where it was registered with the help of Jean Basselin, who was close to the star. Johnny liked to use his bike during holidays at his Hollywood-style villa La Lorada in Saint-Tropez. At the end of 1994, the new boss of Universal, Pascal Nègre, decided to offer Johnny a gift, making the easy decision that this should be a special Harley. This made a big

des ateliers, est offerte à Johnny Hallyday par Pascal Nègre. Johnny tombe immédiatement amoureux de cette moto au point de l'envoyer au Nouveau Mexique pour le tournage de son nouveau clip « I can't stop wanting you » (album Rough Town) ; elle en sera la vedette mécanique ! Le 5 juin 1996, Johnny visite l'atelier « Too Much Concept » en vue d'une remise à niveau de Laura Eyes pour son utilisation lors de son prochain concert au Stade de France. Le 5 septembre 1998, le grand interview de TF1 a lieu sur le lieu même où Johnny s'apprête à enfourcher sa moto pendant le concert. De superbes photographies sont réalisées à cette occasion par Daniel Angeli, son photographe. Les 5, 6 et 11 septembre 1998, Johnny remplit le Stade de France et la Laura Eyes entre dans la légende du chanteur sur l'air très rock'n roll de celle que tout le monde connaît à présent : Gabrielle ! Parallèlement au concert, un jeu-concours est lancé pour gagner la Laura Eyes. Pendant deux mois avant le Stade, une question par jour sur Johnny est posée aux fans. Celui qui remporte la moto répond juste à 100% des questions et le 11 juin au soir, juste avant le dernier concert, dans sa loge, Johnny offre sa moto au propriétaire actuel. Il lui dédicace le programme du Lorada Tour en lui écrivant « Pour Frédéric. Bravo pour la moto et soigne-là bien...Elle s'appelle Laura Eyes ! » Frédéric la conservera et l'entretiendra scrupuleusement pendant 23 ans. Et quand on lui demandait des nouvelles de sa moto, il répondait : *« Ce n'est pas ma moto, c'est celle de Johnny ! »*



© Fondation Angeli

La Laura Eyes est donc unique car elle a connu deux vies : celle de la traversée des Etats-Unis en 1990 emmenée sur 5000 km par un Johnny passionné par les Grands Espaces et sa vie en Laura Eyes, avec ses courbes sensuelles et sa couleur, identique à celle des yeux de Johnny et ceux de sa fille Laura. Il s'agit de la Harley la plus célèbre, la plus mythique, la plus légendaire, celle applaudie par plus de 240 000 spectateurs venus assister, émus, aux trois concerts légendaires de Johnny Hallyday au Stade de France en 1998. Bref, une opportunité unique, vous l'aurez compris.

impact on the man who seen as an idol to so many youngsters. The famous orange and black Harley was sent to "Too Much Concept" in Cannes for a state-of-the-art transformation. On 31 January 1995, fresh from the workshop, Laura Eyes was presented to Johnny Hallyday by Pascal Nègre. Johnny fell head over heels in love with the bike, going so far as to have it sent to New Mexico for the filming of his new video 'I can't stop wanting you' (Rough Town album). It became the mechanical star! On 5 June 1996, Johnny paid a visit to the "Too Much Concept" workshop, to have Laura Eyes refreshed so it could appear in his next concert at the Stade de France. On 5 September 1998, the big TF1 interview took place on the very spot where Johnny was to climb onto his bike during the concert. Superb photos were taken of this moment by his photographer friend, Daniel Angeli. On 5,6 and 11 September 1998, Johnny filled the Stade de France and Laura Eyes became part of the legend, starring on the rock'n'roll song that everyone is now familiar with: Gabrielle! In conjunction with this event, a competition was launched to win Laura Eyes. For two months prior to the concerts, fans were asked one question a day about Johnny and the winner was the one to answer all the questions correctly. On the evening of 11 June, in his dressing room just before the concert, Johnny presented the bike to the current owner. He dedicated a copy of the Lorada Tour programme to him, writing "For Frédéric. Bravo for the bike and take good care of her...she's called Laura Eyes!" Frédéric kept and scrupulously maintained the motorbike for 23 years. When anyone asked him about his bike, he always replied: "It's not my bike, it's Johnny's!"

Laura Eyes is unique, having led two lives : it crossed the United States in 1990, taken on a 5000 km journey by Johnny who was passionate about the Great Outdoors. It then led a second life as Laura Eyes, a machine with sensual curves and painted the colour of Johnny's eyes and those of his daughter Laura. This is the most famous, mythical, legendary Harley, applauded by 240 000 spectators attending Johnny Hallyday's three famous concerts at the Stade de France in 1998. In short, as you will understand, a one-off opportunity.



© Fondation Angeli



© DR



© DR



© DR

188

2001 AUDI A8 W12 6.0L EX JOHNNY HALLYDAY

Carte grise française
French title

Châssis nº WAUZZZ4DZ2N000244

25.000 - 55.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- La berline survitaminée du Roi du Rock'n Roll en France
- Voiture très bien préservée
- Nombreuses vidéos et photos avec Johnny et son A8

- *The supercharged saloon of the French King of Rock'n'Roll*
- *Very well preserved car*
- *Numerous videos and photos of Johnny with his A8*

Johnny Hallyday a toujours été passionné par les grosses cylindrées, que ce soit en terme de motos que d'automobiles. Et elles furent nombreuses à passer entre ses mains ! Pour se déplacer à Paris et en province pour ses concerts, Johnny choisissait toujours des berlines confortables et efficaces en termes de performances. Le 24 septembre 2001, Johnny s'achète cette Audi A8 W12 développant 420 ch, flambant neuve, via Cars Saint-Cloud. Elle est noire ébène, intérieur cuir beige Zibeline et personnalisée par Quattro GmbH, en finition Avus. Il l'acquiert donc à Paris et elle lui permettra de faire ses allers-retours entre la capitale et sa villa La Savannah à Marnes-la-Coquette, où la voiture est domiciliée à son nom sur la première carte grise dont nous avons une copie. Celle-ci appartient à la génération D2, remplaçant l'Audi 100. Il la conservera jusqu'en 2008. Pendant ces 7 années où elle est conduite par son fidèle chauffeur et où le chanteur a l'habitude de voyager sur le siège passager avant, de très nombreuses photos sont faites ainsi que des vidéos. Malgré ses 192 000 km d'origine, la voiture est en bon état général, malgré quelques rayures sur sa carrosserie et son intérieur, tendu de cuir gris perle est d'un luxe absolu. Elle est équipée de très nombreuses options, dont certaines installées par le département de personnalisation Quattro : airbags latéraux arrière, toit ouvrant solaire, attelage démontable, écrans arrière, téléphone SW, navigation, TV, phares bi-xénon, double-vitrage, store arrière électrique ainsi que dans les portes arrière, pack multimédia DVD Alpine, vitres teintées...bref, un vrai cocon ! Elle possède son carnet d'entretien Audi au nom de Jean-Philippe Smet alias Johnny Hallyday et qui reflète un entretien méticuleux.

Cette berline est donc historique, unique et voyager dans ce salon roulant est un privilège extraordinaire car en fermant les yeux, vous aurez le sentiment que Johnny est à vos côtés dans cette ambiance feutrée.

Johnny Hallyday was always mad about big engines, whether on bikes or cars. And there were more than a few that passed through his hands ! To travel to Paris and the provinces for his concerts, Johnny always chose comfortable, efficient saloons. He bought this 420 bhp Audi A8 W12, brand new, through Cars Saint-Cloud on 24 September 2001. It is painted ebony black, with Zibeline beige leather interior, personalised by Quattro GmbH, in Avus finish. Having acquired the car in Paris, he was able to make trips from the capital to his villa La Savannah in Marnes-la-Coquette, where the car was registered in his name in its first carte grise, for which we have a copy. This is a D2 generation model that replaced the Audi 100. Johnny kept the car until 2008 and there are many photos and videos showing the car, during these seven year, driven by his faithful driver, with the singer in the front passenger seat, as was his habit. Despite having covered 192 000 km from new, the car is in good overall condition, with just a few scratches on the bodywork. The pearl grey leather interior is the ultimate in luxury. The car comes with many options, including some fitted by Quattro Gmbh : rear side airbags, sun roof, removable towbar, rear screens, SW telephone, sat nav, TV, bi-xenon headlights, double-glazing, electric blinds to doors and rear, Alpine DVD multimedia pack, tinted windows, ... in short a real sanctuary ! The car comes with its Audi service book in the name of Jean-Philippe Smet alias Johnny Hallyday revealing its meticulous maintenance.

This is an historic saloon, with a unique history, and to travel in this rolling salon is an extraordinary privilege. When you close your eyes, in this intimate environment, you will have the distinct impression that Johnny is by your side.

189

1986 BENTLEY EIGHT

Carte grise française
French title

Châssis nº SCBZS8008GCX15068

20.000 - 30.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Même propriétaire depuis 2000
- Moins de 58 000 km au compteur
- Rapport prix/prestations inégalable

- *Same owner since 2000*
- *Less than 58,000 km on the odometer*
- *Unmatched price/performance ratio*



Produite à seulement 1 736 exemplaires de 1984 à 1992, la Bentley Eight fut conçue dans une stratégie de consolidation du succès de la Mulsanne Turbo en conservant les mêmes atouts. La voiture présentée fut mise en circulation le 24 septembre 1986 et elle fut acquise en 2000 par son actuel propriétaire, un homme d'affaire parisien, auprès de l'une de ses amies italiennes. Soigneusement utilisée depuis plus de 21 ans par son chauffeur, cette véritable voiture de maître se trouve dans très bel état de conservation. Sa belle robe bleu ciel est associée à son séduisant intérieur composé : d'une sellerie en cuir Connolly couleur magnolia, de moquettes beiges épaisses et d'une planche de bord en ronce de noyer. Avec moins de 58 000 km au compteur, cette « Eight » a été utilisé avec parcimonie ce qui explique son état de fraicheur aujourd'hui. Elle dispose toujours de son cric d'origine, de son téléphone dans l'accoudoir avant, de son dossier de suivi ainsi que de ses manuels. Elle fut régulièrement entretenue chez le spécialiste Jackie Jaguar en région parisienne. Son 8 cylindres en V associé à une boîte de vitesses automatique garantissent confort et silence d'utilisation, chers à la marque Bentley. Cette Bentley offre une alternative aux véhicules modernes particulièrement alléchante, offrant des prestations de haut vol, et un plaisir inégalable.

With just 1,736 units produced between 1984 and 1992, the Bentley Eight was designed to consolidate the success of the Mulsanne Turbo whilst retaining the same strengths. The car on offer was registered on September 24, 1986, and was acquired in 2000 by its current owner, a Parisian businessman, from one of his Italian friends. Carefully used for over 21 years by its owner, this car is in very good condition. Its beautiful sky-blue livery is combined with an attractive interior made up of Connolly leather upholstery in magnolia color, thick beige carpets and a dashboard in burl walnut. With less than 58,000km on the odometer, this "Eight" has been used sparingly, which explains its state of freshness today. It still has its original jack, front armrest phone, tracking record, and manuals. It was regularly maintained by the specialist Jackie Jaguar in the Paris region. Its V8 engine, mated to an automatic gearbox guarantees comfort and refined silence, in line with the Bentley brand image. This Bentley offers a particularly attractive alternative to modern vehicles, offering top-notch service and incomparable pleasures.

1983 TAG CROCO 4×4 AMPHIBIE

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis nº 1.06.02.041.1283

25.000 - 45.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- 140 km d'origine
- Extraordinaires capacités de franchissement
- Rarissime

- *140 km from new*
- *Extraordinary crossing capacities*
- *Rarity*



L'étonnant Croco (« CROss-COuntry ») a été conçu par CroCo AG, de Kagiswil, société suisse appartenant au groupe TAG, mieux connu pour ses performances en Formule 1 avec les équipes Williams et McLaren en particulier. Étudié pour les sites difficilement accessibles aux 4×4 traditionnels, il présente des capacités de franchissement hors du commun. Il est constitué de deux parties articulées au centre, ce qui équivaut à quatre roues motrices et directrices, et propulsé par un moteur NSU Wankel à piston rotatif, léger et fiable. Les gros pneus offrent une capacité de flottaison pour les passages de cours d'eau et la qualité de fabrication est à la hauteur des standards suisses. Ce Croco peut transporter six personnes et il a fait ses preuves dans les environnements les plus hostiles. Il n'a été produit qu'en très faible quantité, le nombre de survivants étant estimé à moins de 50 exemplaires.

Acheté neuf en France, ce Croco a été livré au Corps Forestier, en Italie du Nord, comme en témoignent sa teinte vert et blanc et l'inscription qu'il porte à l'avant. L'organisme a confirmé son kilométrage extraordinairement bas (135 km, environ 35 heures de fonctionnement depuis l'origine), ce qui explique son état incroyablement bien préservé, jusqu'aux pneus marqués Croco 1983 et à la capote, introuvable aujourd'hui. Il est homologué pour la route en Europe, avec éclairage et ceintures de sécurité, et son âge lui donne accès à une carte grise collection. La mécanique a été révisée et la voiture est même accompagnée de pagaies et gilets de sauvetage. Robuste et étonnant, ce rare Croco ne peut que séduire les amateurs de véhicules peu ordinaires.

The amazing Croco ("CROss-COuntry") was designed by CroCo AG, of Kagiswil, a Swiss company belonging to the TAG group, better known for its performance in Formula 1 with the Williams and McLaren teams in particular. Designed for sites that are difficult to access for traditional 4×4s, it has exceptional crossing capacities. It consists of two parts articulated in the center, which are equivalent to four-wheel driving and steering, and it is powered by an NSU Wankel rotary piston engine, light and reliable. The large tires offer flotation capacity for water crossings and the manufacturing quality is up to Swiss standards. This Croco can carry six people and it has proven itself in the most hostile environments. It was only produced in very small quantities, the number of survivors being estimated at less than 50 examples.

Purchased new in France, this Croco was delivered to the Forestry Corps in northern Italy, as evidenced by its green and white hue and the inscription it bears on the front. The organization confirmed its extraordinarily low mileage (135 km, approximately 35 hours of operation from the start), which explains its incredibly well preserved condition, up to the tires marked Croco 1983 and the soft top, impossible to find today. It is approved for road use in Europe with lighting and seat belts and due to its age, it can be registered as a collector car. The mechanics have been serviced and the car is even accompanied by paddles and life jackets. Robust and surprising, this rare Croco can only appeal to fans of unusual vehicles.

191

1970 FERVES RANGER

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis nº FVS0655

30.000 - 40.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Restauré par un passionné
- Peinture Lamborghini triple couche
- Rare, Original et amusant

- *Restored by an enthusiast*
- *Lamborghini-type triple coat paint*
- *Rare, distinctive, and fun*



Le Ferves Ranger fait partie des raretés du paysage automobile turinois. La marque Ferves acronyme de « carlo FERrari VEicoli Speciali » aurait produit environ 650 exemplaires du Ranger. D'après le club de la marque il en resterait une cinquantaine en état de marche.

Le Ranger que nous présentons a connu une vie paisible, dans la région romaine, puisqu'il n'avait eu que deux propriétaires et n'avait parcouru que 17 900 km lorsqu'il fut oublié au fond d'un garage au début des années 1980. Redécouvert par un collectionneur en 2015, il fit procéder par l'un de ses proches, un garagiste à la retraite de la région d'Ancone, à une restauration en 2017. Le Ranger était sain d'origine mais n'avait plus roulé depuis 40 ans et fut entièrement démonté. Le moteur, la transmission, les freins, l'électricité furent révisés.

La carrosserie fut mise à la tôle nue et soigneusement préparée pour recevoir trois couches d'un superbe vert métallisé provenant d'une autre marque italienne. En effet notre collectionneur étant passionné par Lamborghini a décidé de repeindre son Ranger de la même couleur que sa Gallardo ! Cette couleur spéciale de Lamborghini est particulièrement coûteuse à appliquer. L'ensemble de la restauration du Ranger excède 20 000 €. Les sièges furent refaits à neuf, mais certain éléments d'origine furent conservés car ils étaient en bon état comme les tapis intérieur, la capote, les portières latérales.

C'est une voiture rare, et, amusante à conduire, qui pourrait être la monture idéale pour atteindre avec style, des plages de rêves aux abords les plus ardus !

The Ferves Ranger is one of the rarities of the Turin automotive landscape. The brand Ferves is an acronym for "carlo FERrari VEicoli Speciali," and the carmaker produced around 650 units of the Ranger. According to the brand's club, there are around 50 surviving in working order.

The Ranger we are offering had a peaceful life in the Rome region, having had only two owners and had covered barely 17,900 km when it was forgotten in the back of the garage sometime in the early 1980s. Rediscovered by a collector in 2015, he had one of his relatives, a retired mechanic from the Ancona region, carry out a restoration in 2017. The Ranger was originally sound but had not been driven for 40-odd years and was completely dismantled.

The engine, transmission, brakes, electricity were overhauled. The body was stripped to the bare metal and carefully prepared to receive three coats of a beautiful metallic green from another Italian brand. In fact, our collector, being a Lamborghini fan, decided to repaint his Ranger the same color as his Gallardo! This special Lamborghini shade is particularly expensive to apply. The entire restoration of the Ranger exceeds € 20,000. The seats were redone, but some original features were retained as they were in good condition, such as the interior carpets, the soft top, and the side doors.

This is a rare car, and fun to drive, which could be the ideal base to reach in style, dream beaches, despite arduous approaches!

192

1987 CITROËN MÉHARI AZUR

Carte grise française
French title

Châssis nº VF7AYCA0013CA9555

15.000 - 25.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- 4 places - rare version Azur d'origine
- Véhicule entièrement restauré
- Agrément et cote d'amour uniques

- *4 seats - rare original Azur version*
- *Fully restored*
- *Unique pleasure and love rating*



Lancé en 1968, cette nouvelle Citroën est atypique dans la gamme et ne remplace aucun modèle précis, mais elle répond à un besoin tant utilitaire que de loisir. Sa carrosserie est conçue par le Comte Roland de la Poype en plastique ABS ; elle peut d'ailleurs être lavée au jet, ne craignant pas la corrosion. Sa mécanique est reprise de la Dyane 6, avec sa plateforme et son bicylindre à plat 602 cm^3 économe et robuste. Avec le temps, la Méhari deviendra l'une des voitures de plages les plus tendances et prisées.

Immatriculée pour la 1ère fois le 13 juillet 1984, notre Méhari est une véritable Azur, seule série limitée du modèle en France, présentée au public en mars 1983. Version estivale, elle arbore un duo de couleurs uniques : le blanc et le bleu. Egalement, l'Azur dispose d'un système de capote spécifique avec une bâche bleu articulée. L'intérieur est doté de sièges en tissu rayé bleu et blanc et les jantes ajourées sont peintes en blanc. Il s'agit de la plus rare des Méhari et sa production s'achèvera en même temps que le reste de la gamme, en 1987. La voiture que nous présentons, 4 places sur la carte grise, a été restaurée à neuf par SRO, sur le circuit du Castellet. Plutôt habitués à restaurer et entretenir des voitures d'endurance et des Venturi, le challenge a été relevé spécialement pour son propriétaire, gentleman driver et collectionneur, pour qu'il puisse en jouir dans sa propriété du Lavandou pendant les mois d'été. Intégralement restaurée et, utilisable dès à présent, notre Méhari vous fera goûter aux joies uniques de cette voiture devenue une icône bien au-delà de Saint-Tropez.

Launched in 1968, this new Citroën is atypical in the range and did not replace any specific model but addressed a need for both utility and leisure. Its bodywork was designed by Count Roland de la Poype in ABS plastic; it could also be jet washed, and there was no concern regarding corrosion. Its mechanicals were taken from the Dyane 6, with its platform chassis and its economical and robust 602cc flat-twin engine. Over time, the Mehari became one of the most trendy and popular beach cars.

Registered for the first time on July 13, 1984, our Méhari is a real Azur, the only limited series of the model in France, presented to the public in March 1983. A summer version, it features a duo of unique colors: white and blue. It also had a specific soft top system with an articulated blue tarpaulin. The interior has blue and white striped fabric seats, and the perforated rims are painted white. This is the rarest Méhari, and its production came to an end at the same time as the rest of the range, in 1987. The car on offer, 4 seats on the registration papers, has been comprehensively restored by SRO, at the Le Castellet circuit. Rather used to restore and maintain endurance cars and Venturis, SRO took on the challenge specially for its owner, so that this gentleman driver and collector could enjoy his car at his property in the South during the summer. Completely restored and usable from now on, our Méhari will give you a taste of the unique joys of this car that has become an icon well beyond Saint-Tropez.

193

1974 ALFA ROMEO MONTREAL

Carte grise française
French title

Châssis nº AR1426696
Moteur nº AR00564*01328

60.000 - 80.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Vendue neuve en France
- Moteur intégralement refait en 2014
- Voiture bien préservée

- *Sold new in France*
- *Full engine rebuild in 2014*
- *Well preserved car*



Pour l'exposition internationale de Montréal en 1967, il fut demandé à Alfa Romeo de présenter une voiture représentative du « *symbole de la plus grande aspiration que l'homme puisse réaliser en matière d'automobile* ». La réponse fut un prototype étudié en collaboration avec Bertone, appelé « Montréal » pour la circonstance. Sa version aboutie fut commercialisée en 1970.

L'exemplaire que nous présentons fut vendu neuf en France, ainsi que le confirme sa plaque d'importateur. D'une élégante teinte « grigio » avec sellerie en tissus assortie, il fut immatriculé le 21 novembre 1974. En 1983, la voiture est enregistrée dans le Gard, puis, change de mains en janvier 1990. Deux ans plus tard, un ancien contrôle technique mentionne un kilométrage de 60 738 km au compteur. C'est en 2014 que ce coupé hors-norme a rejoint sa collection actuelle, et la même année, son moteur a bénéficié d'une réfection complète chez l'excellent Frank Opderbeck. Depuis, pas plus de 3 000 km ont été parcourus tandis que le compteur affiche 67 220 km. Avec sa tôlerie saine et bien alignée, et sa belle sellerie qui semble d'origine, cette Alfa Romeo a visiblement connu une vie paisible qui a contribuée à son état de préservation exceptionnel. Véritable prototype rendu utilisable sur route, la Montreal étonne toujours tant par sa ligne exceptionnelle que son tableau de bord original, la belle combinaison de couleurs de cet exemplaire met cet exercice de style particulièrement en valeur.

For the Montreal International Show of 1967, Alfa Romeo was invited to present a car representing "man's highest aspiration in terms of cars". The response was a prototype designed in collaboration with Bertone, given the name "Montreal" for the occasion. The finalised version was marketed in 1970.

The example on offer sold new in France, as the constructor's plaque confirms. Presented in an elegant "grigio" colour with matching cloth upholstery, it was registered on 21 November 1974. In 1983 the car was registered in Gard, changing hands in January 1990. Two years later, an old MOT records a mileage of 60,738km on the odometer. It was in 2014 that this special coupe joined the current collection and the engine was completely rebuilt by the excellent Frank Opderbeck the same year. The car has covered less than 3000 km since then, and the odometer currently stands at 67,220 km. With sound, well-aligned bodywork and lovely upholstery that appears to be original, this car has clearly led a peaceful life contributing to its exceptionally well-preserved condition. A genuine prototype made usable for the road, the Montreal remains an amazing car for its outstanding styling. A design exercise that is shown off particularly well by our example, with its original dashboard and superb combination of colours.

194

1970 MASERATI GHIBLI 4.7L

Carte grise française
French title

Châssis nº AM 115*1402
Moteur nº AM 115*982

160.000 - 200.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Un des plus beaux dessins de Giugiaro
- Moteur récemment refait à finir de roder
- Véhicule soigné et prêt à prendre la route

- *One of Giugiaro's most beautiful designs*
- *Engine recently rebuilt, running-in to be completed*
- *Well cared-for car, ready to be driven*



Selon la fiche usine présente au dossier, notre Ghibli 4.7L, châssis 1402 fut produite le 8 novembre 1969 et mise en circulation presque un an plus tard, le 1er septembre 1970 dans la région de Rome. Elle séjournera d'ailleurs la majeure partie de sa vie en Italie. C'est en 2014 qu'elle arrive en France alors dans sa superbe combinaison de couleur actuelle associant une robe noire à un intérieur en cuir « Senape ». Restaurée dans le passé, le noir lui fut préféré au « Blu Scuro » d'origine, un bleu foncé assez proche du noir. Particulièrement bien conservée, sa sellerie très certainement d'origine et ayant bénéficié de soins propose une très belle patine et l'ensemble des moquettes restaurées dans le passé sont en très bel état. Acquise aux enchères en 2016 par son actuel propriétaire, un grand amateur d'automobiles et un fin connaisseur du modèle, ce dernier va procéder suite à un souci mécanique à la réfection complète

According to its factory build card, this Ghibli 4.7, chassis no. 1402, was built on 8 November 1969 and first registered nearly a year later, on 1 September 1970, in the Rome area. It went on to spend most of its life in Italy. In 2014, it came to France, by then finished in its superb current combination of black paint and a 'Senape' leather interior. It had previously been restored, with black chosen in preference to its original 'Blu Scuro', a very dark blue. Particularly well preserved, its upholstery is undoubtedly original and has been well cared for, giving it an attractive patina; all the carpets were previously restored and are in very good condition. Its current owner, a great car enthusiast and connoisseur of the model, bought the car at auction in 2016; following a mechanical problem, he had the engine entirely rebuilt in 2017. The work was done by the specialist QM Developments







de son moteur en 2017. Elle fut réalisée par le professionnel QM Developments situé à Gullegem en Belgique. Le montant des travaux est alors, factures à l'appui, supérieur à 40 000 € et son rodage sera d'ailleurs à terminer car la voiture n'a que peu roulé depuis. Ce bloc qui n'est pas celui d'origine mais du bon type est donc prêt à parcourir des milliers de kilomètres pour le plus grand plaisir des occupants de la voiture. Elle dispose d'un superbe échappement inox. Saine dans son ensemble, en bel état de présentation et bénéficiant d'une mécanique revue par un professionnel, notre exemplaire à l'estimation attractive devrait certainement séduire les amoureux de la Ghibli, dont le sublime dessin du jeune Giorgetto Giugiaro associé à un V8 double arbres restera pour toujours un chef d'œuvre automobile.

at Gullegem in Belgium at a cost of more than 40,000 € (as the invoices show). As the car has been little used since, its running-in will need to be completed. The engine bloc is not original, but is of the correct type and is therefore ready to cover thousands of miles to the delight of the car's passengers. It has a superb stainless steel exhaust. In sound overall condition, attractively presented and with its engine professionally rebuilt, this example, with its attractive estimated price, should certainly appeal to fans of the Ghibli. Its magnificent design, by a young Giorgetto Giugiaro, mated to a twin-cam V8, will remain forever an automotive masterpiece.

195

Moins de 10 500 km d'origine */ Less than 10,500 km from new*

1991 BMW Z1

Carte grise française
French title

Châssis nº WBABA91020AL05080

50.000 - 70.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Premier modèle de la lignée des roadsters Z
- Carnet, manuels, filet coupe-vent
- Véhicule ludique très attachant

- ***First model from the Z roadster family***
- ***Manuals, logbook, and windproof net***
- ***An endearing, fun sportster***



En 1987, BMW lance un petit roadster deux places très novateur avec ses portes escamotables, c'est le Z1 qui sera produit à 8 000 exemplaires. Celui que nous présentons fut mis en circulation le 19 juillet 1991, livré neuf en Italie à la concession BMW C.A.R. de Raguse en Sicile qui a conservé ce véhicule et l'a mis en exposition dans son showroom pendant 25 ans, le faisant rouler de temps en temps. Notre Z1 arbore une jolie carrosserie rouge « Top Rot » associée à un intérieur cuir/nubuck gris foncé à motif « camouflage ». Son compteur fut remplacé dans le passé comme en témoigne son carnet d'entretien et le véhicule ne totalise aujourd'hui qu'un peu plus de 10 500 km depuis l'origine ce qui explique son état de fraicheur actuel. Lorsque son actuel propriétaire en fait l'acquisition en juin 2016, la voiture se trouvait alors encore en Italie, toujours chez le même concessionnaire BMW et avec ses pneus d'origine gage du peu de km parcourus. Il bénéficia alors, en plus d'un entretien courant, du remplacement de la courroie de distribution. Les quatre pneus remplacés en 2016 n'ont depuis parcouru que 4 000 km. Notre exemplaire dispose aussi d'un filet anti-remous et de ses doubles de clefs et de tous ses manuels et de son carnet d'entretien. Voiture 100 % plaisir, au design unique, ce petit roadster est amusant à conduire et plaisant à regarder. Notre exemplaire avec son faible kilométrage est une vraie opportunité proposée de surcroit sans réserve.

In 1987, BMW launched a very innovative, small two-seater roadster with retractable doors, the Z1, of which just 8,000 were made. The one on offer was registered on 19 July 1991, and delivered new in Italy to the BMW C.A.R. in Ragusa, Sicily. They kept the vehicle, and put it on display in their showroom for 25 years, running it occasionally. This Z1 sports a pretty red "Top Rot" bodywork combined with a dark grey leather/nubuck interior with a "camouflage" pattern. Its odometer was replaced in the past, as shown in the maintenance booklet, and the vehicle now totals just over 10,500 km since new, which explains its good condition. When its current owner acquired it in June 2016, the car was still in Italy at the time, still at the same BMW dealership, and with its original tires, guarantee of the low mileage. In addition to routine maintenance, it has benefited from the replacement of the timing belt. The four tires were replaced in 2016 and have covered only 4000km since. This example also has an anti-eddy net, as well as its duplicate keys, all its manuals and maintenance book. A 100 percent fun car, with a unique design, this little roadster is a joy to drive and a pleasure to look at. This low mileage example is a great opportunity offered without reserve.

196

1ère main, moins de 14 500 km d'origine / *One owner, less than 14,500 km from new*

1991 PEUGEOT 205 GTI 1,9L

Carte grise française
French title

Châssis nº VF32OCD6224756645

40.000 - 60.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Incroyable état de préservation
- Equipée de toutes les options d'époque
- Sortant de révision chez Peugeot, Carnets

- ***Incredible conserved condition***
- ***Equipped with all the period options***
- ***Recently serviced by Peugeot, logbooks***



Il est unique de trouver une 205 GTI dans un état de préservation aussi excellent. Achetée neuve par un diplomate parisien, ce dernier avait des voitures de fonction et cette 205 servait principalement à sa femme pour de courts déplacements. Il acheta la voiture dans la concession Peugeot d'Avallon, proche de sa résidence secondaire, dans sa configuration noir/ intérieur sellerie en cuir noir. Il avait au préalable demandé une voiture avec toutes les options disponibles sur le catalogue : toit ouvrant, direction assistée, ABR, climatisation et intérieur tout cuir. Au début des années 2000, sa femme ne fut plus en mesure d'utiliser la voiture alors qu'elle avait parcouru moins de 14 000 km. La voiture ne fut plus utilisée qu'occasionnellement, sans être jamais oubliée, garée dans un garage chauffé.

Ce qui frappe lorsque l'on ouvre la porte, c'est l'état général de la voiture. Les moquettes ne sont pas marquées, le cuir des sièges est superbe et sans traces d'usure. Nous avons pu inspecter les soubassements qui sont, eux aussi, dans un état exceptionnel. La voiture vient d'être révisée chez Peugeot G2 à Triel sur Seine, grand spécialiste du modèle. Le garage a apposé dans le carnet d'entretien le premier tampon ! Plus de 2000 € ont été dépensés, la distribution, les pneus ainsi que les pompes à essence ont été changés.

N'ayant connu qu'un seul propriétaire, étant dans un état d'origine exceptionnel, cette 205 GTI est une version non catalysée et possède le moteur le plus puissant, développant 130 ch. Il s'agit donc de la version la plus désirable, dotée des meilleures spécifications possibles, n'ayant parcouru que 14 500 km depuis sa sortie d'usine. Une 205 GTI exceptionnelle et introuvable dans cet état, prête à satisfaire le nostalgique le plus exigeant.

It is unheard of to find a 205 GTI in such an excellent state of preservation. This 205 was bought new by a Parisian diplomat, primarily for his wife to use on short journeys, as he had the use of official cars. He acquired it from the Peugeot dealer in Avallon, near his second home, delivered in black with black leather interior. He had requested a car with every option available in the catalogue: sunroof, power steering, ABS, air conditioning and all leather interior. At the start of the 2000s, his wife was no longer in a position to use the car, which had covered less than 14,000 km at this point, and it was parked in a heated garage, used occasionally and not forgotten about.

What is striking when you open the door, is the overall condition of the car. The mats are unmarked, the seat leather is superb with no signs of wear. We had a look at the underbody which is also in exceptional condition. The car has just been serviced by Peugeot G2 at Triel sur Seine, a major specialist for the model. The garage stamped the logbook for the first time ! Over 2000 € was spent on the car, with valve gear, tyres and fuel pump replaced.

Having had just one owner from new, this exceptionally original 205 GTI is an uncatalysed model with the most powerful engine, producing 130 bhp. It is therefore the most desirable version, in the best specification, that has covered just 14 500 km since leaving the factory. A 205 GTI, exceptional and rarely seen in this condition, ready to satisfy the most demanding enthusiast's nostalgia.

197

1977 CITROËN CX 2400 GTI

Carte grise française
French title

Châssis nº MAMEOOME4OO7

15.000 - 25.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Dans les mêmes mains de 1977 à 2019
- Magnifique sellerie en jersey à motif grec
- Incroyable patine d'usage, avec 83 750 km

- *In the same ownership from 1977 to 2019*
- *Beautiful jersey upholstery with Greek pattern*
- *Incredible patina, with 83,750km*



Cette CX GTI a passé la majeure partie de sa vie dans les Hauts de Seine, elle fut mise en circulation le 30 septembre 1977, achetée neuve par un chef d'entreprise de Suresnes et ne changera de propriétaire qu'en avril 2019. Très certainement remisée au cours des années 2010, cette CX arbore une assez incroyable patine et se trouve à n'en pas douter en état d'origine. Son actuel propriétaire, grand amateur du modèle a succombé à son charme conscient de la rareté d'un exemplaire dans un tel état. Remise en route afin d'être mécaniquement capable de parcourir toutes distances, de nombreux travaux mécaniques ont été effectués. Le moteur a été sorti de la voiture, les 5 sphères ont été remplacées, le réservoir et les durites d'essence ont été changés, les 4 pneus et les supports moteur ont été remplacés et les injecteurs ont été révisés. Ce modèle GTI arbore une robe « bleu régate » connue de tous les amateurs du modèle et tout à fait patinée. Sa sellerie de jersey à motifs grecs assortie est très rare car elle ne fut proposée au catalogue pour le seul millésime 1978 et se trouve particulièrement bien conservée. Il y a tout lieu de penser que son kilométrage affiché de 83 750 km au compteur est celui d'origine compte tenu de l'histoire et de l'état de la voiture. Il est extrêmement rare de pouvoir trouver un exemplaire dans un tel état d'origine. Il pourra faire l'objet d'une reprise complète en carrosserie ou être conservé ainsi avec sa patine du temps et vous offrir le meilleur des voyages dans le temps.

This CX GTI has spent most of its life in the Hauts de Seine area. It was registered on September 30, 1977, when it had been bought new by a company manager from Suresnes and the ownership didn't change until April 2019. Probably stored during the 2010s, this CX shows an incredible patina and is undoubtedly in original condition. Its current owner, a great fan of the model, succumbed to its charm, aware of the rarity of an example in such a condition. The mechanicals were overhauled so that the car could cover long distances. The engine was removed from the car, the 5 spheres were replaced, the fuel tank and hoses were changed, all 4 tires and engine mounts were replaced, and the injectors were overhauled. This GTI model wears a "regatta blue" livery known to all model enthusiasts, and that has a lovely patina. Its jersey upholstery with a matching Greek pattern is very rare because it was only offered for the model year 1978 and is particularly well preserved. There is every reason to believe that its displayed mileage of 83,750 km on the odometer is the original one, given the history and the condition of the car. It is extremely rare to find an example in such original condition. It can be the subject of a complete restoration, or even better to be preserved with its patina of time, offering you the best in terms of time travel.

198

1960 RENAULT FLORIDE (R1092) AVEC HARD-TOP

Carte grise française
French title

Châssis nº 39552
Moteur nº 61352

25.000 - 45.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Restauration complète documentée
- Préparation Ferry d'époque
- Nombreux accessoires spécifiques

- *Complete, fully documented restoration*
- *Prepared with a period Ferry kit*
- *Many special accessories*



Cette Floride est exceptionnelle à plus d'un titre, à commencer par son historique limpide puisqu'elle est sortie d'usine fin décembre 1960 et fut immatriculée en Sarthe le 8 mars 1963. Elle n'a connu que 4 propriétaires depuis, l'actuel ayant été séduit, lors de son achat en 2018, par son état de préservation et la préparation mécanique attribuée à Pierre Ferry dont elle avait bénéficié à l'époque. Son moteur type 670-05, conforme à l'origine (identique à celui de la Dauphine Gordini), avait reçu des pistons bombés, un arbre à cames spécial, une culasse retravaillée avec grosses soupapes et doubles ressorts de soupapes, le tout coiffé d'un cache-culbuteur Ferry. La tubulure d'admission d'époque reçoit un carburateur Weber double corps de 32, coiffé d'un filtre à air Autobleu, tandis que la partie échappement a été fluidifiée. La voiture dispose de la boîte à 4 vitesses optionnelle, de freins à disques à l'avant, ainsi que d'une barre de renfort au niveau des longerons arrière et de tirants réglables venant rigidifier le guidage du train arrière. L'esthétique n'est pas en reste avec 4 superbes enjoliveurs Robergel « Diamond » qui seront fournis, et à bord, un compte-tours optionnel spécifique prend place sous le tableau de bord. Cette Floride sort de 3 ans de restauration complète avec mise à nu de la carrosserie, repeinte dans sa teinte « vert Bornéo » d'origine. La belle sellerie d'origine a pu être conservée, tandis que la mécanique a été entièrement remise en état en conservant la préparation d'époque. Les trains roulants ont également été intégralement restaurés. Accompagné de documents d'époque et d'un important dossier de restauration, cet exemplaire, sans parler de ses accessoires, est certainement l'un des plus beaux sur le marché.

This Floride is exceptional in many ways, starting with its clear history, as it left the factory at the end of December 1960 and was registered in the Sarthe on 8 March 1963. Since then, it has had only four owners, the last of whom bought it in 2018, won over by its condition and the mechanical preparation carried out in period and attributed to Pierre Ferry. Its type 670-05 engine, to correct original specification (and identical to that of the Dauphine Gordini), was fitted with dome-shaped pistons, a special camshaft and a revised cylinder head with big valves and twin valve springs, crowned by a Ferry rocker cover. The period inlet manifold was mated to a Weber 32 twin-choke carburettor and Autobleu air filter, while the exhaust system was also made freer flowing. The car has the optional 4-speed gearbox and front disc brakes, as well as a strengthening brace for the rear side members and adjustable tie rods for firmer control of the rear suspension. Nor was the car's appearance overlooked, with a set of superb Robergel 'Diamond' wheel trims wich will be given and, inside, an optional rev counter specially mounted under the dashboard. The car has just emerged from a complete restoration lasting 3 years; the body was stripped to bare metal and repainted in its original 'Borneo green'. The attractive original upholstery was kept, while the engine was completely overhauled, with its period preparation retained. The running gear was also entirely restored. This Floride, which comes with period documents and an extensive restoration file, not to mention its accessories, is certainly one of the best on the market.

199

1956 PORSCHE-DIESEL TYPE A111 JUNIOR

Carte grise française
French title

Châssis nº 10834

15.000 - 25.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Très belle remise en état
- Marque de renom
- Design et couleurs mythiques

- *Beautiful restoration*
- *Renowned brand*
- *Legendary design and colors*



Notre joli tracteur Porsche est un modèle Junior, A 111, de 1956 qui fut livré neuf en France par les Ateliers Ph.Goetzmann S.A. situés à Strasbourg. Il est mu par un moteur monocylindre diesel de 822 cm^3 qui, refroidi par air, développe 12 ch à 2 200 tr/mn et est accouplé à une boîte de vitesses à 4 rapports. Son actuel propriétaire, amateur de tracteurs et restaurateur amateur en fit l'acquisition auprès d'un agriculteur, qui lui, en avait hérité de son père. Quelque peu effrayé par l'ampleur de la restauration à mener, ce dernier se décida à le vendre. Un important travail de restauration a donc été nécessaire et notre exemplaire a ainsi été entièrement démonté, l'ensemble des éléments de carrosserie, sablés, puis repeints dans leur célèbre teinte rouge d'origine afin de retrouver leur éclat d'antan. Côté mécanique, le haut moteur a été ouvert et les segments remplacés par sécurité de sorte que l'ensemble est de nouveau opérationnel. Il fut aussi chaussé de quatre pneus neufs et la restauration s'acheva en 2021 ce qui signifie que notre Junior n'a que très peu roulé depuis. Avec sa belle allure et son blason Porsche sur le capot, notre tracteur a toute sa place dans une collection distinguée mais pourra aussi vous apportez une aide précieuse dans tous travaux d'extérieur.

This pretty Porsche tractor is a Junior model, A 111, from 1956, which was delivered new in France by Ateliers Ph. Goetzmann S.A in Strasbourg. It is powered by an 822cc single-cylinder air-cooled diesel engine, which develops 12bhp at 2200 rpm and is mated to a 4-speed gearbox. Its current owner, a tractor enthusiast and amateur restorer, acquired it from a farmer, who had inherited it from his father. A little frightened by the extent of the restoration to be carried out, the latter decided to sell it. Significant restoration work was therefore necessary, and this example was completely disassembled, all the bodywork components sandblasted, then repainted in the famous original red shade to take the vehicle back to its former glory. On the mechanical front, the top of the engine was opened and the segments replaced for safety. Four new tires have been shod and the restoration was completed in 2021, which means that this Junior has hardly been driven since. With its beautiful looks and its Porsche crest on the hood, this tractor has its place in a selective collection, or can provide you with invaluable help in taking care of your garden or estate.

200

1961 PORSCHE 356 BT5 1600 ROADSTER DRAUZ

Carte grise française
French title

Châssis nº 88376
Moteur nº P 603614
Boite nº 39449

110.000 - 160.000 €

- Superbe projet de restauration
- Livré neuf en France
- Moteur et boîte de vitesses d'origine
- Dans la même famille depuis 1983

- *Superb restoration project*
- *Delivered new in France*
- *Original engine and gearbox*
- *In the same family since 1983*



C'est en 1983 que ce roadster a été offert pour ses 19 ans à l'actuel propriétaire par son père. Livré neuf en France par Sonauto le 25 août 1960, il fut immatriculé pour la première fois le 13 juin 1961 et n'a a priori jamais quitté le département du Rhône depuis. Il ne connut qu'un seul propriétaire de 1966 à 1983 et fut arrêté et remisé de nombreuses années après avoir subi un léger choc à l'avant. Son actuel propriétaire, alors jeune passionné d'automobile, va entreprendre une restauration complète sur près de 10 ans effectuant la majeure partie du travail lui-même et faisant appel à des professionnels quand cela était nécessaire. A l'issue de la restauration, la voiture fera l'objet d'un reportage dans le magazine Flat 6 en 1993. Immobilisé sans rouler ces dernières années et ayant bénéficié d'une rénovation désormais ancienne, notre 356 devra faire l'objet d'une nouvelle restauration notamment en carrosserie sur laquelle les matériaux de l'époque ont travaillé. Son moteur a été remis en route et les freins ont fait l'objet d'une réfection toute récente. La sellerie, les moquettes ainsi que la capote, couvre capote et couvre tonneau qui avaient été refaits par un sellier sont encore en bon état de conservation et pourront peut-être être conservé. Notre roadster possède toujours son moteur et sa boîte de vitesses d'origine ainsi que le confirme son certificat d'authenticité Porsche. Sa livrée d'origine combinait une robe grise référence 6007 à un intérieur en simili rouge tel qu'il le possède aujourd'hui. Rare et recherché, notre exemplaire constitue un joli projet de restauration offrant la perspective de posséder un véhicule « full matching » jalousement conservé dans les mêmes mains depuis près de 40 ans.

This roadster has been offered to the current owner by his father for his 19th birthday. Delivered new in France by Sonauto on 25 August 1960, it was first registered on 13 June 1961 and has not left the department of Rhône since. The car kept the same owner between 1966 and 1983, during which time it was taken off the road and put away for a number of years, following a minor impact at the front. The current owner, a young automobile enthusiast at the time, took on the full restoration of his car over a ten-year period, carrying out most of the work himself and calling on professionals when necessary. Once the restoration was complete, the car was the subject of a feature in the Porsche magazine Flat 6 in 1993. Having sat without been driven in recent years, its restoration now being old, our 356 will require a new restoration, in particular the bodywork, on which the materials used in period altered. The engine has been started up and the brakes were repaired recently. The upholstery, carpets, hood, hood cover and tonneau cover were renewed by a specialist, remain in good condition and could possibly be preserved. Our roadster still has its original engine and gearbox, as confirmed by the Porsche certificate. The car was originally liveried in grey reference 6007 with red leatherette interior, and it retains this combination today. Rare and highly sought-after, our example offers a nice restoration project with the chance to own a full matching numbers car that has been kept by the same hands for nearly 40 years.

1950 PORSCHE 356 PRE-A 1100

Titre de circulation allemand
German title

Châssis nº 5227
Moteur nº P-0177

450.000 - 600.000 €

- Le 188ème exemplaire produit
- Restauration récente de grande qualité
- Couleurs d'origine

- *The 188th car built*
- *Recent high-quality restoration*
- *Original colours*

D'après son document de fabrication « Kardex », cette voiture est sortie d'usine le 14 octobre 1950, ce qui en fait un des premiers exemplaires produits, les plus recherchés par les connaisseurs. En effet, la Porsche 356 fût dévoilée au Salon de Genève 1949 et les premiers exemplaires furent commercialisés au cours de l'année 1950. L'exemplaire présenté est le 188ème assemblé et fut délivré neuf le 14 octobre 1950. C'est la société « Südbad Automobilgesellschaft. » de Freiburg en Allemagne qui en fait l'acquisition, puis, la voiture repasse à l'usine pour un contrôle à 1706 km, le 6 avril 1951. De nombreux documents témoignent ensuite de différents changements de propriétaires en Allemagne, puis en Autriche. Son actuel propriétaire, grand collectionneur et fin connaisseur du modèle en a fait l'acquisition en 2014, puis lui fait bénéficier d'une restauration complète de grande qualité dont témoignent des photos. La carrosserie, entièrement décapée, puis remise en état, est repeinte dans son élégante teinte noire d'origine (peinture nitrocellulosique), tandis que l'habitacle retrouve un intérieur en drap rouge sombre, comme à sa sortie d'usine. Le moteur d'origine, qui portait le numéro 0228, n'était déjà plus sur la voiture en 1964, mais un moteur similaire, avec bloc en deux parties, a été

According to its 'Kardex' document, this 356 left the factory on 14 October 1950, making it one of the first cars built and the most sought-after by connoisseurs. The Porsche 356 was presented at the 1949 Geneva Motor Show, and the first examples were sold during 1950. The example presented here is therefore the 188th car built and was delivered new on 14 october 1950. It was bought by the company Südbad Automobilgesellschaft. in Freiburg, Germany, and it subsequently returned to the factory for an inspection at 1706km on 6 April 1951. Numerous papers then document the different changes of ownership in Germany and later in Austria. Its current owner, a leading collector and connoisseur of the model, acquired the car in 2014 and had a complete, high-quality restoration carried out, as can be seen from the photos. The body was completely stripped bare, before being restored and resprayed in its original elegant black (using nitrocellulose paint), while the interior was retrimmed in dark red cloth, just as when it left the factory. The original engine (no. 228) was no longer with the car in 1964, but a similar engine, with a block in 2 parts, was entirely rebuilt and installed in the car. Naturally, the running gear and electrical











intégralement refait puis installé dans la voiture. Bien évidemment, les trains roulants ont été restaurés, tout comme le circuit électrique. Le résultat est de très belle facture et met particulièrement bien en valeur cet exemplaire historiquement intéressant qui n'a parcouru que 6 km depuis sa résurrection. Véritable pièce de musée, et accompagnée de nombreux documents, cette 356 mérite de rejoindre une collection élitiste.

system were restored. The result is to a very high standard and sets off this historically interesting example particularly well; it has covered only 6km since it was brought back to life. A true museum piece, supplied with numerous documents, this 356 deserves to join a very select collection.



COLLECTION ERNST R. SCHUSTER

Gentleman collectionneur
A gentleman and a collector

Lots 202 et 203





La passion pour l'automobile a conduit Ernst Schuster à s'intéresser dès son plus jeune âge aux plus belles voitures de sport et de course. Il a commencé sa carrière de pilote au volant d'une Ferrari 250 châssis court avec laquelle il a participé à plusieurs courses historiques à la fin des années 70 / début des années 80. A bord de sa Porsche 908/3, il a pris part à de grandes épreuves historiques au Nürburgring, à Goodwood, à Laguna Seca et jusqu'à la Targa Florio en 1986, où il a terminé troisième.

Sa fascination pour les compétitions historiques lui a ouvert les portes du sport automobile moderne et, en participant au Championnat du Monde d'endurance en 1986, il a pu réaliser son plus grand rêve, celui de s'engager aux 24 Heures du Mans. Pour ce Championnat, l'équipe Schuster disposait d'une Porsche 936 C ex-Joest Racing, correspondant au Groupe C1.

Faisant équipe aux 24 Heures du Mans avec le Dr. Sigi Brunn et Rudi Seher, il a pu décrocher avec cette voiture déjà âgée une incroyable sixième place, derrière plusieurs Porsche d'usine ou d'écuries de renom. A l'issue du Championnat du Monde, l'équipage s'est classé onzième, remarquable performance parmi les équipes usine comme Porsche, Mercedes, Jaguar et autres.

Au début des années 1990, Ernst Schuster a participé à plusieurs courses historiques en Europe et aux États-Unis, notamment à Road Atlanta à bord de sa 908/3 et Laguna Seca avec sa 908 LH Martini.

Véritable gentleman driver, sa passion et son enthousiasme pour le sport automobile lui ont permis de nouer de nombreuses amitiés dans le monde entier.

Ernst Schuster developed an interest in the finest sports and racing machines from a very young age, having always had a passion for cars. He began his racing career at the wheel of a short chassis Ferrari 250 SWB, taking part in various historic race meetings at the end of the 1970s/ early 1980s. He competed in his Porsche 908/3 in major historic events at the Nürburgring, Goodwood and Laguna Seca, as well as the Targa Florio in 1986, where he finished third.

His participation in historic racing opened doors that led to an involvement in modern motorsport. Competing in the World Endurance Championship in 1986, he was able to fulfil his greatest dream of taking part in the Le Mans 24 Hours. The Schuster team drove an ex-Joest Racing Porsche 936 C, a Group C1 car in this championship. For the Le Mans 24 Hours, driving what was already an old car with teammates Dr. Sigi Brunn and Rudi Seher, he clinched an incredible sixth place, finishing behind several factory Porsche and other well-known teams. At the end of the World Championship, the team was classified in 11th place, a remarkable performance, set against the factory teams of Porsche, Mercedes, Jaguar and others.

At the start of the 1990s, Ernst Schuster took part in various historic race events across Europe and the US, notably at Road Atlanta in his 908/3 and Laguna Seca in his 908 LH Martini.

A true gentleman driver, his passion and enthusiasm for motorsport has won him many friends the world over.

202

Entre les mains de Ernst Schuster depuis près de 40 ans */ Owned by Ernst Schuster for nearly 40 years*

1974 PORSCHE 911 CARRERA RSR 3.0L

Véhicule de compétition
Sans titre de circulation
Competition vehicle
Unregistered

Châssis n° 911 460 9077
Production n° 104 4163
Moteur n° 684 0095

1.800.000 - 2.400.000 €

- Prestigieux palmarès avec Gelo Racing (24 Heures du Mans, 1000 km du Nürburgring…)
- Historique suivi et limpide
- Piloté à l'époque par Neuhaus, Stommelen, Barth, Fitzpatrick, Hezemans
- Restauration de grande qualité

- ***Prestigious racing history with Gelo Racing (Le Mans 24 Hours, Nürburgring 1000 Km ...)***
- ***Clear, well-documented history***
- ***Driven in period by Neuhaus, Stommelen, Barth, Fitzpatrick and Hezemans***
- ***High-quality restoration***



1974, 1000 Km Nürburgring Fitzpatrick-Barth © www.mcklein.de

Une Porsche Carrera RSR 3.0 est, en soi, une machine exceptionnelle. L'exemplaire que nous présentons l'est plus encore, par son palmarès prestigieux et son état magnifiquement restauré.

Pour Porsche, la compétition est une seconde nature et le constructeur a donné naissance à quelques-unes des meilleures machines de course de leur époque. La Carrera RSR fait partie de ces stars et, au cours des saisons 1974 et 1975, elle a écumé les circuits, dominant sa catégorie en affichant des performances de haut niveau et une robustesse qui lui permettait de terminer les courses. Issue de la célèbre Carrera RS 2.7, la 2,8 litres

Any Porsche Carrera RSR 3.0 is an exceptional machine. But the car we are presenting is even more remarkable, thanks to its prestigious racing history and superbly restored condition.

For Porsche, competition was second nature and the company produced some of the best racing machines of their time. The Carrera RSR was one of the stars, and during the 1974 and 1975 seasons, it flew around the circuits, dominating its category with its outstanding performance and strong construction, which ensured it finished. Derived from the famous Carrera RS 2.7, the 2.8-litre RSR in turn

RSR a ensuite évolué en 3,0 litres RSR, ultime déclinaison du modèle avant l'ère des 934/935 Turbo. Elle a raflé de multiples titres en FIA Groupe 4, ainsi qu'aux États-Unis en championnats IMSA et Trans-Am.

La 3.0 RSR était équipée du moteur type 911/75 avec arbres à cames spéciaux, double allumage, injection Bosch, lubrification par carter sec et échappement par deux mégaphones produisant une sonorité propre à réveiller les plus blasés... Avec une cylindrée de 2 992 cm^3 et un taux de compression élevé, la puissance dépassait les 300 ch à 8 000 tr/mn, transmise aux roues par une boîte 5 rapports et un embrayage Sachs. Les ressorts de suspension étaient en acier ou en titane.

La Porsche Carrera RSR reposait sur des jantes à cinq branches et fixation centrale (identiques à celles de la 917), chaussées de pneus ultra-larges de 14 pouces à l'arrière. Comme toujours chez le constructeur de Weissach, le poids avait fait l'objet de toutes les attentions et, grâce à des panneaux de carrosserie allégés et un habitacle dépouillé, il ne dépassait pas 900 kg. Ces caractéristiques permettaient à ce bolide de dépasser 270 km/h en pointe et de passer de 0 à 100 km/h en moins de 5 secondes.

Bien née, la 911 Carrera RSR s'est révélée une des meilleures « compétition-client » jamais produites par le constructeur. Sa production s'est limitée à moins de 60 exemplaires, ce qui en fait aussi une des plus rares.

L'exemplaire que nous présentons, n°9077, a été vendu neuf à Georg Loos, pour son écurie Gelo Racing. Pilote allemand ayant notamment remporté en 1968 l'épreuve de Zolder à bord d'une Porsche 910, Georg Loos a créé en 1970 Gelo Racing (des deux premières lettres de son prénom et son nom) et a continué >>>

evolved into the 3.0-litre RSR, the ultimate version of the model before the era of the 934 and 935 Turbos. It scooped a succession of titles in FIA Group 4, as well as in the IMSA and Trans-Am championships in the USA.

The 3.0 RSR was equipped with the Type 911/75 engine with special camshafts, dual ignition, Bosch fuel injection, dry-sump lubrication and a dual exhaust system whose sound would stir the most blasé onlookers ... With a capacity of 2992cc and a high compression ratio, it exceeded 300bhp at 8000rpm, with the power sent to the wheels through a 5-speed gearbox and Sachs clutch. The suspension springs were made from steel or titanium.

The Carrera RSR sat on five-spoke centre-lock wheels (identical to those of the 917), with ultra-wide (14in) tyres at the back. As always with Porsche, great attention was paid to the car's weight, and thanks to lighter body panels and a stripped-out interior, this was kept under 900kg. This enabled the car to reach a top speed of over 270kph and to accelerate from 0 to 100kph in under 5 seconds.

A true thoroughbred, the 911 Carrera RSR proved to be one of the best competition models for private customers Porsche had ever made. Less than 60 cars were built, making it one of the rarest too.

The car we are presenting, no. 9077, was sold new to Georg Loos for his Gelo Racing team. A German racing driver, who won at Zolder in 1968 driving a Porsche 910, Loos set up Gelo Racing (from the first two letters of his first and last names) in 1970 and continued to race with the team himself, while signing up several other drivers. His team was known for the excellent preparation of its cars and its fierce rivalry with another >>>



1976, Giro d'Italia Bernabei Borgia © www.mcklein.de



>>> à courir sous ses couleurs, tout en signant avec de nombreux autres pilotes. Son écurie était connue pour l'excellente préparation des voitures et sa concurrence acharnée avec un autre spécialiste Porsche, Kremer Racing. Un des plus beaux résultats de Gelo Racing sera son titre 1977 en championnat DRM, avec une Porsche 935 confiée à Rolf Stommelen.

Toujours est-il que, dès que la 911 RSR 3.0 est arrivée dans l'équipe, Gelo Racing l'a engagée dans les épreuves de la saison 1974 où l'on note en particulier deux victoires de catégorie aux 1000 Km du Nürburgring (John Fitzpatrick/ Jürgen Barth) et aux 1000 Km du Castellet (Tim Schenken/ Rolf Stommelen), ainsi que plusieurs podiums mais avec un abandon aux 24 Heures du Mans sur panne d'alternateur, alors que la voiture occupait la 25ème place (Georg Loos/Jürgen Barth/Clemens Schickentanz).

En 1975, la voiture a continué à courir pour Gelo Racing et a notamment remporté l'épreuve GT-EM1 d'Imola, entre les mains de John Fitzpatrick, tout en décrochant deux deuxièmes places à Hockenheim (EC-GT, Hezemans et DRM8, Fitzpatrick).

Cette Porsche RSR 3.0 a été ensuite vendue à Mario Balestra, en Italie. Sous la bannière « Renato Balestra », elle a pris part en 1976 à plusieurs épreuves nationales avec des résultats très honorables compte tenu de son âge : première du Groupe 5 à Monza, victoire lors d'une course à Pergusa, deuxième au Giro d'Italia, dixième aux 6 Heures de Vallelunga. On l'a retrouvée encore sur deux courses en 1977, avec une sixième place aux 6 Heures de Vallelunga.

En 1979, elle est achetée par B. Rebai, en Italie, qui l'a équipée d'un moteur de 934 turbo avant qu'elle ne soit victime d'un accident et vendue avec ses composants d'origine (moteur, boîte, jantes, etc.) au Suédois L. Nilsson. Celui-ci en a assuré la restauration selon sa >>>

>>>*Porsche specialist, Kremer Racing. One of Gelo Racing's best results was its title in the 1977 DRM championship, with a Porsche 935 driven by Rolf Stommelen.*

As soon as the 911 RSR 3.0 joined the team, Gelo Racing entered it in the 1974 season, when it achieved two class wins – at the Nürburgring 1000 Km (John Fitzpatrick/Jürgen Barth) and at the 1000 Km at Le Castellet (Tim Schenken/ Rolf Stommelen) – as well as numerous podiums. It had to retire, however, at the 24 Hours of Le Mans due to alternator failure, when it was in 25th place (Georg Loos/Jürgen Barth/Clemens Schickentanz).

In 1975, the car continued to race with Gelo Racing and won the GT-EM1 race at Imola, driven by Fitzpatrick, as well as claiming two second places at Hockenheim (EC-GT with Hezemans and DRM8 with Fitzpatrick).

The RSR 3.0 was then sold to Mario Balestra in Italy. Under the banner of 'Renato Balestra', it took part in several national events in 1976, achieving some very respectable results given its age: first in Group 5 at Monza, victory in a race at Pergusa, second in the Giro d'Italia and tenth in the 6 Hours of Vallelunga. It competed in a further two races in 1977, finishing sixth at the 6 Hours of Vallelunga.

In 1979, it was bought by B. Rebai in Italy, who installed a 934 Turbo engine before it was involved in an accident and sold with its original parts (engine, gearbox, wheels etc.) to the Swedish driver L. Nilsson. He restored it to its original specification. In 1982, it was bought by Gabriele Gottifredi from Crado, in Italy, and it may have taken part in the 1000 Kilometres of Monza with G. Gottifredi/G. Galimberti/G. Rebai, but without finishing. On 24 September 1985, it was sold to Ernst Schuster, >>>






PORSCHE

>>>configuration d'origine. En 1982, elle a été achetée par Gabriele Gottifredi, de Crado, en Italie, et il est possible qu'elle ait pris part aux 1000 Km de Monza avec G. Gottifredi/G. Galimberti/G. Rebai, en terminant sur un abandon.

Le 24 septembre 1985, elle est cédée à Ernst Schuster, qui en est encore l'actuel propriétaire. Elle est alors équipée du moteur n°684 0095 et est confiée à Sigi Brunn pour une remise en état qui s'est étalée de juin 1987 à juin 1991.

Depuis, elle n'a participé à aucune compétition mais a régulièrement été entretenue. Elle se trouve dans un état remarquable, avec une mécanique parfaitement réglée. Superbe dans sa robe rouge correspondant à sa configuration Gelo Racing, elle est équipée du moteur type 911/75 n° 684 0095. Cette voiture historique constitue une rare opportunité d'acquérir une Carrera RSR d'excellente provenance, dont le palmarès fait partie des plus brillants du genre, entre les mains du même propriétaire depuis près de 40 ans. Cette voiture est évidemment éligible aux épreuves historiques les plus intéressantes, dont Le Mans Classic où elle ne manquera pas de briller, comme à ses plus beaux jours.

>>> *who remains the owner today. It was equipped at the time with engine no. 684 0095 and was handed over to Sigi Brunn for a restoration which lasted from June 1987 until June 1991.*

It has not taken part in any races since then but has been regularly maintained. It is in remarkable condition, with a perfectly tuned engine. Looking magnificent in its red paintwork matching its Gelo Racing set-up, it is fitted with the Type 911/75 engine no. 684 0095. This historic car represents a rare opportunity to acquire a Carrera RSR with excellent provenance and some of the most outstanding results for the model in competition, which has been in the same ownership for nearly 40 years. Naturally, it is eligible for the top historic motorsport events including Le Mans Classic, where it is sure to perform as brilliantly as it did at the height of its career.



1975, 1000 Km Spa WCM Schenken Schurti © www.mcklein.de



1974, 1000 Km Nürburgring Fitzpatrick- Barth © www.mcklein.de



1975, Hockenheim, DRM8 Fitzpatrick © www.mcklein.de



1975, 1000 Km Nürburgring WCM Fitzpatrick Hezemans © www.mcklein.de

Racing history drawn up by John Starkey

Porsche 911 Carrera RSR, chassis no. 911 460 9077

1974

08/04: Nürburgring GT-EM5:
H. Muller, #144; DNF

25/04: 1000 Km Monza:
Neuhaus/Barth/Loos; #86; 11th overall,
3rd in GT category

05/05: 1000 Km Spa:
Neuhaus/Pesch/Loos, #54; 14th overall,
6th in GT category

19/05: 1000 Km Nürburgring: Fitzpatrick/
Barth, #45; 12th overall, winner of GT category

02/06: 1000 Km Imola:
Fitzpatrick/Loos, #148; DNF

08–9/06: 24 Hours of Le Mans:
Loos/Barth/Schickentanz, #64; retired
during 13th hour in 25th place due to alternator
problems

30/06: 1000 Km Zeltweg: Loos/Schenken,
#35; 11th overall, 3rd in GT category

15/08: 1000 Km Paul Ricard: Schenken/
Stommelen, #57; 8th overall, winner of GT
category

18/08: Enna GT, Pergusa: Loos; 10th

01/09: 6 Hours of Monza EC-GT:
Schickentanz/Barth, #14; 6th

15/09: Norisring Nürnberg : Stommelen; 5th

15/09: Norisring DRM7:
H. Muller, #6; DNF

29/09: 1000 Km Brands Hatch:
Hezemans/Schurti/Fitzpatrick, #53; 13th overall
and 2nd in GT category

10/11: 9 Hours of Kyalami:
Stommelen/Loos/Schenken, #21; 7th overall,
2nd in Group 4 (GT)

1975

23/03: 1000 Km Mugello WCM:
Hezemans/Fitzpatrick/Schurti, #45; 11th

31/03: 300 Km Nürburgring:
Fitzpatrick, #3; DNF

13/04: Imola GT-EM1:
Fitzpatrick, #48; winner

20/04: 1000 Km Monza WCM:
Fitzpatrick/Hezemans, #78; 7th

04/05: 1000 Km Spa WCM:
Schenken/Schurti, #44; 11th

25/05: Österreichring EC-GT:
Hezemans; 10th

01/06: 1000 Km Nürburgring WCM:
Fitzpatrick/Hezemans; #51; 9th

14–15/06: 24 Hours of Le Mans:
Schenken/Ganley, #59; DNF

29/06: Norisring EC-GT:
Schenken, #3; 3rd Trophy Race; DNF

20/07: Hockenheim EC-GT: Hezemans; 2nd

03/08: Misano: Schenken, #20; winner

17/08: Kassel-Calden EC-GT:
Schenken, #59; 3rd

31/08: Hockenheim, DRM8:
Fitzpatrick, #18; 2nd

07/09: Nürburgring SuperSprint:
Fitzpatrick, #2; RU

28/09: 6 Hours of Monza:
Fitzpatrick/Schurti, #15

02/11: Jarama: Fitzpatrick, #6; 3rd

1976

04/04: 6 Hours of Vallelunga:
Bernabei/Picchi, #14; 10th overall

02/05: Monza:
Bernabei; 2nd overall, winner of Group 5

14/05: Targa Florio:
Bernabei/Merendino, #39; 3rd overall

11 07: Pergusa:
Bernabei; overall winner

20/10: Giro d'Italia:
Bernabei/Borgia; 2nd overall.
Brown and white livery

1977

20/03: 6 Hours of Mugello:
Bernabei/Ticchi, #34; DNF

22/10: 6 Hours of Vallelunga:
Bernabei/Del Fante, #12; 6th

203

Dans la Collection Ernst Schuster depuis près de 40 ans / *In the Ernst Schuster Collection for nearly 40 years*

1968 PORSCHE 907 USINE

Voiture de compétition
Sans titre de circulation
Competition car
Unregistered

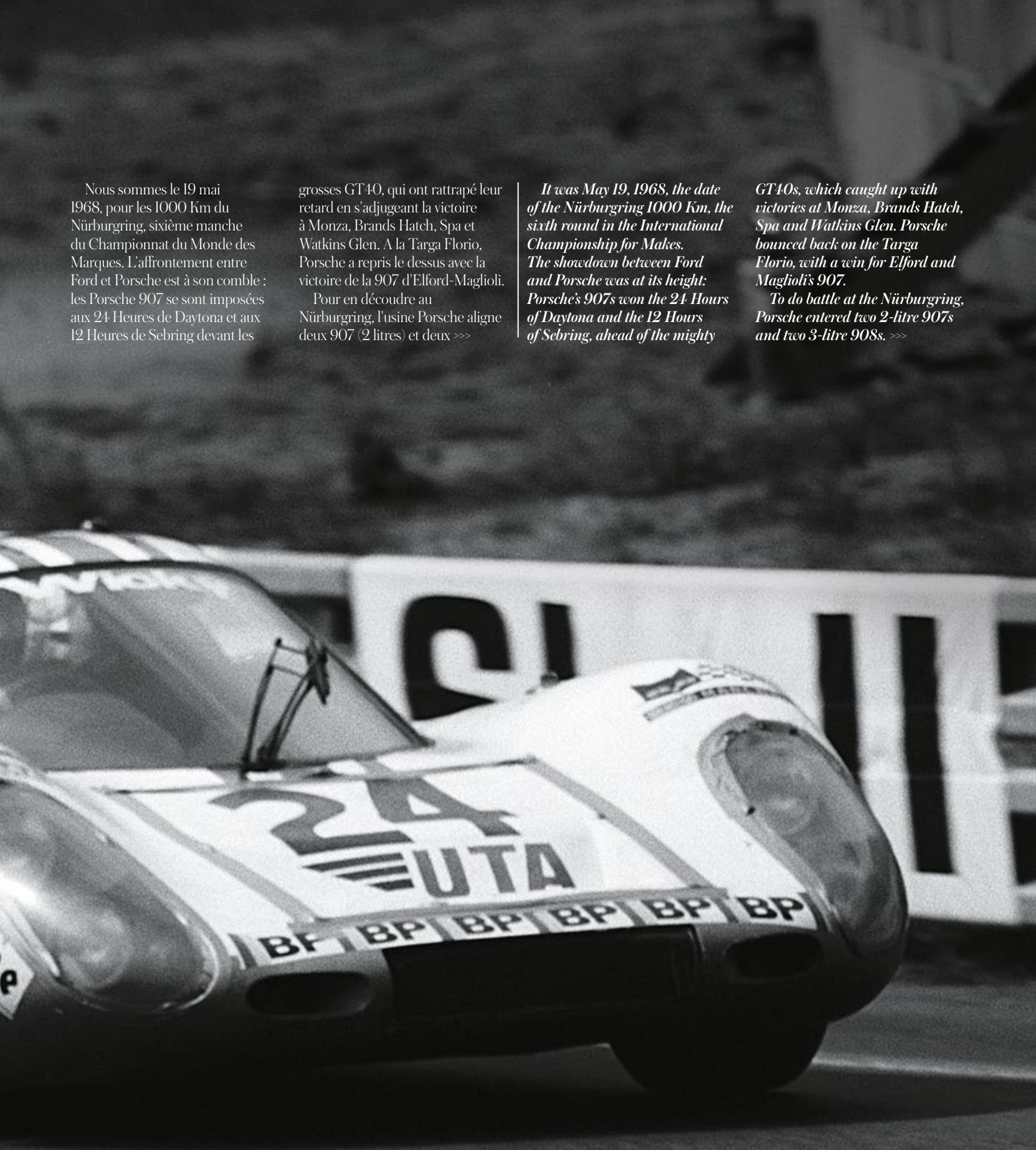
Châssis n° 907-031
Moteur n° 907-022

4.000.000 - 6.000.000 €

- Palmarès majeur en Championnat du Monde
- (4ème 1000 Km du Nürburgring 1968, 3 participations aux 24 Heures du Mans 1970/1971/1972…)
- Une des 907 les plus authentiques
- Éligible aux plus belles épreuves historiques
- Chaîne complète des propriétaires
- Restauration de haut niveau par les meilleurs spécialistes

- *Exceptional history in the International Championship*
- *(4th at the Nürburgring 1000 Km in 1968, three entries in the 24 Hours of Le Mans in 1970/71/72 …)*
- *One of the most authentic 907s*
- *Eligible for the top historic events*
- *Complete ownership chain*
- *High-quality restoration by leading specialists*

#31, Le Mans 24 Hours, 1972, Mattli - Bayard - Brun © www.mcklein.de



Nous sommes le 19 mai 1968, pour les 1000 Km du Nürburgring, sixième manche du Championnat du Monde des Marques. L'affrontement entre Ford et Porsche est à son comble : les Porsche 907 se sont imposées aux 24 Heures de Daytona et aux 12 Heures de Sebring devant les grosses GT40, qui ont rattrapé leur retard en s'adjugeant la victoire à Monza, Brands Hatch, Spa et Watkins Glen. A la Targa Florio, Porsche a repris le dessus avec la victoire de la 907 d'Elford-Maglioli.

Pour en découdre au Nürburgring, l'usine Porsche aligne deux 907 (2 litres) et deux >>>

It was May 19, 1968, the date of the Nürburgring 1000 Km, the sixth round in the International Championship for Makes. The showdown between Ford and Porsche was at its height: Porsche's 907s won the 24 Hours of Daytona and the 12 Hours of Sebring, ahead of the mighty GT40s, which caught up with victories at Monza, Brands Hatch, Spa and Watkins Glen. Porsche bounced back on the Targa Florio, with a win for Elford and Maglioli's 907.

To do battle at the Nürburgring, Porsche entered two 2-litre 907s and two 3-litre 908s. >>>



#31, Nürburgring 1000 kms, 1968, Neerpasch-Buzzetta © www.mcklein.de

>>> 908 (3 litres). Au départ, la Porsche 908 de Siffert-Elford prend rapidement le commandement, suivie par la Ford GT40 d'Ickx-Hawkins. Derrière, les Porsche 907 de Herrmann-Stommelen et Neerpasch-Buzzetta sont en embuscade. A la faveur de ravitaillements moins fréquents, la Ford de Ickx occupe brièvement la tête, mais Siffert reprend le dessus, immédiatement suivi de la 907 de Herrmann-Stommelen. Neerpasch (au volant 907-031, la voiture que nous présentons) perd du temps car, frisant la panne d'essence, il revient au stand au ralenti mais conserve sa quatrième place. Il s'est mis à pleuvoir : à bord de la Ford, l'Australien Paul Hawkins qui a remplacé Ickx est moins à l'aise que le pilote belge et l'équipage Neerpasch-Buzzetta en profite pour remonter son retard. Pourra-t-il arracher la troisième place à la Ford ? John Wyer, patron de l'équipe Ford, sent le vent tourner et demande à Ickx de reprendre le volant pour défendre sa position. A l'arrivée, Porsche triomphe avec une 908 et une 907 aux deux premières places. La 907-031 de Neerpasch-Buzzetta est quatrième, devant plusieurs Alfa Romeo et la Ford GT40 de Hobbs-Redman. Terminant à moins de 5 mn derrière la Ford, peut-être serait-elle arrivée troisième sans son incident de panne d'essence...

C'est cette même voiture que nous mettons en vente, châssis 907-031, et cette quatrième place lors d'une des épreuves les plus difficiles du monde en dit long sur ses qualités dynamiques et d'endurance : avec son moteur 2,2 litres elle a pu faire jeu égal avec une machine dotée d'un V8 de 5 litres. Cette Porsche 907-031, l'avant dernière 907 construite, est sortie des ateliers de Zuffenhausen un mois avant la course, les dernières mises au point étant effectuées en mai 1968,

Après le glorieux résultat du Nürburgring, la voiture est révisée et l'usine Porsche décide de s'en séparer. Un certificat daté du 10 janvier 1969 et portant la signature de Ferdinand Piëch indique la cession de la Porsche 907-031 à Alejandro Soler-Roig, à Barcelone. Né en 1932, celui-ci est un excellent pilote privé espagnol qui a commencé sa carrière en 1958 au volant d'une Porsche 356. En 1968, il a pris part aux 24 Heures du Mans avec une 907 longue queue (n°907-005) et, malgré un abandon sur panne de distribution, la voiture l'a convaincu puisqu'il en a acheté un exemplaire.



#31, Nürburgring 1000 kms, 1968, Neerpasch-Buzzetta © Motorsport Images

>>> *At the start, Siffert and Elford's 908 quickly took the lead, followed by the Ford GT40 of Ickx and Hawkins. Behind them, the Porsche 907s of Herrmann/Stommelen and Neerpasch/Buzzetta laid in ambush. Stopping for fuel less often, Ickx's Ford briefly held the lead, but Siffert regained the upper hand, with Herrmann and Stommelen's 907 right behind him. Neerpasch, driving 907-031 (the car we are presenting), lost time as he nearly ran out of fuel and limped back to the pits, but he held on to fourth place. It began to rain: in the GT40, the Australian driver Paul Hawkins, who had replaced Ickx, was less at ease than his Belgian team-mate, and Neerpasch and Buzzetta took the chance to make up some time. Could they snatch third place from the Ford? John Wyer, Ford's team manager, sensed things turning against them and told Ickx to get back behind the wheel to defend his position. At the finish, Porsche was triumphant, with a 908 and 907 first and second. Neerpasch and Buzzetta's 907-031 came home fourth, ahead of several Alfa Romeos and the Ford GT40 of Hobbs/Redman. Finishing less than 5 minutes behind the Ford, they might even have claimed third place, had it not been for running out of fuel...*

It is this car, chassis 907-031, that we are offering for sale, and its fourth place in one of the toughest races in the world speaks volumes for its performance and endurance: with its 2.2-litre engine, it could hold its own with a 5-litre V8-engined rival. The Porsche 907-031, the last but one built, left the workshop in Zuffenhausen a month before the race, with the final preparations carried out in May 1968.

After this splendid result at the Nürburgring, the car was serviced and Porsche decided to sell it. A certificate dated 10 January 1969 and signed by Ferdinand Piëch indicates that 907-031 was sold to Alejandro Soler-Roig from Barcelona. Born in 1932, Soler-Roig was an excellent privateer Spanish racing driver, who began his career in 1958 with a Porsche 356. In 1968, he took part in the 24 Hours of Le Mans with a long tail 907 (907-005). Although he had to retire due to a timing gear



#31, Le Mans 24 Hours, 1970, Wicky-Hanrioud © www.mcklein.de

Avec cette Porsche 907-031, il participe en 1969 à plusieurs épreuves du Championnat du Monde avec Rudi Lins, son coéquipier. Sous les couleurs de l'écurie Escuderia Nacional CS, la saison commence par un malheureux accrochage aux 24 Heures de Daytona où la Porsche, surprise par un nuage de fumée provoqué par l'explosion du moteur d'une Jaguar, est prise dans un carambolage impliquant plusieurs protagonistes. Mais, après avoir été renvoyée à l'usine pour réparation, l'équipage espagnol se reprend dès l'épreuve suivante, les 12 Heures de Sebring. Le plateau est prestigieux, plusieurs Porsche 908 côtoyant les Ferrari 312 P, Lola-Chevrolet, Alfa 33 et Ford GT40. La 907 est 16e aux essais mais, grâce à une course régulière et à la faveur des abandons, elle signe une magnifique quatrième place, premier équipage privé derrière les équipes usine !

Lors des 6 Heures de Brands Hatch, la voiture est contrainte à l'abandon mais au mois de juin, lors de l'épreuve de Jarama du Championnat d'Espagne, Alejandro Soler-Roig remporte la victoire devant une Ford GT40 et une autre Porsche 907.

Après avoir reçu une 908/3 en 1969 et commandé auprès de l'usine une Porsche 917 l'année suivante, Soler-Roig ne se sert plus de la Porsche 907-031. Elle est cédée en 1970 à l'écurie Wicky Racing Team. André Wicky est un pilote suisse qui a fait ses premières armes à la course de côte d'Ollon-Villars en 1956 au volant d'une Triumph TR3 et qui prendra 10 fois le départ des 24 Heures du Mans, entre 1960 et 1974. En 1966 et 1967, il s'est distingué à bord d'une Porsche 906 et, avec la 907-031 de Wicky Racing, il participe à une vingtaine de courses de la saison 1970 (en laissant parfois le volant à d'autres, comme Gérard Larrousse au Trophée Paul Ricard). Pour les saisons 1970, 1971 et 1972, Wicky Racing continue à faire courir la voiture entre les mains de différents pilotes, dont le plus régulier est Peter Mattli. #907-031 participe aux 24 Heures du Mans 1970 >>>

problem, he was won over by the car and bought one.

In 1969, he competed with the Porsche 907-031 in several rounds of the International Championship with his team-mate, Rudi Lins. Racing for the Escuderia Nacional CS, the season began with an unfortunate accident at the 24 Hours of Daytona, when the Porsche, caught out in a cloud of smoke after the engine of a Jaguar exploded, was involved in a pile-up with several competitors. But after being sent back to the factory for repairs, the Spanish team recovered at the next race, the 12 Hours of Sebring. The prestigious line-up of cars included several Porsche 908s, as well as the Ferrari 312P, Lola-Chevrolet, Alfa 33 and Ford GT40s. The 907 was 16th in practice, but thanks to a consistent drive in the race and other cars retiring, it finished 4th, a superb result for the best-placed private entry behind the works teams!

At the Brands Hatch 6 Hours, the car was forced to retire, but in June, racing at Jarama for the Spanish Championship, Soler-Roig was the winner, ahead of a Ford GT40 and another Porsche 907.After taking delivery of a 908/3 in 1969 and ordering a Porsche 917 from the factory the following year, Soler-Roig no longer used the Porsche 907-031.

It was sold in 1970 to the Wicky Racing Team. André Wicky was a Swiss driver who began his career at the Ollon-Villars hill climb >>>



#31, Sebring 12 Hours, 1969, Soler-Roig Lins © www.mcklein.de







>>>sous le numéro de course 61, pilotée par Wicky lui-même et Jean-Pierre Hanrioud où elle abandonnera à la 17e heure. A partir de 1971, avec l'achat de sa nouvelle 908/3, André Wicky ne pilotera plus personnellement la 907 mais la confiera à des pilotes expérimentés. Comme nous l'apprend une copie du carnet de pesage provenant des archives de l'ACO, c'est en 1971 que Wicky engage 907-031 aux 24 Heures du Mans avec les pilotes Brun et Mattli. Elle court dans la catégorie Proto. Elle ne dominait en cylindrée que la Lola T212 d'Enever-Stewards. La régularité était l'objectif de ces 24 Heures pour le Team Wicky. Et cela s'avèrera payant : 14e à mi-course, notre 907, équipé du moteur 6 cylindres (moteur n°907-030) cette fois, termine à la 7e place, juste à 381 mètres derrière la Porsche lauréate en GT ! Elle est couronnée de la 1ère place en Sport Prototype et 1ère de sa classe 1601 à 2000 cm³. En 1972, elle arrivera 18e aux 24 Heures du Mans sous le numéro de course 24 (Mattli/ Bayard/ Brun). En 1972 toujours, Mattli obtient une victoire de classe aux 1000 km de Monza sous une pluie battante et avec son coéquipier Hervé Bayard. Il est formidable de remarquer que, encore quatre ans après être sortie d'usine, cette voiture pouvait encore figurer avec brio.

Après une longue carrière en course où elle aura couru aux Etats-Unis, en Afrique et en Europe, elle achèvera sa première vie au milieu de l'année 1973. Dans la deuxième moitié des années 1970, l'Ecurie Wicky Racing va vendre une partie de ses « veilles voitures » qui ne sont plus compétitives. Les deux 910 de l'écurie sont vendues à un collectionneur américain. C'est Albert Eggs, un collectionneur Suisse de la région du Valais, qui rachète 907-031 à André Wicky.

Nous avons pu nous entretenir avec l'épouse de M. Eggs qui nous a confirmé que son mari avait aussi acheté juste après à Wicky sa 908/2 #10. Collectionneur passionné par les Porsche et les BMW de course, Albert Eggs fait restaurer la voiture avant de l'exposer dans un petit >>>

>>>*in 1956 with a Triumph TR3 and drove at the 24 Hours of Le Mans on ten occasions between 1960 and 1974.*

In 1966 and 1967, he stood out driving a Porsche 906; then, with the Wicky Racing 907-031, he competed in some 20 races in 1970 (sometimes letting other drivers take the wheel, such as Gérard Larrousse for the Trophée Paul Ricard). For 1970, 1971 and 1972, Wicky Racing continued to race the car with various drivers, the most regular of them being Peter Mattli. 907-031 raced at Le Mans in 1970 with the number 61, driven by Hanrioud and Wicky himself, but retired during the 17th hour. From 1971, after buying his new 908/3, Wicky no longer drove the 907 himself, but entrusted it to other experienced drivers. As can be seen from a copy of the weighing records from the ACO archives, in 1971 Wicky entered the car at Le Mans with Brun and Mattli driving, competing in the Prototype category. The only car with a smaller engine was the Lola T212 of Enever/Stewards. This time, regularity was their goal.

It paid off: 14th at the half-way mark, the 907, equipped this time with the 6-cylinder engine (no. 907-030), finished 7th, just 381 m behind the Porsche which won the GT category! It came first in the Sport Prototype category and first in its class (1601-2000cc). In 1972, it finished 18th at the 24 Hours of Le Mans, with the racing number 24 (Mattli/Bayard/ Brun). Still in 1972, Mattli and his co-driver Hervé Bayard won their class in the 1000km of Monza in driving rain. It is incredible to think that the car was still so competitive, four years after leaving the factory.

After a long racing career which took it to the United States and Africa as well as Europe, its first life came to an end in the middle of 1973. During the second half of the 1970s, the Wicky Racing Team sold some of its 'old cars' which were no longer competitive. Its two 910s were sold>>>


PORSCHE
907
P





>>>salon local à Sierre dans la région du Valais en mai 1979. La 907 étant équipée d'un six cylindres, Albert Eggs fait l'acquisition auprès de Wicky d'un type 771/1 flat-8 mais cette opération sera à l'origine d'un différend avec Wicky. C'est en 1983, qu'Albert Eggs met en vente la 907 via une annonce dans le magazine Auto Motor Sport n°17. C'est alors que la voiture sera vendue à son propriétaire actuel : Ernst Schuster.

Pilote amateur de haut vol, Ernst Schuster a notamment participé à la saison 1986 d'endurance à bord d'une Porsche 936 C, terminant sixième au classement général des 24 Heures du Mans.

Collectionneur aussi bien d'horlogerie que d'automobile, il est particulièrement exigeant et sélectif sur la provenance et l'état des joyaux de sa collection à une époque où la plupart des collectionneurs étaient loin d'avoir des critères aussi rigoureux. Fasciné par l'histoire de l'épreuve mancelle, il décide de constituer une collection de GT et de prototype Porsche les plus emblématiques avec l'idée de pouvoir les utiliser. La 917 lui paraissant trop lourde et complexe il porte son choix sur les prototypes huit cylindres avec notamment 907-031.

Avec la 907, il n'est plus question de compétition « moderne », mais de participer aux courses historiques et comme pour ses montres, il décide au milieu des années 1990 de confier la voiture aux meilleures spécialistes du modèle. Pour ce faire, l'ensemble châssis/carrosserie/trains roulants est confié à Butch Dennison, restaurateur américain de la région de Seattle connu pour ses travaux sur des machines de compétition de premier plan. La carrosserie en fibre de verre est restaurée par Robert Hatchman, de l'atelier Autocraft dans l'Oregon, spécialiste des prototypes Porsche ce cette époque. Quant au moteur, numéro 907-022, 8 cylindres, ce sont Gustav Nietsche et Valentin Schäffer qui s'en chargent.

Ce dernier, surnommé « Turbo-Valentin », est un ancien ingénieur Porsche et le premier un ancien mécano de la marque. Les travaux s'étalent sur quatre ans, de 1991 à 1995, ce qui permet à la voiture de prendre part au Tour Auto Historique en avril 1995. C'est le début d'une deuxième carrière en historique, sur un rythme évidemment plus modéré, avec notamment une participation au Mans Classic.

Rappelons que la 907 a marqué chez Porsche un tournant important. Lancé pour les 24 Heures du Mans 1967, le modèle ne visait plus seulement les victoires de catégorie que ne comptaient plus les 906 et 910 (appelée 906/10 par l'usine), mais le classement général lors des épreuves du Championnat du Monde d'Endurance. Par exemple, pour se donner les meilleures chances, Ferdinand Piëch a décidé de faire passer le poste de pilotage à droite, position plus favorable sur les circuits. Les premières 907 étaient en configuration « longue queue »

>>> to an American collector, while Albert Eggs, a Swiss collector from the Valais canton, bought 907-031 from Wicky. We were able to speak to Eggs' wife, who confirmed that, shortly afterwards, her husband also bought Wicky's 908/2 #10 from him. A collector with a passion for racing Porsches and BMWs, Eggs had the car restored before displaying it at a small local show at Sierre in the Valais in May 1979. As the 907 had a six-cylinder engine, Eggs acquired a type 771/8 flat-eight from Wicky, but this transaction resulted in Eggs and Wicky falling out. In 1983, Eggs advertised the 907 for sale in issue 17 of the magazine Auto Motor Sport. It was then that the car was sold to its current owner, Ernst Schuster.

A high-level amateur racing driver, Schuster took part in the 1986 endurance racing season, driving a Porsche 936 C, and finished sixth overall at Le Mans.

A collector of timepieces as well as cars, he was particularly demanding and selective with regard to the origin of the gems in his collection, at a time when most collectors applied far less strict criteria. Fascinated by the history of the race at Le Mans, he decided to establish a collection of the most iconic GTs and Porsche prototypes, with the idea of being able to use them. As the 917 seemed to him too heavy and complex, he opted for the 8-cylinder prototypes and, in particular, chassis 907-031.

For the 907, it was no longer a question of 'modern' races, but of competing in historic events. As with his watches, he decided in the mid-1990s to entrust the car to the best specialists in the model. The complete chassis, body and running gear were duly sent to Butch Dennison, an American restorer from outside Seattle, renowned for his work on top-flight racing cars. The fibreglass bodywork was restored by Robert Hatchman, from the Autocraft workshop in Oregon, a specialist in Porsche prototypes from the period. Meanwhile, the 8-cylinder engine (no. 907-022) was tackled by Gustav Nietsche and Valentin Schäffer. Nicknamed 'Turbo-Valentin', Schäffer was a former Porsche engineer, while Nietsche had been a mechanic for the firm. The work was carried out over four years, from 1991 to 1995, and the car was ready for the Tour Auto Historique in April 1995. This marked the start of its second career, in historic motorsport, including one entry in the Le Mans Classic.

The 907 marked an important turning point for Porsche. Introduced for the 24 Hours of Le Mans in 1967, the model aimed not only at winning its category, as the 906 and 910 (referred to as the 906/10 by the factory) had done countless times, but also outright victory in the races for the World Endurance Championship. For example, to improve its chances of success,

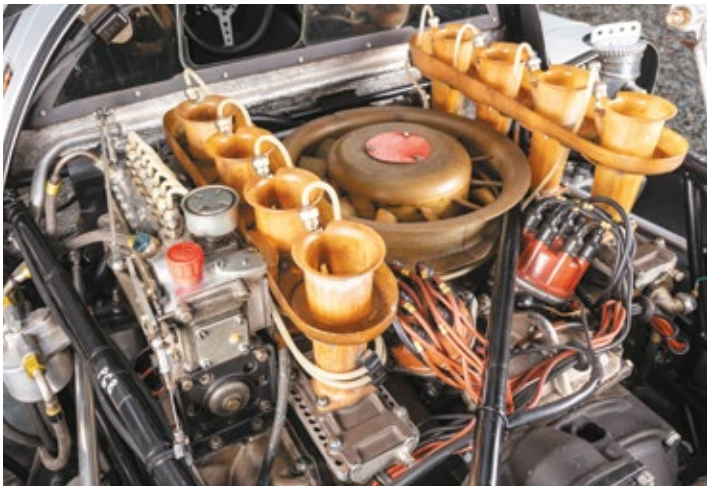
(LH, Langheck), avec un moteur 6-cylindres 2 litres, et le modèle était bien né puisqu'il a terminé cinquième aux 24 Heures du Mans 1967 à plus de 200 km/h de moyenne, derrière les Ford 7 litres et Ferrari 4 litres. L'année suivante, Porsche a profité du changement de règlement qui limitait à 3 litres la cylindrée des Prototypes et à 5 litres celle des Sport, écartant les GT40 Mk II et les Ferrari P4. Prêtes dès le début de la saison, les 907 dotées cette fois d'un 8-cylindres 2,2 litres plus puissant (280 ch) se sont emparées des trois premières places aux 24 Heures de Daytona. Il n'y avait plus qu'un pas pour que la 907 évolue en 908, en réalésant le 8-cylindres à 3 litres. Après s'être incliné de justesse derrière Ford pour le titre mondial 1968, Porsche l'a remporté pour la première fois en 1969, grâce à la 908. Ainsi, la 907 est le premier pas vers une domination qui s'est poursuivie en 1971 et 1972 avec la 917.

En tout, 21 exemplaires de Porsche 907 ont vu le jour : six en 1967 et quinze en 1968. Les douze derniers présentaient une configuration courte, plus polyvalente. En 1968, le modèle a signé trois victoires de championnat au classement général : 24 Heures de Daytona, 12 Heures de Sebring et Targa Florio.>>>

Ferdinand Piëch relocated the driver's seat on the right, as this gave an advantage on racetracks. The first 907s were 'long tail' (LH or Langheck) versions, with a 6-cylinder 2-litre engine, and the model got off to a good start, finishing 5th at Le Mans in 1967, at an average speed of over 200kph, behind the 7-litre Fords and 4-litre Ferraris. The following year, Porsche took advantage of the changes to the regulations, which limited the capacity for Prototypes to 3 litres and for the Sports category to 5 litres, so excluding the Ford GT40 Mk IIs and Ferrari P4s. Ready from the start of the season, the 907s – now fitted with a more powerful 2.2-litre 8-cylinder engine (280bhp) – took the first three places at the 24 Hours of Daytona. It was a small step for the 907 to evolve into the 908, with the 8-cylinder engine bored out to 3 litres. After narrowly missing out to Ford for the world title in 1968, Porsche won it for the first time in 1969, thanks to the 908. The 907 thus marked the company's first step towards the domination that continued with the 917 in 1971 and 1972.

Altogether, 21 examples of the Porsche 907 were built: six in 1967 and fifteen in 1968. >>>



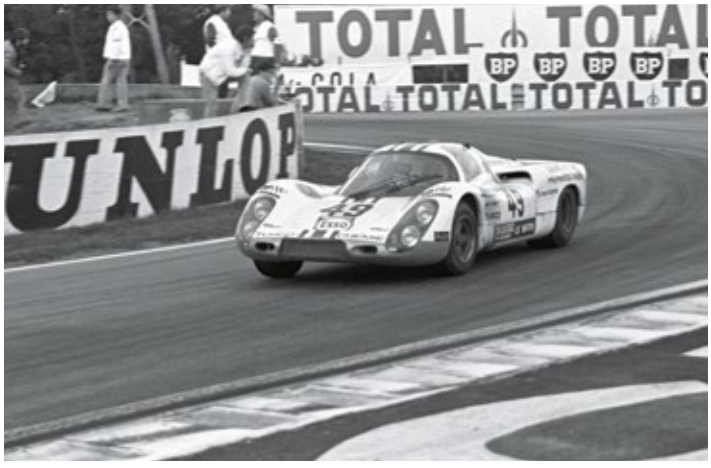


#31, Le Mans 24 Hours, 1970, Wicky-Hanrioud © www.mcklein.de

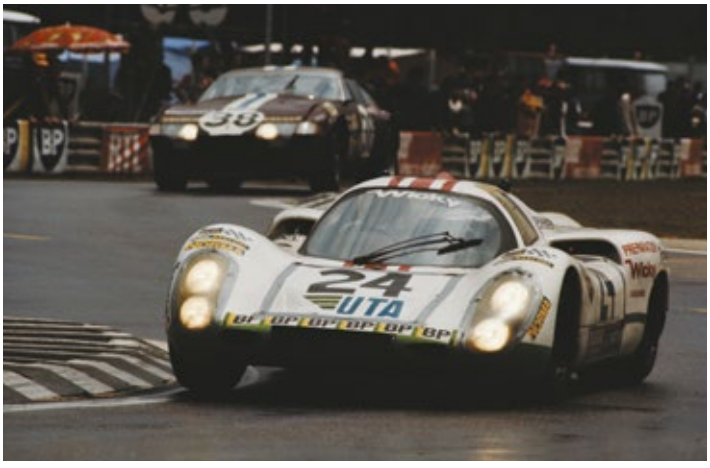




#31, Le Mans 24 Hours, 1971, Mattli - Brun © www.mcklein.de



#31, Le Mans 24 Hours, 1971, Mattli - Brun © www.mcklein.de



#31, Le Mans 24 Hours, 1972, Mattli-Bayard-Brun
© Motorsport Images

>>> La voiture de la vente, avec son historique limpide et reconnu, avant-dernière produite (le dernier numéro de la série est 907-032), est née en version courte et moteur 8-cylindres 2,2 litres 270 ch. Elle est accompagnée d'un dossier historique comportant les détails de son histoire complète, un récapitulatif de ses résultats, de la copie des carnets de pesage des 24H00 du Mans 1970, 1971 et 1972 provenant des archives de l'ACO, ainsi que des copies de documents provenant de l'usine Porsche et décrivant les réglages de cette 907-031 pour sa première course au Nürburgring. Avec son nez jaune, elle apparaît aussi sur une photo prise en 1968 à l'usine de Zuffenhausen dans un groupe de 911, en compagnie de Ferry Porsche, Ferdinand Piëch, Peter Porsche et Butzi Porsche.

Très bien entretenue depuis sa restauration totale, elle fait partie de la formidable saga qui a porté Porsche au plus haut niveau de la course automobile. Avec son magnifique palmarès et sa 4e place au Nürburgring, elle a inscrit son nom sur la longue épopée du sport automobile. En tant que telle, elle est éligible aux plus beaux évènements historiques de la planète, où elle sera évidemment remarquée. Cette 907 est une pièce exceptionnelle ; nul doute que le prochain propriétaire de cette valeureuse machine connaîtra une immense émotion au moment d'en prendre le volant.

>>>The last twelve were the more versatile short tail models. In 1968, the 907 was the overall winner of three rounds of the championship: the 24 Hours of Daytona, the 12 Hours of Sebring and the Targa Florio.

The car offered for sale, no. 907-031, with its clear and well-established history, is the penultimate 907 (the final production chassis number being 907-032), built as a short tail version with a 2.2-litre 8-cylinder engine developing 270bhp. It comes with a file providing full details of its history, a summary of its race results and copies of the weighing records from the 24 Hours of Le Mans in 1970, 1971 and 1972 from the ACO archives, as well as copies of papers from the Porsche factory describing its set-up for its first race at the Nürburgring. The car can also be seen with its yellow nose in a photograph taken in 1968 at the factory in Zuffenhausen, among a group of 911s, in the presence of Ferry Porsche, Ferdinand Piëch, Peter Porsche and Butzi Porsche.

Very well looked after since its restoration, it is part of the remarkable saga which saw Porsche reach the highest level of motorsport. With its splendid racing history and 4th place at the Nürburgring, it has gone down in the annals of motorsport. It is eligible for the top historic events worldwide, where its presence will certainly not go unnoticed. This 907 is an exceptional car, and there can be no doubt that its next owner will feel a tremendous sense of emotion when they get behind its wheel.



#31, Le Mans 24 Hours, 1972, Mattli-Bayard-Brun © Motorsport Images

Palmarès / Racing history 907 #031

19.05.1968 Nürburgring 1000 km,
Neerpasch / Buzzetta, #4, 4th overall

02.02.1969 Daytona 24 Hours,
Soler-Roig / Lins, #58, DNF

22.03.1969 Sebring 12 Hours,
Soler-Roig / Lins #44, 4th overall

25.05.1969 Montseny hillclimb,
Soler-Roig, #98, 4th overall, 1st in class

01.06.1969 La Bastida hillclimb,
Soler-Roig, #3, 1st overall

15.06.1969 Jarama Prueba 15 de Junio,
Soler-Roig, #61, 1st overall

26.10.1969 Jarama 6 Hours,
de Bagration / Tramont, #7, DNF

01.03.1970 Jarama Copa Alfil,
Wicky, #74, 5th overall

30.03.1970 Nogaro Coupes des Pâques,
Rouveyran, #193, 2nd overall

12.04.1970 Le Mans Test,
Rouveyran / Wicky, #62, 6th overall

19.04.1970 Paul Ricard Trophée International,
Larrousse, #6, DNF

25.04.1970 Monza 1000km,
Wicky / Cabral, #53, 15th overall, 1st in class

24.05.1970 Montlhéry Grand Prix de Paris,
Wicky, #16, 6th overall

31.05.1970 Nürburgring 1000 km,
Wicky / Cabral, #29, 9th overall, 1st in class

14.06.1970 Le Mans 24 Hours,
Wicky / Hanrioud, #61, DNF

05.07.1970 Hockenheim Südwest-Pokal,
Wicky, #27, 6th overall

30.08.1970 Urcy hillclimb,
Wicky, #47

06.09.1970 Nürburgring 500 km,
Wicky, #4, DNF

18.10.1970 Montlhéry 1000 km,
Wicky / Rouveyran, #19, DNF

08.11.1970 Casablanca Circuit de la Corniche,
Wicky, #2, 2nd overall

18.04.1971 Le Mans Test,
Mattli / Brun / Meier, #51, 11th overall

13.06.1971 Le Mans 24 Hours,
Mattli / Brun, #49, 7th overall, 1st in class

08.08.1971 Oberhallau hillclimb,
Mattli, #35, 3rd in class

15.08.1971 Niederstetten Hohenlohner,
Mattli, #181, 1st in class

25.09.1971 Mosen-Schwarzenbach hillclimb,
Brun, #9, 1st overall

10.10.1971 Montlhéry Coupes du Salon;
'Garal', #20, 5th overall

24.10.1971 Casablanca Circuit de la Corniche,
Cohen-Olivar, #2, NC

11.03.1972 Collonges sprint,
Wicky, #37, 1st overall

19.03.1972 Le Mans Test,
Cohen-Olivar, #24, 12 overall

25.04.1972 Monza 1000 km,
Mattli / Bayard, #35, 4th overall, 1st in class

30.04.1972 Monts du Jura hillclimb,
Bernard Bugnon, #193, 2nd in class

07.05.1972 Payerne slalom,
Wicky, #54, 1st in class

14.05.1972 Montlhéry Coupes de Vitesse,
Aeschlimann, #22, 7th overall

11.06.1972 Le Mans 24 Hours,
Mattli / Bayard / Brun, #24, 18th overall,
2nd in class

18.06.1972 Sion slalom,
Wicky, 2nd in class

22.10.1972 Dijon-Prenois Swiss races,
Carron, #21, 1st in class

01.04.1973 Ampus hillclimb Draguignan,
de Libran

22.04.1973 Dijon-Prenois FRC,
Degoumois, #30, 3rd in class



204

1976 FERRARI 308 GTB VETRORESINA PAR PININFARINA

Carte grise française
French title

Châssis nº 20331

100.000 - 150.000 €

- La plus performante des 308 de route, très légère
- Nombreuses pièces livrées avec
- Moteur d'origine

- *The fastest road-going 308, very light*
- *Numerous parts delivered with the car*
- *Original engine*

La Ferrari 308 GTB Vetroresina est aujourd'hui la plus recherchée des 308 de série : seuls 712 exemplaires furent produits avec la carrosserie en fibre de verre permettant un gain de poids non négligeable, et équipés du moteur 3L, 4 arbres à cames en tête, à carter sec, directement dérivé de la compétition.

Ce bel exemplaire, vendu neuf par Pozzi en France fin décembre 1976, a été acheté par l'actuel propriétaire à un collectionneur averti qui l'avait acquise pour en faire cadeau à son fils en vue de l'obtention de son baccalauréat. Le précédent propriétaire n'était autre que l'éditeur du magazine Flat Six ; il devait certainement avoir envie de 2 cylindres de plus ! Lors de son achat par le passionné actuel, elle est entièrement remise à niveau chez « Cote Fleurie Automobiles », à Trouville en Normandie. A cette occasion, tout ce qui ne se voit pas fut refait, embrayage, freins, suspensions, échappement, durites, allumage, courroies. La voiture a participé à quelques rallyes de régularité sans être malmenée. Depuis le début du Covid, elle a très peu été utilisée et il décide donc de s'en séparer. En vue de la vente, une révision complète sera effectuée au mois de janvier 2022 avec le changement de la courroie, pour permettre à son futur acquéreur d'en profiter immédiatement. Elle sera livrée avec une rampe 4 phares, des jantes magnésium récemment refaites et deux fauteuils d'origine dont la sellerie, noir, a été refaite. Il s'agit donc du modèle le plus performant car le plus léger des 308, prête à prendre la route et à une estimation des plus attractives.

The Ferrari 308 GTB Vetroresina is the most sought-after production 308 today: just 712 examples were built with a fibreglass body that gave the car a significant weight gain and were fitted with the 4-cam 3-litre engine with dry sump derived directly from competition.

This lovely example, sold new by Pozzi in France at the end of December 1976, was bought by the current owner from a discerning collector who had acquired the car for his son as a gift for his graduation. The previous owner was none other than the publisher of the magazine Flat Six, who was obviously looking for 2 more cylinders! Once purchased by the current owner, the car was completely overhauled at 'Cote Fleurie Automobiles', in Trouville, Normandy. A host of internal parts were replaced including the clutch, brakes, suspension, exhaust, hoses, ignition and belts. The car took part in several regularity rallies without being used too vigorously. Having been used very little since the start of the pandemic, the owner has decided to sell it. The car will be fully serviced, including a belt change, before the auction in January 2022 to allow the future owner to enjoy his car immediately. It will be delivered with a 4 headlight ramp, recently refurbished magnesium wheels, and two original seats on which the black upholstery has been redone. This is the lightest and fastest of the 308s, ready to take to the road at a most attractive estimate.



Collection Émile Garcin

205

1953 ALVIS TA21 CABRIOLET PAR TICKFORD

Carte grise française
French title

Châssis nº 25050

35.000 - 50.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Restauration de qualité
- Modèle rare dans cette carrosserie
- Intéressante conduite à gauche

- ***Quality restoration***
- ***Rare model with this bodywork***
- ***Interesting left hand drive***

Une des particularités de cette Alvis, intéressante pour les amateurs européens ou américains, est qu'il s'agit d'une rare conduite à gauche. Elle se présente en outre dans un très bel état, après une restauration effectuée il y a une dizaine d'années par son précédent propriétaire. La couleur bicolore rehausse la forme de la carrosserie et l'on ne manquera pas d'admirer l'habitacle dont la finition, avec son tableau de bord en bois et ses sièges dans un élégant cuir gris, n'est pas sans rappeler le confort cossu d'un club britannique. Le long capot dissimule un 6-cylindres en ligne de 3 litres qui se manifeste par sa souplesse, accompagnée du ronronnement discret d'une mécanique de qualité.

Le modèle a été dévoilée au Salon de Genève 1950 et la carrosserie des cabriolets (« drophead coupe », selon la terminologie anglaise) était fabriquée par les ateliers Tickford, de façon artisanale et en très petite quantité : 302 exemplaires selon les sources les plus fiables. Cette Alvis est donc rare et traduit le luxe et le raffinement qui caractérisaient cette marque dont les modèles étaient vendus à des prix élevés. Cette voiture sur laquelle d'importants travaux de restauration ont été effectués met parfaitement en valeur les qualités de cette luxueuse automobile.

One of the particularities of this Alvis, interesting for European or American enthusiasts, is that it is a rare left-hand drive version. It is in a very good condition, after a restoration carried out around ten years ago by its previous owner. The two-tone color enhances the shape of the design and the interior, with the wooden dashboard and elegant grey leather seats, is reminiscent of the comfort of a British club. The long bonnet conceals a 3-liter in-line 6-cylinder engine which is known for its flexibility, accompanied by the discreet hum of high-quality mechanicals.

This model was unveiled at the 1950 Geneva Motor Show and the bodywork of the convertibles ("drophead coupe", to use the English terminology) was manufactured by Tickford, in an artisanal way and in very small numbers: 302 according to the most reliable sources. This Alvis is rare and reflects the luxury and refinement that characterized this marque, whose models were sold at high prices. This car, on which extensive restoration work has been carried out, perfectly showcases the qualities of this luxurious automobile.



Collection Emile Garcin

206

1959 AC ACE ROADSTER

Sans titre de circulation
Unregistered
Châssis n° AEX1035

180.000 - 260.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Conduite à gauche d'origine !
- La sobre élégance de l'Ace et la puissance du V8 Ford
- Une des voitures de sport les plus brillantes de son époque

- ***Genuine left-hand drive***
- ***The understated elegance of the Ace and the power of the Ford V8***
- ***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 Brooklands Trophy et lui en achète les droits. 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 Bristol dérivée des BMW 328 en font une voiture performante et efficace.

L'AC Ace Bristol cumulera 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.

La voiture que nous présentons est une AC Ace à conduite à gauche d'usine portant le numéro de châssis AEX1035. Selon un courrier d'AC Cars Ltd daté du 15 novembre 1991, elle a été livrée neuve le 15 janvier 1959 à Competition Motors, basé à San Carlo (Californie, États-Unis). Elle était alors équipée du moteur n° CLB9-1 2398, et présentait une teinte Vauxhall Grey avec intérieur rouge et capote noire. Le dossier qui accompagne la voiture comporte une note manuscrite datée de 1991

At the start of the 1950s, AC was on a mission to regenerate the marque and wanted to expand its range with a new sporty, modern and efficient car. The manufacturer turned to John Tojeiro (who had just proven the effectiveness of his chassis creation by winning the 1953 Brooklands Trophy) and bought the rights for his design. A few months later, the London Motor Show opened with the unveiling of an elegant barchetta with a design 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) made 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.

The car on offer is a factory left-hand drive AC Ace, chassis number AEX1035. According to a letter from AC Cars Ltd dated 15 November 1991, it was delivered new on 15 January 1959 to Competition Motors, based in San Carlo in California. It was then equipped with engine CLB9-1 2398, and presented in Vauxhall Grey with red interior and black hood. The file with



précisant le dernier propriétaire connu, un certain M. Murillo, et indiquant : « 5/87 Action ; owner/Current engine : Ford 289 Mills ». Une facture émise le 27 juin 1992 par « Restoration Associates » a été adressée à Joe McLaughlin, de Prestige Motor Cars (San Rafael, Californie) et concerne la restauration de la voiture.

En 1999, celle-ci a été vendue par l'intermédiaire d'un marchand californien bien connu, à un collectionneur, de Lyme, dans le New Hampshire (États-Unis) et, à cette époque, le compteur affichait 72 469 miles. Il a conservé la voiture jusqu'en 2012, date à laquelle elle a été vendue à un acheteur australien et exportée dans son pays. Emile Garcin, fasciné par le dessin de l'AC Ace, recherchait depuis longtemps un Roadster en bon état. Il s'est porté acquéreur de ce modèle qui combinait ligne classique et agrément du moteur V8.

C'est très certainement dans les années 1970 que cette voiture a été équipée d'un V8 Ford 289 ci, de présentation similaire à celui des AC Cobra. Plus récemment, en 2003, elle a reçu une boîte de vitesses Borg Warner T5.

En dehors de sa mécanique et du pare-chocs arrière style Cobra, cette voiture a gardé l'aspect d'une AC Ace standard. Elle a été restaurée il y a 25 ans environ et présente aujourd'hui une agréable patine, avec une peinture d'un beau brillant malgré quelques inévitables traces d'utilisation. L'habitacle est impeccable et les sièges, moquettes et tableau de bord sont joliment patinés, de même que les instruments et compteurs. Le levier de vitesses T5 est le seul élément qui ne soit pas standard.

Cette AC est accompagnée d'une roue de secours à rayons chromés de dimension différente et d'un hard top de couleur rouge. Les arceaux de capote sont manquants. Aujourd'hui, le compteur affiche 75 039 miles, ce qui confirme que cette voiture a été utilisée avec parcimonie ces 17 dernières années où elle n'a parcouru que 2 570 miles ! Il s'agit donc d'une pièce intéressante, qui combine l'élégance discrète de l'AC Ace d'origine avec la puissance légendaire du V8 Ford équipant les Cobra. Un cocktail sobre mais explosif !





the car contains a handwritten note dating from 1991, naming the last known owner, a certain Mr Murillo and noting "5/87 Action; owner/Current engine: Ford 289 Mills". An invoice issued on 27 June 1992 by a company called Restoration Associates, addressed to Joe McLaughlin, of Prestige Motor Cars (San Rafael, California) relates to the restoration of the car.

In 1999, it sold through a well-known Californian dealer to a collector from Lyme in New Hampshire, US. At this time the mileage stood at 72 469 miles. He kept the car until 2012, when it was exported to Australia. Emile Garcin had been looking for a roadster in good condition for a long time, being very interested in the design of the AC Ace, and he became the new owner of this model that combined a classic styling with a capable V8 engine.

It was very probably during the 1970s that this car was equipped with a V8 Ford 289 ci engine, with a similar spec to that of the AC Cobra. More recently, in 2003, the car was fitted with a Borg Warner T5 gearbox.

Apart from its engine and Cobra-style rear bumpers, the car has retained the appearance of a standard AC Ace. It was restored around 25 years ago and has a nice patina today, with paintwork that has a lovely shine but inevitably some signs of use. The passenger compartment is impeccable and the seats, mats and dashboard are nicely patinated, the same as the instruments and gauges. The T5 gear lever is the only non-standard part.

This AC comes with a spare chrome wire wheel of different dimensions and a red hard top. It is missing the arcs for the hood. Today, the odometer shows 75 039 miles, demonstrating how sparingly the car has been used over the last 17 years, having covered just 2 570 miles! This is an interesting vehicle, combining the discreet elegance of the original AC Ace with the legendary power of the Cobra's V8 Ford engine. An understated yet explosive cocktail!

Ex 24 Heures du Mans 1958 / *Ex-24 Hours of Le Mans 1958*

1958 LOTUS XI LE MANS SÉRIE 2

Titre de circulation britannique
British title

Châssis n° 515
Moteur n° FWA 6739

200.000 - 300.000 €

- Une des 4 Lotus XI ayant participé aux 24 Heures du Mans en 1958
- Véritable version Le Mans, tenue de route exceptionnelle
- Eligible au Mans Classic, Tour Auto etc…

- *One of the 4 Lotus XIs to have raced at Le Mans 24 Hours 1958*
- *Genuine Le Mans version with exceptional roadholding*
- *Eligible for the Tour Auto, Le Mans Classic etc.*

Le génie de Colin Chapman et les compétences de Frank Costin, chef aérodynamicien chez De Havilland firent la genèse de la Lotus XI, il en résulta une auto extrêmement légère, très rapide et au Cx incroyablement faible. Le châssis constitué de tubes ronds et carrés, de section très fine, ne pèse que vingt-cinq kilos mais assure une rigidité d'ensemble étonnante. La carrosserie est constituée de feuilles d'aluminium rivetées au châssis. Le moteur est un Coventry-Climax FWA de 1098 cm3 à simple arbre à cames en tête alimenté par deux carburateurs Weber de 40. Plusieurs versions étaient proposées, la « Club » avec essieu arrière rigide et moteur Ford à soupapes latérales et freins à tambours, la « Sport » avec moteur Climax et la « Le Mans » équipée d'un pont arrière « De Dion », de freins à disques arrière accolés au pont et d'un pare-brise enveloppant. Immédiatement la Lotus XI remporta nombre de courses sur tous les circuits du monde en 1100 et 1500. Bien entendu le grand défi à relever était le Mans. Les détracteurs de cette petite auto de course à l'allure si fragile ne la voyaient pas à l'arrivée d'une telle épreuve.

En 1956 Colin Chapman décida d'inscrire trois Lotus XI au Mans.

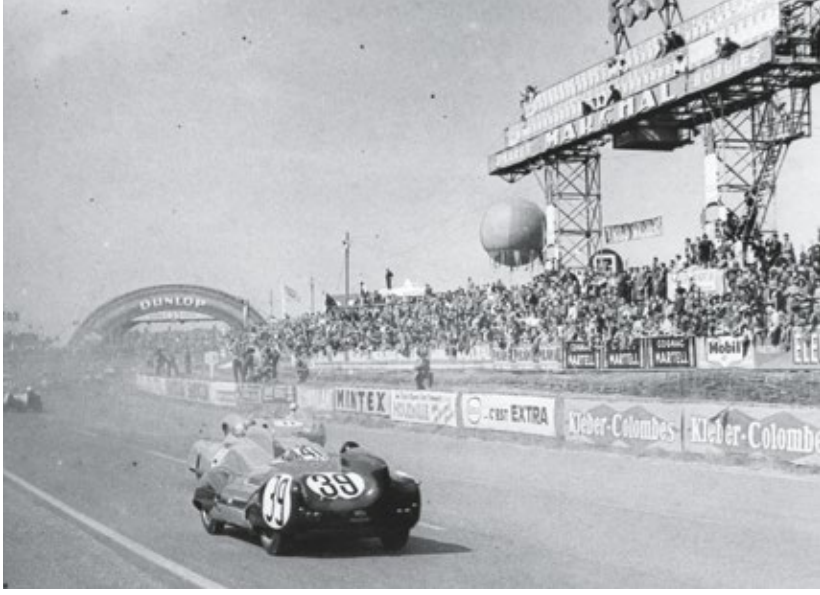
The Lotus XI had its origins in the genius of Colin Chapman and the expertise of Frank Costin, De Havilland's chief aerodynamicist, resulting in an extremely light and quick car with an incredibly low Cd figure. The chassis was built from slender round and square-section tubes; it weighed only 25kg, but was amazingly stiff. The body was made of sheets of aluminium riveted to the chassis. The engine was a 1098cc Coventry-Climax FWA with a single overhead cam and two Weber 40 carburettors. Several versions were offered: the 'Club' with a live rear axle, a Ford side-valve engine and drum brakes; the 'Sport' with the Climax engine; and the 'Le Mans', which had a De Dion rear axle, inboard rear discs and a wraparound windscreen. The Lotus XI immediately won many races on circuits around the world, in the 1100 and 1500cc classes. The biggest challenge, of course, was to win at Le Mans. The critics of this flimsy-looking little car didn't believe it could finish such a race.

In 1956, Chapman decided to enter three Lotus XIs at Le Mans. One of them won its class. The following year, a Lotus XI finished ninth overall, at an average speed





La Lotus de la vente aux 24 Heures du Mans, 1958 © DR



La Lotus de la vente aux 24 Heures du Mans, 1958 © DR

Une d'elle remporta sa catégorie. L'année suivante, une Lotus XI finit neuvième au général, à la moyenne de 160 km/h remportant la victoire de classe ainsi qu'une autre XI en catégorie 750cm³ doublé de la victoire à l'indice de performance.

En 1958, quatre « Eleven » S2 furent inscrites à l'épreuve Mancelle, deux par l'usine, une 750 cm³ par Lotus France et « Jabby Crombac » et la dernière par l'Ecurie privée Car Exchange en catégorie 1100 cm³, pilotée par Bill Frost et Bob Hicks sous le numéro 39, épaulées de près par l'usine. C'est la voiture #515 que nous avons le plaisir de présenter. Il s'agit d'une version Série 2, modèle 85 stage 2 équipée du moteur Coventry Climax FWA de 1098 cm³. L'édition 1958 des 24 Heures du Mans est réputée pour avoir été une des plus arrosée, 55 voitures au départ et seulement 20 à l'arrivée. La Lotus XI #515 engagée par Car Exchange menait la catégorie 1100 cm³ et, après deux heures de course sous une pluie diluvienne, son pilote en perdit le contrôle à Mulsanne, sans endommager la voiture, et l'abandonna sur le côté. Elle fut ensuite tamponnée par une Alfa Romeo Giulietta SV Zagato en perdition au même endroit. Une photographie témoigne de l'état de la voiture après l'incident. L'aventure s'arrêta là pour ce brillant équipage et, une seule des Lotus XI rallia l'arrivée, la 750 engagée par l'usine. La voiture endommagée est récupérée après l'accident par l'Ecurie. Au début des années 80, elle est vendue à H. Javetz, à Savannah en Georgie aux Etats-Unis et refaite ; elle reprit ensuite du service en compétition. Elle fut ensuite acquise par Ed Henning qui participa aux courses du SCCA en Amérique. En 1991, elle traverse de nouveau l'Atlantique et est acquise par Madame Carol Spagg dont elle devint la monture fétiche pendant de nombreuses années dans les courses historiques en Angleterre et en Europe. Elle est cédée au propriétaire actuel qui l'engage au Mans Classic en 2010, 2012, 2014 et 2016 ainsi qu'aux Grandes Heures de Montlhéry en 2016 et 2017. Elle fut toujours méticuleusement entretenue et préparée, tout en conservant au maximum son originalité, mais n'ayant pas couru depuis 2017, une révision d'usage s'impose notamment sur la commande hydraulique de l'embrayage et la pignonnerie de la boîte de vitesses de type MGA. Le moteur Climax tourne très bien, ne fume pas ni ne chauffe. La direction, les suspensions, le démarreur et le circuit de charge et d'alimentation ne présentent pas d'anomalies. Un arceau de sécurité plus enveloppant a été monté pour plus de sécurité et les écrous de roue ont été forgés dans du laiton de type aviation. Il est extrêmement rare de rencontrer une Lotus XI ayant participé au Mans à l'époque, présentant une belle patine, prête à poursuivre son destin d'auto de compétition aux mains d'un amateur qui saura l'apprécier. Elle sera, bien sûr, plus que bienvenue au Mans Classic.

of 160kph, and won its class, while another 750cc XI also won its class, as well as the Index of Performance.

In 1958, four Series 2 XIs were entered at Le Mans: two by the factory, a 750cc car by Lotus France and 'Jabby' Crombac, and the last one by the private team Car Exchange in the 1100cc class, driven by Bill Frost and Bob Hicks (racing number 39), closely supported by the factory. It is this car# 515 which we are pleased to present. It is an S2 version, an 85 stage 2 model with the 1098cc Coventry Climax FWA engine. The 1958 edition of the 24 Hours of Le Mans was one of the wettest on record: 55 cars started, but only 20 finished. The Lotus XI # 515 was leading the 1100cc class when, after two hours racing in torrential rain, its driver lost control at Mulsanne, without damaging the car, and abandoned it at the side of the track. An Alfa Romeo Giulietta SV Zagato, which lost control at the same spot, then ran into it. A photograph shows the state of the car after the accident. It was the end of the race for the valiant crew, and only one of the Lotus XIs made it to the finish, the 750cc car entered by the factory. The damaged car is recovered after the accident by the Car Exchange. In the early 80's, it was sold to H. Javetz, in Savannah, Georgia, USA, rebuilt and then returned to racing. It was then acquired by Ed Henning who raced in the SCCA in America. In 1991, it crossed the Atlantic again and was acquired by Mrs. Carol Spagg. It was her a favourite car for many years in historic races in England and Europe. It was sold to the current owner who entered it in the Le Mans Classic in 2010, 2012, 2014 and 2016, as well as Les Grandes Heures de Montlhéry in 2016 and 2017. It was always scrupulously prepared and maintained, while being kept as original as possible, but it has not raced since 2017 and will therefore require a general overhaul, with particular attention to the hydraulic mechanism for the clutch and to the gear assembly of the MGA-type gearbox. The Climax engine runs very well, without smoking or overheating. The steering, suspension, starter, fuel and electrical systems show no faults. A larger roll cage has been fitted for greater safety, and the wheel nuts are aviation-type forged brass items. It is extremely rare to come across a Lotus XI which competed at Le Mans in period, with an attractive patina and ready to pursue its destiny as a racing car in the hands of an enthusiast who will properly appreciate it. It will, of course, be more than welcome at the next Le Mans Classic.

208

1959 LISTER JAGUAR KNOBBLY

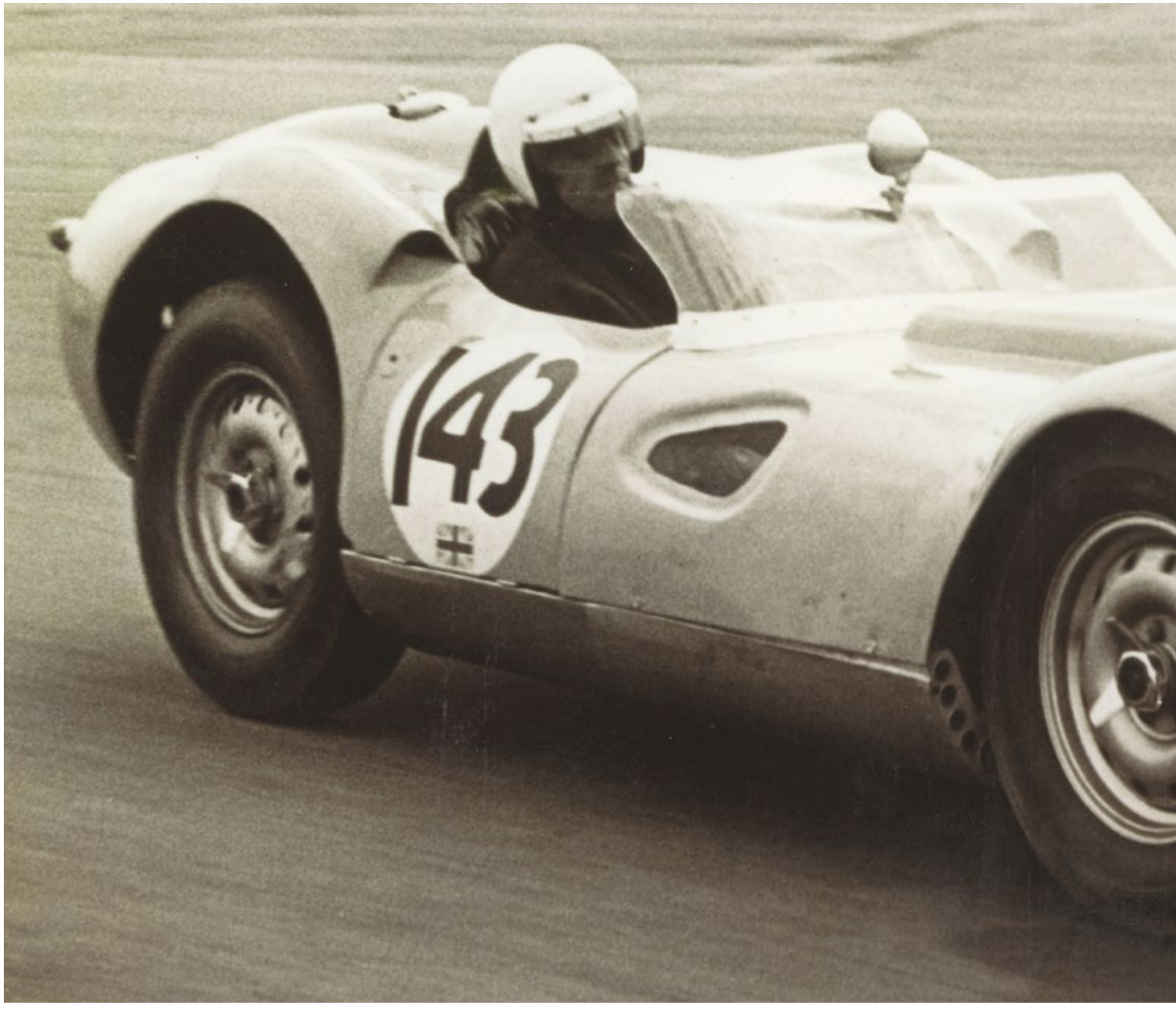
Titre de circulation britannique
British title

Châssis nº BHL 20

400.000 - 600.000 €

- Eligible au Mans Classic, plus performante qu'une Type D
- Une des autos les plus performantes du plateau 3
- Fiable et puissante, culasse « wide angle »
- Restauration de grande qualité, signée par Brian Lister

- *Eligible for Le Mans Classic, quicker than a D-Type*
- *One of the quickest cars in grid 3*
- *Reliable and powerful; wide-angle cylinder head*
- *High-quality restoration; car signed by Brian Lister*



Parmi tous les constructeurs britanniques indépendants de voitures de compétition, Brian Lister, de Cambridge, est probablement le plus connu grâce à ses excellents résultats en course. En 1954, il assembla la première voiture de la lignée à partir d'un châssis tubulaire, d'un pont de Dion et d'un moteur MG 1500, habillée d'une carrosserie sport dessinée par Tom Lucas. Ses résultats n'étant pas probants, il confia le volant à son ami Archie Scott Brown qui remporta les deux épreuves suivantes. L'aventure commençait et il construisit une vingtaine de Lister Bristol équipées du moteur >>>

Of all the independent British builders of competition cars, Brian Lister, from Cambridge, is probably the best known, thanks to his excellent results in racing. In 1954, he assembled his first car, starting from a tubular chassis, a De Dion rear axle and an MG 1500 engine, with a sports body designed by Tom Lucas. Its results were unconvincing, so he got his friend Archie Scott Brown to drive the car and he won the next two races. The adventure had begun, and Lister built 20 or so Lister-Bristols with a 2-litre engine, Scott Brown picking up several trophies. In 1956, a customer >>>



© DR

>>>2 litre et Archie de rafler nombre de coupes. En 1956, un client londonien fit monter un moteur Jaguar 3.4 litre sur un châssis de Lister Bristol et fit réaliser la carrosserie par Gomm. Cette voiture se trouva être très performante et, dès 1957, Brian Lister réalisa deux prototypes équipés du même moteur. En 1958 le châssis fut complètement redessiné ainsi que les suspensions et les freins. La carrosserie en aluminium, épousait les contours de la mécanique et on lui donna le nom de Knobbly (noueuse, bosselée, en anglais).

Deux moteurs étaient proposés, le Jaguar type D 3.8L à culasse « wide angle » et le V8 Chevrolet. Cette Knobbly se révéla presque imbattable aux mains d'Archie et ne laissa gagner Roy Salvadori, sur ses Aston Martin DBR1 puis DBR2 d'usine qu'une seule fois, à Silverstone. Lister équipa pour la saison 1958 le team de Briggs Cunningham, l'Ecurie Ecosse et l'équipe nationale belge. Un pilote toutefois en la personne de Masten Gregory commença à faire de l'ombre au pilote maison car, outre son talent inné, l'Ecurie Ecosse avait fait rouler les type D les années précédentes et possédait donc un savoir-faire nettement supérieur quant à la préparation moteur Jaguar.

Archie Scott Brown, pilote déterminé et habile, malgré une main droite atrophiée de naissance, lutta ardemment contre Gregory à Spa Francorchamps en mai 1958. Alors qu'ils étaient roues dans



roues, Archie perdit le contrôle de sa Lister, à La Source, sous une pluie battante. Il succomba à ses blessures le jour suivant. Brian Lister, anéanti, continua tout de même son activité. Il dévoila pour la saison suivante une nouvelle voiture dessinée par Frank Costin mais la concurrence était rude face aux nouvelles et performantes Lotus XV et autres Cooper Monaco. En juillet, un autre drame frappa l'écurie Lister lorsque l'autre pilote maison, Ivor Bueb se tua au Grand Prix de Clermont-Ferrand de Formule 2 (autre département de Lister) et Brian Lister mit immédiatement la clef sous la porte.

La voiture de la vente, BHL 20, commença sa carrière sous la forme d'une Lister MG et fut équipée dès 1960 d'un moteur Jaguar 3.4 litre. Jeremy Broad, de Coventry, éminent spécialiste Jaguar atteste dans une lettre datant

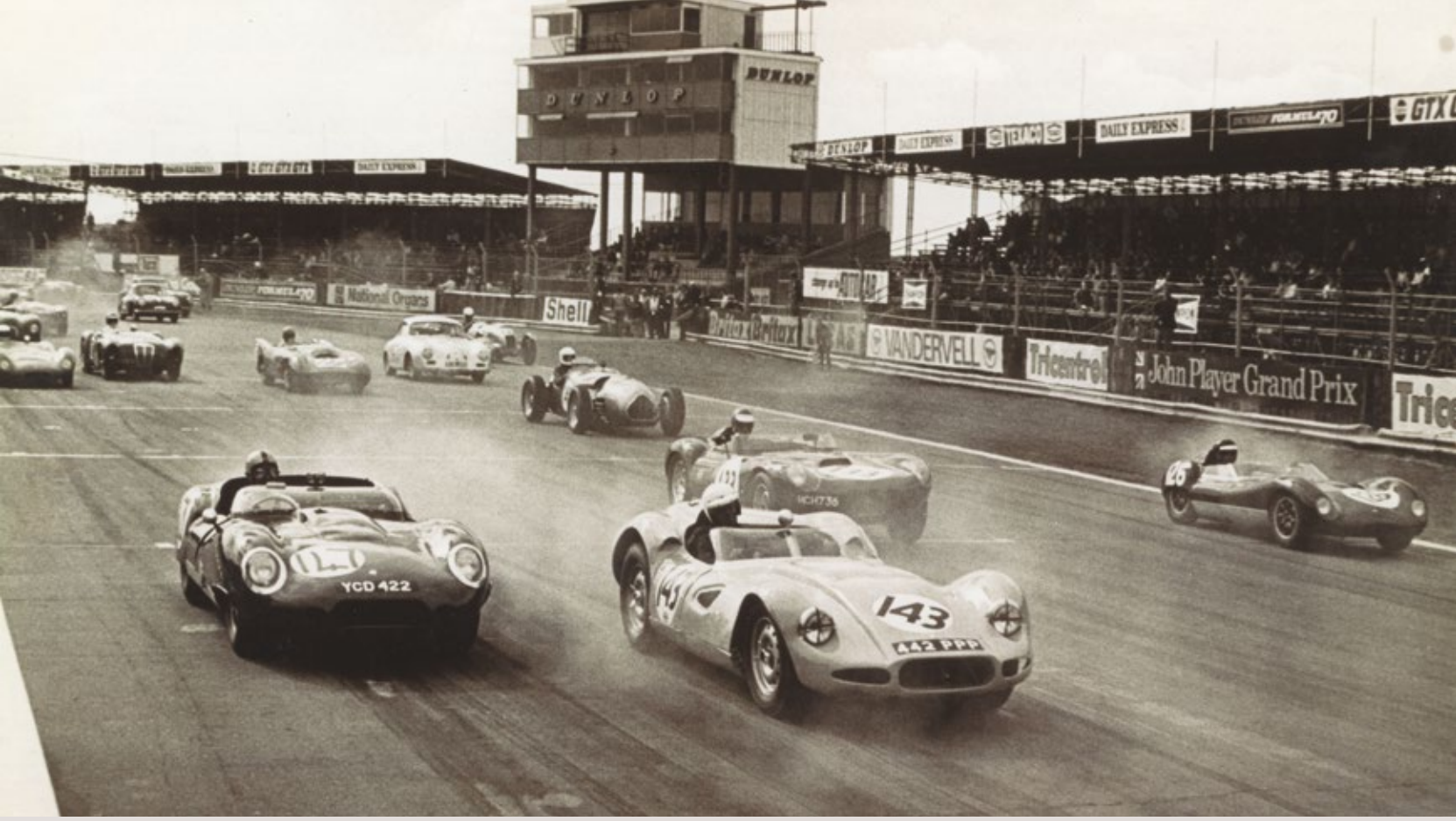
>>> *from London fitted a Jaguar 3.4-litre engine to a Lister-Bristol chassis and had a body produced by Gomm. This car proved very quick and in 1957, Lister produced two prototypes with the same engine. In 1958, the chassis was completely redesigned, along with the suspension and brakes. The aluminium bodywork closely followed the lines of the engine, and the car was given the name 'Knobbly'.*

Two engines were offered, the D-Type Jaguar 3.8 with a wide-angle cylinder head, and the Chevrolet V8. In Scott Brown's hands, the Knobbly was almost unbeatable, and Roy Salvadori, driving the works Aston Martin DBR1 and then DBR2, only won once, at Silverstone. For 1958, Lister was the supplier to Briggs Cunningham's team, the Ecurie Ecosse and the Belgian national team. However, one driver, Masten Gregory, began to overshadow the works driver, as – on top of Gregory's natural talent – the Ecurie Ecosse had already entered the D-Type in previous years and therefore had far greater expertise when it came to preparing the Jaguar engine.

Scott Brown, a determined and skilled driver, despite being born with an atrophied right hand, fought hard against Gregory at Spa in May 1958. When they were racing wheel to wheel, Scott Brown lost control of his Lister at La Source in driving rain. He died from his injuries the next day. Lister was devastated but continued his work. For the following season, he unveiled a new car designed by Frank Costin, but it was up against stiff competition from the quick new Lotus XV and Cooper Monacos. In July, a fresh tragedy struck the Lister team when the other works driver, Ivor Bueb, was killed in the Grand Prix at Clermont-Ferrand for Formula 2 (Lister's other discipline), and Lister immediately closed up shop.

The car offered for sale today, BHL 20, started out as a Lister-MG and was fitted in 1960 with a 3.4-litre Jaguar engine. Jeremy Broad from Coventry, a noted Jaguar specialist, confirmed in a letter from 2005 that he bought BHL 20 in the mid-1970s from John Harper and used it in club races and hill climbs. After an accident at Prescott, he decided to rebuild it as a Knobbly, using part





© DR

de 2005, qu'il a acheté BHL 20 au milieu des années 70 à John Harper et l'a utilisée en course de club et en course de côte. Après un accident à Prescott, il a décidé de la reconstruire en Knobbly, utilisant une partie du châssis d'origine. Le châssis ainsi modifié en châssis de Big Lister fut équipé d'un moteur 3.8 litre à carter sec et d'une culasse « wide angle ». Comme Jeremy Broad l'explique dans son attestation, il est dans la nature des autos de compétitions de connaître des réparations, des modifications et des améliorations successives. En 2005, un amateur anglais la rachète, la restaure et participe à une série d'épreuves comme le Mans Classic en 2008, 2010 et 2012, aux 6 h de Spa, au Motor Racing Legend en ouverture des 24h du Mans 2009, et a des courses du HSCC et du BRDC à Silverstone et Donington Park. En 2008, à Silverstone, Brian Lister signa un mot de remerciement sur la carrosserie.

Elle arrive en France grâce à un autre amoureux de la marque, en 2013. Ce dernier la fit entièrement restaurer par l'excellent atelier O-one sous l'égide de Josserand de Murard qui l'inscrivit à quelques épreuves du Classic Endurance. C'est en 2017 que le propriétaire actuel, un gentleman driver expérimenté, la rachète. Elle participe au Mans Classic 2018 avec succès et sans le moindre problème. Equipée de sa fiche FIA et d'un titre de circulation britannique, elle nécessite une révision d'usage, de nouveaux pneus et une vérification de ses équipements de sécurité, afin de retrouver la piste avec brio pour la saison 2022. Cette performante Lister figure dans l'ouvrage : *Les Métamorphoses du Jaguar*, livre de référence du regretté Roland Urban, sur les Jaguar spéciales.

of the original chassis. Converted into a Big Lister chassis, it was equipped with a 3.8-litre engine with a dry sump and wide-angle cylinder head. As Broad explained, it was in the nature of things for competition cars to undergo a succession of repairs, modifications and improvements. In 2005, an English enthusiast bought the car, restored it and took part in a series of events including Le Mans Classic in 2008, 2010 and 2012, the 6 Hours of Spa, the Motor Racing Legends race held at the start of the 24 Hours of Le Mans in 2009 and various HSCC and BRDC races at Silverstone and Donington Park. At Silverstone in 2008, Brian Lister signed a note of thanks on its body.

It arrived in France, thanks to another fan of the marque, in 2013. He had it completely restored by the excellent workshop O-one under the direction of Josserand de Murard, who entered it in some Classic Endurance races. Its current owner, an experienced 'gentleman driver', bought the car in 2017. It successfully competed in the 2018 Le Mans Classic, without any problems. With its FIA form and British title, it will need a general service, new tyres and a check of its safety equipment before making a brilliant return to the track for the 2022 season. This speedy Lister, faster than a D-Type appears in the reference work on special Jaguars, Les Métamorphoses du Jaguar, by the late Roland Urban.



© DR

209

2011 PEUGEOT 908 HDI V8 ■

Sans titre de circulation
Unregistered
Châssis nº 908-07

1.800.000 - 2.400.000 €

- Ultime évolution de la 908
- Gagnante des 6 Heures de Zhuhai (Bourdais/ Davidson)
- Modèle qui a dominé toute la saison 2011

- *Final version of the 908*
- *Winner of the 6 Hours of Zhuhai (Bourdais/Davidson)*
- *The model which dominated the entire 2011 season*



La voiture que nous présentons est la toute dernière Peugeot ayant remporté une course de Championnat du Monde des Constructeurs. Elle représente l'ultime aboutissement de la lignée des 908 qui ont marqué les saisons d'endurance de 2007 à 2011. Pour bien saisir l'importance de cette 908-07, revenons un peu en arrière.

Depuis les victoires de Renault en 1978 et Rondeau en 1980, >>>

The car we are presenting is the last Peugeot to have won a race in the World Constructors' Championship. It represents the ultimate development of the 908 models which left their mark on endurance racing from 2007 to 2011. To understand the importance of this 908-07, we need to go back a little.

Not since the victories of Renault in 1978 and >>>





© Jean-Michel Le Meur/DPPI

>>> plus aucune marque française n'a remporté les 24 Heures du Mans et, a fortiori, ne s'est adjugé le titre mondial au Championnat au Monde d'Endurance. Peugeot, très présent en rallye mais guère sur les circuits, décide de relever le gant à la faveur d'un changement de règlement et, en 1990, dévoile la 905. Ce prototype doté d'un moteur V10 de 3,5 litres et d'une coque en carbone conçue avec Dassault Aviation se montre d'emblée au niveau des meilleurs, mais doit améliorer sa fiabilité. Sous la direction de Jean Todt, l'équipe Peugeot se rapproche en 1991 du succès, mais c'est surtout en 1992 et 1993 qu'elle récolte les fruits de ses efforts, avec deux victoires aux 24 Heures du Mans dont, en 1993, les trois places du podium. En 1992, elle remporte également le titre au Championnat du Monde des Voitures de Sport.

Il faut attendre les années 2000 pour retrouver la marque au lion sur la scène de l'endurance. La nouvelle règlementation, qui ouvre la porte aux moteurs diesel, constitue un nouveau défi qui intéresse le constructeur de Sochaux ; il fait partie des meilleurs spécialistes de cette technique et l'exploite dans sa gamme de voitures de tourisme. Le succès en course ne peut qu'avoir des répercutions positives sur les résultats commerciaux. Ainsi, lors des 24 Heures du Mans 2005, Peugeot annonce son retour, ce qui se concrétise par une maquette grandeur nature présentée au Mondial de l'Auto 2006, sous l'appellation 908. Dotée d'un V12 diesel 5,5 litres double turbo, la 908 démarre magnifiquement la saison 2007 avec une victoire aux 1000 Km de Monza, mais doit se contenter au Mans d'une deuxième place (avec l'équipage Bourdais-Lamy-Sarrazin) derrière une Audi R10.

L'année suivante, la voiture se montre à nouveau très compétitive avec les victoires aux 1000 Km de Catalogne, de Monza, de Spa et du Nürburgring, mais elle ne >>>

>>> ***Rondeau in 1980 had a French make won the 24 Hours of Le Mans, far less the World Endurance Championship. Peugeot, which was very active in rallying but far less so on track, decided to pick up the gauntlet thanks to a change in the regulations, and unveiled the 905 in 1990. With a 3.5-litre V10 engine and a carbon-fibre bodyshell designed with Dassault Aviation, the prototype immediately showed that it was equal to the best, but it needed to be more reliable. Under the direction of Jean Todt, the Peugeot team came close to success in 1991, but it was in 1992 and 1993 that its hard work really paid off, with two wins at the 24 Hours of Le Mans and, in 1993, all three places on the podium. In 1992, it also won the World Sportscar Championship.***

It would be the 2000s before Peugeot returned to endurance racing. The new regulations opened the door to diesel engines and presented a new challenge of interest to Peugeot: it was one of the leading specialists in this technology and used it widely in its production cars. Success in racing could only have a positive effect on the company's sales. And so, at the 24 Hours of Le Mans in 2005, Peugeot announced its comeback, followed by the presentation of a full-scale model, designated the 908, at the Paris Motor Show in 2006. Powered by a 5.5-litre twin-turbo V12 diesel, the 908 made a magnificent start to the 2007 season, winning the 1000 Km of Monza, but had to make do at Le Mans with second place (for Bourdais/Lamy/Sarrazin) behind an Audi R10.

The following year, the car again proved highly competitive, with victories in the 1000 Km races in Catalonia and at Monza, Spa and the Nürburgring, but it was unable to topple Audi at Le Mans. Finally, in 2009, >>>





© Jean-Michel Le Meur/DPPI



© Jean-Michel Le Meur/DPPI



>>> parvient pas encore à détrôner au Mans la marque aux quatre anneaux.

C'est en 2009 que, enfin, Peugeot retrouve les deux plus hautes marches du podium de cette épreuve mythique, avec les équipages Gené-Brabham-Wurz et Montagny-Bourdais-Sarrazin.

En 2010, la 908 HDI FAP est au sommet de ses capacités et signe une saison superbe, avec un titre aux Le Mans Series, Asian Le Mans Series et l'Intercontinental Le Mans Cup, et plusieurs victoires comme au Petit Le Mans, à Spa, Zhuhai, Silverstone, en Algarve. Mais ces succès ont un goût amer, car la victoire échappe à Peugeot aux 24 Heures du Mans : si une 908 signe le record du tour, les quatre voitures engagées sont contraintes à l'abandon.

Parallèlement, Peugeot prépare l'avenir et la future règlementation qui autorisera les motorisations hybrides, c'est-à-dire combinant moteurs diesel et électrique. Après avoir montré son ambition avec un prototype 908 hybride en 2008 à Silverstone, Peugeot se lance en 2009, après Le Mans, dans la préparation d'une nouvelle voiture qui porte initialement l'appellation « 90X ». Le premier prototype 90X est dévoilé fin 2010, avec comme objectif une victoire au Mans en 2011, puis l'hybride l'année suivante. Extérieurement, la 90X diffère de sa devancière par son profilage et ses attributs aérodynamiques et, en janvier 2011, elle prend elle aussi officiellement l'appellation 908. Sur le plan motorisation, Peugeot abandonne le V12 précédent au profit d'un V8 diesel turbo 3,7 litres de 550 ch, et la voiture est prête pour la saison 2011.

Ce sera un couronnement, avec la victoire lors de six épreuves sur les sept du championnat. Malheureusement, celle qui bénéficie de la meilleure couverture médiatique échappe à Peugeot : les 24 Heures du Mans où une 908 s'incline avec un retard de... 14 secondes sur l'Audi victorieuse. Consolation, Peugeot occupe les trois places suivantes.

Après Le Mans, Peugeot gagne à Imola, Silverstone et Petit Le Mans. La dernière épreuve a lieu à Zhuhai, en Chine, et ce vaste marché constitue pour la marque un enjeu important. Peugeot engage deux 908 neuves : la 908-07 est confiée à Sébastien Bourdais et Anthony Davidson, et la 907-08 à Franck Montagny et Stéphane Sarrazin. Après avoir signé la pole position, c'est la voiture de Sébastien Bourdais et Anthony Davidson qui remporte les 6 Heures de Zhuhai.

Pour des raisons qui lui sont propres, Peugeot décide alors d'abandonner le Championnat d'Endurance, ce qui ne lui permettra pas de mettre à profit l'expérience engrangée durant ces cinq années

>>> ***Peugeot once again took first and second place in the legendary race, thanks to Gené/Brabham/Wurz and Montagny/Bourdais/Sarrazin.***

In 2010, the 908 HDi FAP was at its peak and enjoyed a superb season, winning the Le Mans Series, Asian Le Mans Series and the Intercontinental Le Mans Cup, as well as many races including the Petit Le Mans and those at Spa, Zhuhai and Silverstone, and in the Algarve. But this success had a bitter taste, as victory escaped Peugeot at Le Mans: although a 908 posted the lap record, the four cars entered had to retire.

In parallel, Peugeot was preparing for the future and for the forthcoming regulations which would allow hybrid diesel/electric powertrains. After showing its ambition in 2008 with a 908 hybrid prototype at Silverstone, the following year, after Le Mans, Peugeot began the development of a new car initially known as '90X'. The first 90X prototype was unveiled at the end of 2010, with its sights set on victory at Le Mans in 2011 and a hybrid version to come the year after. Externally, the 90X differed from its predecessor in terms of its streamlined shape and aerodynamic features, and in January 2011, it also officially became known as the 908. Peugeot abandoned the earlier V12 engine in favour of a turbocharged 3.7-litre V8 diesel producing 550bhp, and the car was ready for the 2011 season.

This would be its crowning glory, the car winning six of the seven races in the championship. Unfortunately, the race which enjoyed the most media coverage was the one Peugeot missed out on: the 24 Hours of Le Mans, where one of the 908s lost – by just 14 seconds – to the winning Audi. As a consolation, Peugeot claimed the next three places.

After Le Mans, Peugeot won at Imola, Silverstone and the Petit Le Mans. The final race was held at Zhuhai in China, a huge market where the stakes were high for the company. Peugeot entered two new 908s: 908-07 for Sébastien Bourdais and Anthony Davidson, and 907-08 for Franck Montagny and Stéphane Sarrazin. After starting in pole position, Bourdais and Davidson's car won the 6 Hours of Zhuhai.

For internal reasons, Peugeot decided at this point to withdraw from the World Endurance Championship and was unable to take advantage of the experience it had built up over five years with its hybrid prototypes. Its victory at Zhuhai was therefore the last in a tremendous series, the final stage in the development of the 908 and the result of considerable







pour les prototypes hybrides. Ainsi, la victoire de Zhuhai est la toute dernière d'une formidable série, ultime aboutissement des évolutions de la 908, résultat d'efforts considérables pour atteindre le plus haut niveau. Affichant une technique sophistiquée tant sur le plan mécanique qu'aérodynamique, la voiture de la victoire (numéro de châssis 908-07) incarne magnifiquement cette réussite. De plus, elle a remporté l'unique course à laquelle elle a pris part, un fait rarissime. Pour toutes ces raisons, elle représente un jalon important de l'histoire des courses d'endurance et, plus généralement, du sport automobile. Acquise auprès de Peugeot directement par le propriétaire actuel, la voiture n'a pas couru depuis sept ans et sera donc à à réviser pour de nouveau reprendre la piste et gagner.

efforts to reach the highest level. Sophisticated in terms of both its engineering and its aerodynamics, the winning car (908-07) was the perfect incarnation of this success. Moreover, it won the only race in which it competed, an extremely rare occurrence. For all these reasons, it represents an important milestone in the history of endurance racing and of motorsport as a whole. Acquired directly from Peugeot by its current owner, the car has not been raced for the past seven years and will therefore need to be serviced before taking to the track to win again.



210

1963 BENTLEY S3 CONTINENTAL COUPÉ PAR H.J. MULLINER PARK WARD LTD

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° BC86LXA

160.000 - 220.000 €

- Voiture du Salon de New York 1963
- Livrée neuve à un milliardaire américain connu
- Toujours très bien entretenue, très bel état d'origine
- Grande élégance du modèle

- Car of the 1963 New York Motor show
- *Sold new to a well-known American multi-millionaire*
- *Always very well maintained, in excellent original condition*
- *Supremely elegant model*



En 1962 débuta la production de la Bentley S3 Continental, toujours mue par le huit cylindres de 6 230 cm³ de la marque, déjà en place sur la S2, et remplaçant avantageusement le six cylindres en ligne de 4 887 cm³ en place sur la première Continental. La production de la S3 Continental s'acheva en 1965, après 312 exemplaires sortis de l'usine de Crewe. Les Continental n'étaient livrées qu'avec des carrosseries spéciales. La réalisation du carrossier Park Ward se caractérisait par une continuité de ligne entre les ailes avant et les ailes arrière et par des feux avant à entourages inclinés, ainsi surnommée « Chinese Eyes ».

Cette superbe Bentley carrosserie HJ Mulliner Park Ward est exposée sur le Stand de la marque au Salon de New York en 1963. Elle fut livrée juste par l'importateur américain J.S. Inskip à Mr. Gérald Cantor. Célèbre aux Etats-Unis et dans le monde de l'art, il a commencé comme vendeur de hot-dogs dans son université et a créé le système de courtage sur écran à Wall Street. Devenu multimilliardaire, il est considéré comme étant le plus grand collectionneur de sculptures de Rodin. Cette Bentley était donc destinée à sa résidence de Beverly Hills, un quasi-château néo-classique à l'américaine. Il l'utilisa avec parcimonie et la conserva

Production of the Bentley S3 Continental began in 1962; it was powered by the company's 6230cc V8 already used on the S2, which was an excellent replacement for the 4887cc in-line six fitted to the first Continental. Production of the S3 Continental came to an end in 1965, after 312 cars had left the factory in Crewe. The Continental models were only sold with special bodies. The work of the coachbuilder Park Ward was characterized by the continuous line between the front and rear wings and the slanted headlamp surrounds, dubbed 'Chinese Eyes'.

This superb Bentley HJ Mulliner Park Ward was displayed on the Bentley stand at the 1963 New York Motor Show. It was delivered shortly afterwards by the American importer J.S. Inskip to Mr. Gerald Cantor. Famous in the USA and in the world of art, Cantor started out selling hot dogs in his university and created the system of on-screen trading on Wall Street. He became a multi-millionaire and is considered the leading collector of Rodin sculptures. The Bentley was intended for use at his home in Beverly Hills, an American-style neo-classical 'chateau'. He used the car sparingly and kept it









toute sa vie. Plusieurs options sont présentes comme les vitres électriques, les vitrages Sundym, l'antenne électrique, une plaque « Made in England » et des pneus à flancs blanc. Sa combinaison de couleur n'a pas changé : bi-teinte gris clair et gris foncé pour le toit, intérieur en cuir noir. Au décès de cet illustre propriétaire en 1996, la voiture se retrouve chez le célèbre spécialiste de la marque Vantage Motorworks à Miami avant de traverser l'Atlantique en 2014, acquise par un marchand hollandais et revendue au plus grand collectionneur koweitien. Dès son acquisition, l'actuel propriétaire l'envoie chez l'excellent Fernandez à Bruxelles pour lui redonner le panache de sa sortie d'usine. C'est un exemplaire remarquable d'élégance et dans un très bel état d'origine avec seulement 69 100 miles d'origine. Son moteur tourne silencieusement, comme il se doit dans une Bentley de cette qualité.

Ces Bentley coupé représentent le summum de ce qui se faisait à l'époque et, voyager avec aujourd'hui, offre un plaisir incomparable grâce à une souplesse et une douceur d'utilisation, au sein d'un habitacle d'un luxe absolu.

all his life. It has several options, including electric windows, Sundym glass, an electric aerial, a 'Made in England' plate and whitewall tyres. Its combination of colours has not changed, with dark grey over light grey paint and a black leather interior. When its distinguished owner died in 1996, the car ended up at the renowned marque specialist, Vantage Motorworks in Miami, before crossing the Atlantic in 2014, when it was bought by a Dutch dealer and sold on to the top Kuwaiti collector. As soon as he bought the Bentley, its current owner sent it to Fernandez in Brussels to restore it to its former glory, just as when it left the factory. It is a remarkably elegant example, in excellent original condition and with only 69,100 miles from new. Its engine runs silently, as befits a Bentley of this standing.

These Bentley coupés represent the very best that was produced at the time; to travel in one today, cocooned in its ultra-luxurious interior, is an unrivalled pleasure, thanks to its comfort and smoothness.

1958 ROLLS-ROYCE SILVER CLOUD LWB PAR HENRI CHAPRON EX-BRIGITTE BARDOT

Titre de circulation allemand
German title

Châssis nº LBLC22
Moteur nº C21B

100.000 - 200.000 €

- Ex-Brigitte Bardot, nombreuses photos d'époque
- Carrosserie unique par Henri Chapron
- Vendue neuve en France, conduite à gauche

- *Ex-Brigitte Bardot, numerous period photos*
- *Unique Henri Chapron body*
- *Sold new in France, left-hand drive*

Le châssis LBLC22, une rare version longue avec conduite à gauche, fut commandé via la Franco Britannic Automobiles, importateur Rolls Royce pour la France, par un baron parisien en 1957. Il fut délivré le 30 avril 1958 chez le carrossier Henri Chapron pour y recevoir une carrosserie de limousine avec séparation sur mesure, de couleur vert sombre métallisé, qui sera achevée le 9 novembre 1958, tandis que la voiture ne sera immatriculée que le 23 janvier 1959. Seule réalisation Chapron pour une Silver Cloud, cette carrosserie est unique et diffère en de nombreux points de la version d'usine. Le 6 janvier 1966, la belle limousine passe aux mains de Brigitte Bardot, qui part immédiatement à son volant aux sports d'hiver à Méribel-Les Allues, une série de photos témoigne de cette période emblématique. Reconnaissable par son immatriculation d'alors, 9766 PL 75, la voiture, repeinte en blanc chez Chapron, suit l'actrice en Espagne sur le tournage de « Shalako » avec Sean Connery en 1968. L'actrice revend sa Rolls Royce au début de l'année 1970 à Jean Bouquin, son ami couturier de Saint Tropez. La voiture est ensuite immatriculée au nom d'une femme monégasque, puis en 1989, une restauration méticuleuse qui s'étale sur cinq ans est réalisée en Angleterre. Elle est ensuite vendue par un célèbre marchand belge et restera une vingtaine d'années dans une collection allemande, avant d'être achetée en 2017 et bénéficier d'une révision complète. D'une élégante teinte bleue nuit, avec une superbe sellerie en cuir beige, cette Rolls Royce est en bon état de fonctionnement, Noëlle Chapron nous a confirmé être en possession du dossier de construction de la

Chassis LBLC22, a rare left-hand drive, long wheelbase version, was ordered through Franco Britannic Automobiles, the Rolls Royce importer for France, by a Parisian baron in 1957. On 30 April 1958, the car was delivered to the coachbuilder Henri Chapron, to be fitted with a limousine body with custom built driver separation, and was painted metallic dark green. The work was completed on 9 November 1958, and the car was finally registered on 23 January 1959. This was the only Silver Cloud to be bodied by Chapron, with unique coachwork that differs in many ways from the factory version. On 6 January 1966, the superb limousine passed into the hands of Brigitte Bardot, who set off in her new car for a winter skiing holiday in Méribel-Les Allues, as can be seen in a series of photos of this legendary period. Identified by the registration it had at that time, 9766 PL 75, the car was repainted white by Chapron and accompanied the actress to Spain for the filming of "Shalako" starring Sean Connery in 1968. Bardot sold her Rolls Royce at the start of 1970 to Jean Bouquin, her friend, the fashion designer from Saint Tropez. The car was then registered in the name of a woman from Monaco and in 1989, a meticulous restoration took place over a five-year period in England. The car was then sold by a renowned Belgian dealer and remained in a German collection for twenty years, before being sold in 2017 and benefitting from a thorough overhaul. Presented in an elegant midnight blue with superb beige leather upholstery, this Rolls Royce is in







Janvier 1966, Brigitte Bardot avec sa Rolls à Méribel
© François Gragnon/Paris Match/Scoop



voiture et pourra être contactée par le nouvel acheteur. Lorsqu'une Rolls Royce est habillée d'une carrosserie unique, par un des meilleurs carrossiers français et a appartenu à une des stars françaises les plus emblématiques, il s'agit d'une opportunité exceptionnelle.

good running condition. Noëlle Chapron has confirmed that she is in possession of the construction file for the car and is happy to be contacted by the new owner. When a Rolls Royce has a unique body built by one of the top French coachbuilders, and has been owned by one of the most iconic French stars, it represents an exceptional opportunity.



212

1964 MERCEDES-BENZ 300 SE COUPÉ

Carte grise française
French title

Châssis nº 112021-12-006042
Moteur nº 189987-12-000165

70.000 - 100.000 €

- Vendue neuve en France par Royal Elysées
- Mécanique et couleurs d'origine
- Dossier de suivi et manuels

- *Sold new in France by Royal Elysées*
- *Mechanicals and colors are both original*
- *Follow-up folder, all manuals*



Cette belle 300 SE fut mise en circulation le 22 mai 1964, délivrée neuve à Asnières par les Etablissements Royal Elysées. Ce coupé dans une livrée noire et sellerie de cuir rouge, dispose d'un autoradio « Becker Grand Prix », d'une suspension pneumatique réglable ainsi qu'une boîte automatique à 4 rapports.

Le véhicule est toujours accompagné de sa documentation d'origine comprenant notamment manuel technique, catalogue d'époque des fournisseurs et assistance Mercedes, carnet d'entretien avec tampon et commentaires détaillés ainsi que certificat d'immatriculation provisoire de mai 1964. Il n'a connu que deux propriétaires jusqu'en 2017 et n'a certainement jamais quitté la France comme nous l'a confirmé l'actuel propiétaire. En très bel état de présentation, il est encore en majeur partie en peinture d'origine et a conservé sa sellerie patinée. Il est aussi en bon état de fonctionnement et a bénéficié d'entretiens réguliers. Parmi les travaux les plus récents, citons la révision en Allemagne de la pompe à injection et de la suspension pneumatique par le spécialiste Mercedes Stefan Stähle en 2018 pour plus de 20 000€, le traitement des cuirs avant et la réparation des tapis d'origines par la Sellerie Lutz spécialiste de voitures anciennes à Strasbourg en 2020 et enfin la remise en état des ailettes de radiateur chez Vosges Radia Alsace en 2021.

This beautiful 300 SE was registered on May 22, 1964, and delivered new in in Asnières, France by Royal Elysées. This coupe in a black livery combined with a red leather upholstery. It has a "Becker Grand Prix" radio, adjustable air suspension and a 4-speed automatic transmission for an unparalleled sense of comfort and refinement.

The vehicle comes with its original documentation including technical manual, period catalog of suppliers and Mercedes-Benz assistance, service logbook with stamp and detailed comments as well as provisional registration certificate of May 1964. It has not only known two owners until 2017 and most likely has never left France, according to the current owner. In very good condition, it is still mostly in original paint and has retained its patinated upholstery. It is also in good working order and has received regular maintenance. Among the most recent works, let us point out the service in Germany of the injection pump and the air suspension by the Mercedes-Benz specialist Stefan Stähle in 2018, which cost more than 20,000 €, as well as the treatment of the leathers before and the repair of the original carpets by the Sellerie Lutz, which specializes in historic vehicles in Strasbourg, in 2020, and finally the refurbishment of the radiator fins at Vosges Radia Alsace in 2021.

213

1968 MERCEDES-BENZ 280 SL AVEC HARD-TOP

Carte grise française
French title

Châssis nº 113 044 10 004267
Moteur nº130 983 10 001453

70.000 - 100.000 €

- Vendue neuve en France
- 3ème main, même propriétaire depuis 32 ans
- Historique limpide, nombreux travaux récents
- Boîte manuelle

- *Sold new in France*
- *3 owners; in same ownership for 32 years*
- *Clear history, much recent work*
- *Manual transmission*



Cette élégante Mercedes Pagode a été délivrée neuve sur la Côte d'Azur, à Beaulieu-sur-Mer, en septembre 1968. Sa carrosserie était « blanc papyrus », avec hard-top assorti. En 1977, alors que la voiture n'a parcouru que 33 930 km, son premier propriétaire fait procéder à un échange standard du moteur et de la boîte de vitesses, ainsi que le confirment deux carnets Mercedes spécifiques. Ce cabriolet passe ensuite entre les mains d'un niçois à la fin des années 70, auprès duquel l'actuel propriétaire en fait l'acquisition en 1989, avec 92 631 km au compteur. En 1992, à la suite d'un choc avant-droit, la carrosserie sera remise en état et repeinte par l'agent Mercedes d'Agen, qui avait alors la charge de l'entretien régulier de la voiture. En 2018, d'importants travaux ont été réalisés: capote neuve, joints de carrosserie remplacés, sellerie en cuir et moquettes refaites, boiseries en noyer changées, pose d'un autoradio Becker Mexico d'époque et importante révision générale. Un important dossier de factures permet de retracer l'entretien dont a bénéficié cette 280 SL tout au long de son existence, et un rapport d'expertise détaillé a été rédigé en septembre 2020. Le cric ainsi que la trousse à outils sont également présents. Avec seulement trois propriétaires depuis l'origine et un historique limpide, cette Mercedes est prête à prendre la route; nul doute que les amateurs succomberont à son bel intérieur bleu nuit.

This elegant Mercedes 'Pagoda' was delivered new in Beaulieu-sur-Mer on the Côte d'Azur in September 1968. It was finished in 'Papyrus White' with a hardtop to match. In 1977, when the car had covered only 33,930km, its first owner had the engine and gearbox replaced, as the two Mercedes books confirm. The cabriolet was then acquired by its second owner, from Nice, at the end of the 1970s, from whom its current owner bought it in 1989, when it had 92,631km on the clock. In 1992, after the front right part of the car was damaged in a crash, the body was repaired and repainted by the Mercedes dealer in Agen, who at the time looked after its regular maintenance. In 2018, extensive work was carried out: a new hood was fitted, the body seals and walnut trim replaced, the leather upholstery and carpets refurbished, a period Becker Mexico radio installed, and the car given a major overall service. A substantial history file shows the service work carried out on the 280 SL throughout its life, while a detailed valuation report was drawn up in September 2020. The jack and tool roll are also both present. With only three owners since new and a clear history, this Mercedes is ready to be driven, and enthusiasts will undoubtedly fall for its attractive dark blue interior.

214

1963 FERRARI 250 GTE SÉRIE 2

Carte grise française
French title

Châssis nº 3173
Moteur type 128F

250.000 - 300.000 €

- Modèle mythique 2+2 de chez Ferrari
- Belle combinaison de couleurs
- Régulièrement entretenue

- *Mythical 2+2 Ferrari model*
- *Superb colour combination*
- *Regularly maintained*



250... un numéro évocateur dans l'histoire de Ferrari, tant en compétition qu'en tourisme. Son succès repose sur une mécanique remarquable conçue par Gioacchino Colombo, un V12 3 litres qui va révéler une grande polyvalence. Fortes de résultats évocateurs dès 1952 en compétition, les 250 versions tourisme rencontrent un franc succès. En 1960, le coupé 250 PF laisse place à une nouvelle voie, la 250 GTE. Signée également Pinin Farina, elle est la première voiture de la marque à offrir quatre places. Pour ce faire, il a fallu avancer le moteur de 20 cm et dessiner un pavillon plus effilé. Présentée officiellement au Salon de Paris, au mois d'octobre, elle rencontre le succès et atteindra jusqu'en 1964 une production qui frôle le millier d'exemplaires, contribuant ainsi au renom de Ferrari dans le monde entier.

L'exemplaire présenté, une série 2, a été livrée neuve à Naples en Italie dans sa couleur actuelle, Grigio Fumo, intérieur en cuir beige. Elle reste en Italie jusqu'à 1971 avec 3 propriétaires successifs. Elle part au début des années 70 aux Etats-Unis chez un collectionneur du Texas qui la conservera jusqu'en 1989, date à

250... an evocative number in the history of Ferrari and all for good reason. Its success is based on the excellent 3L V12 engine designed by Gioacchino Colombo that revealed great versatility. With strong results in racing from 1952 on, the 250 road versions would not disappoint either. In 1960, the 250 PF coupe gave way to a new version, the 250GTE, also bodied by Pinin Farina, and Ferrari's first four-seater. To accomplish this, Ferrari had to push the engine forwards by 20cm and to create a more slender top.

Officially introduced at the 1964 Paris Motor Show in October, the car was very successful and reached a production rate of nearly a thousand copies until 1964, contributing to Ferrari's worldwide reputation.

This example, a series 2, was delivered new in Naples, Italy, in the livery it still has today: Grigio Fumo, with beige leather interior. The car stayed in Italy until 1971 in the hands of three successive owners. At the start of the 1970s, our Ferrari headed to the United States, acquired by a collector from Texas who kept it







laquelle elle revient en Europe, sans moteur. Elle est restaurée en Italie à ce moment-là ; à cette occasion, elle sera équipée d'un moteur du bon type. La voiture sera acquise par le propriétaire actuel en 2013 chez Cecil Cars. Depuis, elle est entretenue par l'excellent Franck Opderbeck, à côté de Paris. La ligne d'échappement vient d'être changée et elle est équipée de 4 pneus neufs Pirelli. La voiture se présente dans un très bel état esthétique et mécanique. Il s'agit d'une merveilleuse Ferrari V12 pour un père de famille qui voudrait faire partager sa passion à ses enfants.

until 1989, the date it returned to Europe, minus its engine. The car was then restored in Italy at which point it was fitted with a correct type engine. It was acquired by the present owner in 2013 from Cecil Cars. Since then, the car has been maintained by the excellent Franck Opderbeck, near Paris. The exhaust line has recently been replaced and it has four new Pirelli tyres. Presented in superb condition, mechanically and cosmetically, this would make a wonderful Ferrari V12 for a family man wanting to share his passion with his children.





215

1980 MCLAREN M29

Sans titre de circulation
Voiture de compétition
Unregistered
Competition car

Châssis n° 3C

240.000 - 320.000 €

- Dans la collection du Manoir de l'Automobile depuis 1998
- Equipée du légendaire V8 Cosworth
- Provenant d'une des plus grandes écuries de l'histoire
- Projet exaltant, Ex Watson

- *In the collection of the Manoir de l'Automobile since 1998*
- *Powered by the legendary Cosworth V8*
- *From one of the greatest racing teams in history*
- *An exciting project, Ex Watson*

A la fin des années 70, la F1 est en ébullition. De plus en plus nombreux, les pilotes français montent en puissance tandis que Renault fait exploser l'hégémonie du V8 Cosworth avec son petit V6 1 500 cm³ suralimenté. Pour McLaren, c'est une période un peu plus compliquée. Après les titres d'Emerson Fittipaldi (1974) et James Hunt (1976), la marque est dans le creux de la vague. Il faut attendre la fin de l'année 1980 et le rachat de l'écurie par Ron Dennis pour voir de nouveau McLaren briller.

La monoplace du Manoir de l'Automobile que nous sommes fiers de présenter est une M29, archétype des F1 de cette période. Dessinée par Gordon Coppuck, la M29 dispose d'une coque en aluminium, d'un V8 Cosworth DFV de 3L de cylindrée accouplée à une boîte Hewland modifiée par McLaren. En raisonnnant par déduction, il pourrait s'agir du châssis n°3C dont l'histoire est passionnante. On trouve notamment l'historique complet des cinq châssis M29 dans Autocourse, le fameux annuel anglais. On y apprend que le châssis n°3, qui a évolué ensuite en 3C, est apparu en Afrique du Sud et a été chiffonné par Alain Prost durant les essais. Il sert de voiture de rechange aux GP de France, d'Angleterre et d'Allemagne où Watson l'utilise le vendredi matin et le samedi matin. Il est conduit en course par Watson lors du GP d'Autriche. Watson l'abîme lors d'une sortie de route aux essais du GP de Hollande.

At the end of the 1970s, Formula 1 was in turmoil. The ever more numerous French drivers were increasingly competitive, while Renault crushed the supremacy of Cosworth's V8 with its 1.5L V6 turbo. For McLaren, life was more complicated. After the titles won by Fittipaldi (1974) and Hunt (1976), the company was in a slump. It would be the end of 1980 and the takeover of the team by Ron Dennis before McLaren's star would shine again.

The single-seater from the Manoir de l'Automobile, which we are proud to present, is an M29, the archetypal F1 from this period. Designed by Gordon Coppuck, the M29 has an aluminium monocoque chassis and a 3-litre Cosworth DFV V8, mated to a Hewland gearbox modified by McLaren. By deductive reasoning, this could be chassis n° 3C, has a fascinating history. The full story of all five M29 chassis is told in Autocourse. The famous English yearbook relates that chassis n° 3, which later became 3C, made its début in South Africa and was damaged by Prost during testing. It served as a spare car for the French, British and German Grands Prix, where Watson drove it on the Friday and Saturday mornings. Watson also drove it in the race at the Austrian Grand Prix and damaged it when he ran off the track during testing for the Dutch Grand Prix.





Après la saison 1980, la monoplace est offerte à la filiale française du sponsor titre, le cigarettier Marlboro. La monoplace est ensuite acquise directement auprès de Marlboro par M. Duval, un important collectionneur et homme de presse français. C'est auprès de ce dernier que Michel Hommell, le célèbre éditeur et patron de presse français, s'en porte acquéreur en 1998, afin d'étoffer la fabuleuse Salle des Formule 1 du Manoir de l'Automobile de Lohéac. M. Duval a confirmé qu'il s'agissait bien d'une M29, la voiture ayant très probablement roulé à l'époque, compte tenu des traces d'usure sur la coque. Il est cependant impossible de confirmer le numéro de coque, la plaque de châssis ayant été ôtée à la suite de son acquisition auprès de Marlboro.

Exposée depuis 1998 au sein du Manoir de l'Automobile, à Lohéac, la McLaren 29 a rejoint une collection de 18 Formule 1.



Le moteur Cosworth et la boîte sont incomplets et la voiture est à restaurer entièrement. Sans doute pilotée par le flegmatique John Watson et le tout jeune Alain Prost, cette M29 montre des traces d'utilisation et elle constitue un projet enthousiasmant pour n'importe quel passionné de F1 voulant avoir une des dernières McLaren avec coque aluminium avant l'avènement du carbone.

After the 1980 season, the car was given to the French subsidiary of the title sponsor, the cigarette company Marlboro. It was then bought directly from Marlboro by M. Duval, a leading French collector and magazine publisher. It was from Duval that Michel Hommell, the famous French publisher and media proprietor, acquired the car in 1998, to add to his fabulous hall of F1 cars at the Manoir de l'Automobile in Lohéac. Mr Duval confirmed that it was indeed an M29, as the car had most likely been driven at the time, given the signs of wear and tear on the hull. It is however impossible to confirm the hull number, the chassis plate having been removed after the car was acquired from Marlboro.

Exhibited since 1998 at Lohéac, the McLaren joined a collection of 18 F1 cars. Its Cosworth engine and the gearbox are incomplete, and the car will need a full restoration. Driven by the phlegmatic John Watson and a young Alain Prost, the M29 shows signs of use and will make an exciting project for any lover of Formula 1 looking to own one of the last McLarens with an aluminium monocoque before the advent of carbon-fibre.

216

1979 BMW 530 PRODUCTION - TEAM JMS RACING

Sans titre de circulation
Voiture de compétition
Unregistered
Competition car

100.000 - 140.000 €

- Beau palmarès
- Restauration complète
- Voiture emblématique
- Pilotée par C. Ballot Lena, J.C. Andruet, R. Metge, J.L Schlesser

- *Great track record*
- *Complete restoration*
- *Iconic car*
- *Driven by C. Ballot Lena, J.C. Andruet, R.Metge, J.L Schlesser*



Lancé en 1976 à l'initiative de Claude Ballot Lena, pilote d'endurance chevronné et Daniel Boutonnet, alors journaliste pour l'Equipe, le Championnat de France des voitures de production visait à attirer des pilotes renommés sur les circuits de l'hexagone. Cette formule offrait un compromis entre spectacle, variété de plateau, performances et coût de revient qui lui assura un écho considérable auprès des médias et du public. Ainsi, les plus grands pilotes français, y compris les vedettes de F1, firent des incursions dans ce championnat de premier plan.

L'exemplaire présenté en est une parfaite illustration, puisque plusieurs grands noms du sport automobile se succédèrent à son volant, tels, C. Ballot Lena, J.C. Andruet, R. Metge ou encore J.L Schlesser. Elle participa à trois reprises aux 24 Heures de Spa entre 1979 et 1981, remportant la troisième place en 1980, sous les couleurs du sponsor Iso Roulement. La même année, elle terminait deuxième du Championnat de

Launched in 1976 following an initiative from Claude Ballot Lena, experienced endurance racing driver and at the time journalist at l'Equipe, the French Touring Car Championship was designed to attract renowned drivers on racing circuits across France. This formula offered a good compromise between entertainment, diversity on the grid, performances and costs, which was very well received by the media and the general public. As a result, the greatest French drivers including F1 stars made their way into this well-respected championship.

This specific machine is a perfect example of the latter, since several great names in motor sport had the chance to drive it, such as C. Ballot Lena, J. C. Andruet, R. Metge or J. L. Schlesser. It also took part in the 24 Hours of Spa three times between 1979 and 1981, with a 3rd place podium in 1980 under the ISO Roulement sponsor livery. It took second place in the French Touring Car



1980, la BMW N°39 au départ d'une manche du Championnat de France de Supertourisme © DR

France de Production aux mains de son pilote, Claude Ballot Lena. Pour les années 1981 et 82, la voiture passait aux couleurs Marlboro et le détail de ses résultats est disponible au dossier. Elle a ensuite poursuivi sa carrière en course de côte avec Didier Claudon. Son précédent propriétaire, amateur de voitures de compétition, a acheté cet exemplaire et s'est lancé en 2016 dans une restauration complète, avec l'aide de José Rocher qui avait à l'époque conçu la voiture. La carrosserie a été entièrement mise à nu et remise aux couleurs d'origine de l'année 1980. Un arceau sur mesure, aux normes actuelles FIA, a été réalisé. La mécanique, un 2.8L préparé par Luigi, a été entièrement reconstruite et adopte une alimentation par 3 carburateurs Weber de 48, pour une puissance estimée à environ 280 cv. Bien évidemment, la boîte de vitesses, le pont, les suspensions, les trains roulants ou encore les gros freins ont été remis à neuf. Cette restauration complète, dont témoigne un dossier de factures et de photos, a été menée avec grand soin et depuis la voiture n'a pas repris part à une course. Le pilote actuel, se concentrant sur les rallyes, n'a pas engagé la voiture en compétition, il reviendra donc à son nouveau propriétaire de profiter des performances exceptionnelles qu'offre cette voiture authentique, dont le palmarès et les pilotes qui se sont succédés à son volant sont évocateurs.

Championship the same year with Claude Ballot Lena at the wheel. The car was changed into a Marlboro livery in 1981 and 1982, with details of the results available in the file. Its career then carried on into hill climbing events with Didier Claudon.

As a racing car enthusiast himself, the previous owner bought the car and carried out a complete restoration in 2016 with the help of Jose Rocher who designed it at the time. The bodywork was entirely stripped down and restored to its original 1980 colours. A customised FIA approved roll bar was made. The 2.8L engine prepared by Luigi was completely rebuilt and is now fueled by 3 Weber 48 carburettors with an estimated power of 280hp. The 3L engine prepared by Danielson, which was fitted into the car for various events, will be included in the sale and will have to be fully restored. Naturally, the gearbox, the axle, suspensions, the running gear and even the big brakes have been refurbished. As evidenced by a folder of invoices and pictures, this complete restoration has been done to the highest standard and the car has not been raced since then. The current driver, concentrating on rallies, has not enter the car in competition, it will now be up to its new owner to enjoy the exceptional performance offered by this authentic car, evocative of many successes and racing drivers who have followed one another at its wheel.



© DR





217

Ex-Scuderia Giudici

1996 ALFA ROMEO 155 D2 USINE

Sans titre de circulation
Unregister

Châssis nº 94 344

120.000 - 160.000 €

- Voiture usine
- Récemment restaurée
- Histoire même du Supertourisme
- Ex-Scuderia Giudici

- *Factory car*
- *Recently restored*
- *Super Touring history*
- *Ex-Scuderia Giudici*

Alors que le rallye et le Groupe B déchaînaient les passions dans les années 80, ce fut le Championnat de Supertourisme qui excita les spectateurs dans les années 90. La piste était le terrain de jeu des marques qui combattaient de manière féroce leurs concurrents en construisant des berlines de courses issues de la série.

La 155 D2 remplace la mythique 155 V6 Championne de DTM en 1993. La voiture présentée est équipée du moteur Alfa 2.0L D2 développant 310 ch à 9000 tr/min construit chez Abarth. Imaginez la symphonie quand elle grimpe dans les tours. Elle a participé au Championnat allemand de voitures de tourisme (Super Tourenwagen Cup) entre les mains de Franz Engstler au sein de l'Ecurie Alfa Team Engstler en 1996 et Cool Fire Team Engstler en 1997. De 2001 à 2005, elle prend part à l'Alfa Romeo Challenge aux Pays-Bas de 2002 à 2004, entre les mains de Paul Nieuwenhuis, remportant de nombreuses courses.

Le propriétaire actuel, pilote amateur, acquiert cette Alfa en 2005 et la confie entre les mains du pilote Jeroen Van den Heuvel pour participer à l'Alfa Romeo Challenge en 2010. Elle court à Spa, Zolder et

While Group B and rallying provided the thrills in the 1980s, it was the Super Touring Championship that excited the crowds during the 1990s. The track became a playground for different marques, with fiercely contested battles between race cars based on standard saloon cars.

The 155 D2 replaced the legendary 155 V6 DTM Championship-winning model in 1993. The example presented is equipped with the 2-litre Alfa D2 engine developing 310 bhp at 9000 rpm, built by Abarth. Imagine the sound as it climbs through the revs. This car took part in the German Touring Car Championship (Super Tourenwagen Cup) in the hands of Franz Engstler of the Alfa Team Engstler in 1996 and Cool Fire Team Engstler in 1997. Between 2001 and 2005, it participated in the Alfa Romeo Challenge in Holland, driven in 2002 - 2004 by Paul Nieuwenhuis and winning many races.

The current owner, an amateur racer, acquired the Alfa in 2005, and in 2010 he handed it to driver Jeroen Van den Heuvel to take part in the Alfa Romeo Challenge, when it competed at











Zandvoort. La voiture a bénéficié récemment d'une réfection complète du moteur D2 chez App Racing Engines. La peinture a été refaite aux couleurs de la 155 V6 de Nicola Larini, Championne de DTM en 94. L'intérieur est une invitation à la course, avec arceaux, baquet Recaro et volant OMP.
La voiture est vendue avec son passeport de compétition de 1997 et des pièces supplémentaires (pièces mécaniques, et de carrosserie).
Il s'agit d'une très belle pièce représentant un pan important de l'histoire du Supertourisme.

Spa, Zolder and Zandvoort. The car has recently benefitted from a full rebuild of the D2 engine, carried out by Racing Engines. It has been repainted in the colours of the 155 V6 of Nicola Larini, DTM Champion in 94. The interior is a real invitation to race, fitted with roll-cages, Recaro bucket seats and OMP steering wheel. The car will be sold with its 1997 competition passport and additional parts (mechanical and bodywork parts). This is a fantastic piece, representing an important part of Super Touring history.



218

3ème Terre de Provence 1983 avec J-P Nicolas / *3rd in the 1983 Terre de Provence rally with J-P Nicolas*

1983 TALBOT SAMBA RALLYE GROUPE B EVOLUTION

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis nº VF451A611CP494608

25.000 - 40.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Exemplaire ayant servi à l'homologation de la Samba Groupe B Evolution
- État d'origine exceptionnel
- Dans une grande collection européenne depuis plus de 25 ans

- ***Car used to homologate the Samba Group B Evolution***
- ***Exceptional original condition***
- ***In a major European collection for over 25 years***



Avec sa cylindrée qui la faisait courir en catégorie moins de 1300 cm³, sa légèreté et sa maniabilité, la Talbot Samba Rallye a fait en Groupe B le bonheur des pilotes amateurs.

Selon Hervé Charbonneaux, qui connaît bien ce modèle car il l'a utilisé à l'époque en rallye (avec un meilleur temps en course aux 24 Heures de Chamonix 1989), la voiture que nous présentons est restée neuve en stock chez Peugeot-Talbot-Sport. Elle a servi de modèle pour obtenir la fiche d'homologation FIA de la Samba Evolution. Elle a ensuite pris part au Rallye Terre de Provence 1983 entre les mains de Jean-Pierre Nicolas qui a terminé troisième.

C'est au début des années 1990 que l'actuel propriétaire en a fait l'acquisition avec d'autres Groupe B, séduit par son état d'origine. Elle n'a plus roulé depuis et sera entièrement à réviser. Cette voiture est en effet telle qu'elle se présentait au moment de l'homologation, avec ses couleurs PTS et ses sponsors Shell et Michelin, son arceau en aluminium (interdit aujourd'hui), ses jantes chaussées de Michelin TRX, ses baquets et harnais d'époque et tous les équipements qui la caractérisaient comme les portes et capots en polyester, les vitres en Plexiglas, les extensions d'ailes et, à l'intérieur, sa planche de bord spécifique, ses aménagements spéciaux et son Terratrip. Sous le capot, le moteur d'origine présente deux carburateurs Weber. Les disques avant sont ceux de la 205 T16 Evo 1 et la suspension avant était triangulée, sur une voie avant élargie.

Comme nous l'a confirmé Hervé Charbonneaux c'est une voiture radicale, avec un moteur plein de tempérament, qui va vite et freine bien. Aujourd'hui, cette petite machine amusante et performante, dans un état de conservation exceptionnel, représente sans doute une des entrées les plus accessibles dans le monde mythique des Groupe B.

Competing in the under-1300cc class and with its light weight and agile handling, the Talbot Samba Rallye made many amateur drivers in Group B very happy.

According to Hervé Charbonneaux, who rallied the model in period (with a best time at the Chamonix 24 Hours race in 1989) and therefore knows it well, the car we are presenting was kept in stock when new by Peugeot Talbot Sport. It was used to obtain the FIA homologation papers for the Samba Evolution. It was then driven in the 1983 Terre de Provence rally by J-P Nicolas, who finished third.

Its current owner bought it at the start of the 1990s, along with some other Group B cars, attracted by its original condition. It has not been driven since and will need to be recommissioned. The car is exactly as it looked when homologated, in the livery of PTS and its sponsors Shell and Michelin, and with its aluminium roll cage (now outlawed), its wheels shod with Michelin TRX tyres, period bucket seats and harnesses, as well as all its characteristic features, such as its polyester doors, boot and bonnet, Plexiglas windows, wheel arch extensions and, inside, the dashboard specific to the model, Terratrip and other special equipment. Under the bonnet, the original engine is fitted with two Weber carburettors. The front discs are from the 205 T16 Evo 1, while the front suspension uses wishbones and has a wider track.

As Hervé Charbonneaux has confirmed, it is a radical car with a lively engine which goes fast and stops well. Today, this little car, which is quick and fun to drive and is in exceptionally preserved condition, undoubtedly represents one of the most affordable ways to enter the legendary world of Group B.



219

2011 LAMBORGHINI GALLARDO GT3 FL2

Voiture de compétition
Sans titre de circulation
Competition car
Unregistered

Châssis nº 15-7-1001

100.000 - 140.000 €

- Développé par Reiter Engineering avec évolution FL2
- Exemplaire suivi par des teams professionnels
- Un rapport prix/performances exceptionnel
- Voiture vice-championne des FIA Hill Climb Masters

- *Developed by Reiter Engineering with FL2 updates*
- *Maintained by professional teams*
- *Exceptional performance for the money*
- *Runner-up in the FIA Hill Climb Masters*

L'exemplaire proposé est une très performante Lamborghini Gallardo GT3 de 2011 développée par Reiter Engineering et ayant bénéficié des dernières évolutions FL2 proposées sur le modèle en 2014 avec notamment une aérodynamique plus efficace, un nouveau « splitter », un diffuseur arrière en carbone et un rapport poids/puissance amélioré. Son V10 de 5 212 cm^3 développe plus de 600 cv pour un poids contenu de 1 175 kg assurant des performances de premier plan. La voiture fut notamment engagée dans le championnat GT3 avec le team Veloso Motorsport, pilotée par Patrick Cunha.

Elle fut achetée par son actuel propriétaire en 2016. Pilote émérite, ce dernier utilisa la voiture en courses de côtes et il a d'ailleurs réalisé avec elle deux saisons, avec à la clef de très beaux résultats dans l'exercice puisque la voiture et son pilote furent vice-champion d'Europe de course de côte lors de la finale européenne disputée en République Tchèque en 2016. Soulignons qu'elle a été suivie par des teams professionnels, gage de sérieux dans l'entretien et depuis 2016 par le réputé Team Petit Auto Sport dirigé par Sébastien Petit avec lequel elle sera vice-championne de France de courses de cote en 2017 pour la Série B. Sa mécanique est aujourd'hui en état de fonctionnement, son moteur ne totalise qu'environ 6000 km, la boîte de vitesses et le driveshaft seulement 500 km environ et la voiture qui n'a que très peu roulé depuis 2018 avait été révisée. En bon état général de présentation et de fonctionnement, elle procurera un bonheur fou à son futur propriétaire lors de journées « track days » ou pourra de nouveau être engagée en compétition avec seulement quelques éléments à upgrader comme le harnais, le baquet et le réservoir d'essence. Elle sera aussi livrée accompagnée de son ancien passeport FFSA GTTS.

The car presented for sale is a very quick Lamborghini Gallardo GT3 from 2011, further improved by Reiter Engineering with the latest FL2 updates made to the car in 2014, including more effective aerodynamics, a new front splitter, a carbon-fibre rear diffuser and an improved power-to-weight ratio. Its 5212cc V10 produces more than 600bhp for a weight of only 1175kg, ensuring first-rate performance. The car was entered in the GT3 championship by the Veloso Motorsport team, driven by Patrick Cunha.

It was bought by its current owner in 2016. An accomplished driver, he used the car in hill climbs over two seasons, achieving some impressive results: the car and its driver were runners-up in the European hill climb championship, the final of which was held in the Czech Republic in 2016. It should be stressed that the car has been looked after by professional teams, a guarantee of the standard of its maintenance, and since 2016 by the renowned Team Petit Auto Sport managed by Sébastien Petit, who was runner-up with the car in Series B in the French hill climb championship in 2017. Mechanically, it is now in running order: the engine has covered just 6000km or so and the gearbox and driveshaft only about 500km, and the car, which has been little used since 2018, had previously been serviced. In good general condition and running order, it will give its new owner huge pleasure on track days or could be entered again in competition, with upgrades required to only a few items, such as the safety harness, bucket seat and fuel tank. It will be supplied with its former FFSA GTTS passport.

220

2016 PORSCHE 911 R N°665/991

Carte grise française
French title
Châssis n° WPOZZZ99ZGS194184

290.000 - 360.000 €

- Première main, moins de 7 700 km
- Collector avec seulement 911 exemplaires
- 4.0L atmosphérique, boîte mécanique

- *One owner, less than 7 700 km*
- *Collector's car, just 911 examples*
- *4.0L naturally aspirated, manual gearbox*



Collector avant même sa commercialisation, la Porsche 911 R était le cadeau de la marque aux amateurs de conduite, une sorte de 911 ultime aux performances extraordinaires mais exploitable sur route. Dès sa sortie, sa côte s'envole et les rares modèles présents sur le marché voient leur prix augmenter considérablement, ce qui traduit l'engouement que suscitait et suscite encore ce modèle de la génération 991.

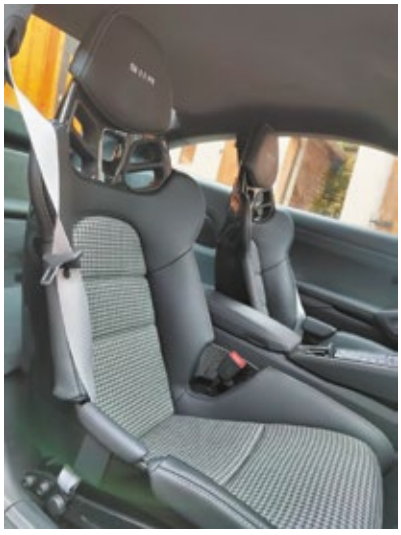
C'est la deuxième fois dans l'histoire du modèle que la 911 arbore ce R, la première du nom date de 1967 et servait de base d'homologation aux 911 engagées en GT et en rallyes. Sa descendante reprend la même recette avec un allègement de 50 kg par rapport aux modèles GT3 et GT3 RS dont elle dérive.

Livrée neuve à son actuel propriétaire qui en prit possession directement à l'usine de Stuttgart comme le propose le service client Porsche, la 911 R que nous proposons se présente dans sa traditionnelle robe blanche soulignée ici de bandes rouges et son stripping Porsche apposé sur ses flancs. Son unique propriétaire, grand amateur de Porsche fut immédiatement séduit par les qualités dynamiques de la voiture. Pensée et voulue comme l'ultime 911 dédiée au plaisir de conduire, la R c'est beaucoup plus qu'une GT3 équipée d'une boîte mécanique.

Already a collector's item before it was launched, the Porsche 911 R was the marque's gift to driving enthusiasts, an ultimate 911 with an extraordinary performance that could be exploited on the road. It was an immediate hit and the small number of examples to appear on the market saw their price increase considerably, reflecting the popularity of this 911 generation model, that has continued to this day.

It is the second time in the model's history that the 911 has sported an R. The first was in 1967, in a version of the 911 built for homologation in GT racing and rallying. Its descendent has employed the same pattern and weighs 50kg less than the GT3 and GT3 RS models it is derived from.

The present owner collected his new 911 R directly from the Stuttgart factory, as arranged with Porsche customer service. Our car is presented in its traditional white livery embellished with red stripes and Porsche strips on either side. The car's sole owner, a great Porsche enthusiast, was won over immediately by the dynamic qualities of the car. Designed and intended to be the ultimate driver's 911, the R is more than a GT3 with a manual gearbox. It is a clever fusion of a GT3 RS performance thanks to its









C'est un savant mélange de GT3 RS pour les performances, puisque elle hérite de son moteur 4,0l de 500 ch et des 911 originelles avec cette ligne épurée exempte de tout artifice aérodynamique. Voulue légère, grâce à l'emploi du carbone pour les ailes et le capot avant ou encore le toit en magnésium et les vitre arrières en polycarbonate, la 911 R est capable d'atteindre plus de 320 km/h et d'abattre le 0 à 100 en 3'8". Stricte deux places, son cockpit n'abrite que deux sièges baquet en carbone mais ils sont tout simplement sublimes car ce sont ceux de la 918 Spyder... Ayant parcouru à peine plus de 7 600km, notre Porsche 911 R est restée dans sa configuration d'origine avec notamment ses disques carbone-céramiques et ses jantes chaussées en Michelin Pilot Sport Cup 2 et ses options volant moteur mono-masse et système lift. En parfait état cosmétique, elle a aussi été régulièrement suivie en entretien, toujours réalisés chez Porsche Strasbourg depuis son immatriculation. La voiture y fera d'ailleurs l'objet d'un entretien selon préconisations avant la vente.

Rare, performante et dotée d'un sublime Flat 6 atmosphérique de 4.0L couplé à une boîte de vitesses mécanique, cette R est certainement l'une des dernières Porsche de route à proposer encore cette configuration gage d'un plaisir automobile inégalable.

500bhp 4-litre engine with the pure styling of the original 911 model, devoid of any aerodynamic extras. This lightweight machine has carbon wings and front bonnet, magnesium roof and polycarbonate rear windows, and is capable of over 320 km/h, covering 0 to 100 in 3.8 seconds. A strict two-seater, the cockpit houses two superb carbon bucket seats, taken from the 919 Spyder...Having covered just over 7 600 km, our Porsche 911 R has remained in its original configuration with carbon-ceramic brakes and wheels fitted with Michelin Pilot Sport Cup 2 tyres and the optional single mass flywheel and lift system. In perfect condition, cosmetically, the car has also been regularly maintained, serviced from new by Porsche Strasbourg, and will be given its recommended service before sale.

Rare, powerful and equipped with a sublime Flat 6 4-litre naturally-aspirated engine coupled with a manual gearbox, the R is one of the last road-going Porsche to be presented in this configuration, guaranteeing unrivalled driving pleasure.

2012 PORSCHE 997 GT3 R EX-MANTHEY RACING

Voiture de compétition
Sans titre de circulation
Competition car
Unregistered

Châssis nº WPOZZZ99ZLS799520

200.000 - 300.000 €

- Suivi par Manthey Racing et Team Petit Auto Sport
- Moteur et embrayage récemment refaits à neuf
- Fort potentiel en collection et performances exceptionnelles

- *Looked after by Manthey Racing and Team Petit Auto Sport*
- *Full recent rebuild of engine and clutch*
- *Good collector's potential and exceptional performance*



La 997 GT3 R fut présentée fin 2010 et les premières voitures ont été livrées aux clients juste à temps pour la saison 2011. La voiture utilisait le flat six de 4,0L dont la puissance a été augmentée en 2012, pour culminer à près de 600cv, une boîte de vitesses séquentielle à six rapports et une suspension arrière multibras. Chaque 997 GT3 R était équipée d'un pack aérodynamique et électronique. Le poids de la voiture prête pour la course était de 1200 kg. Songez que ces voitures sont proposées à l'époque aux alentours de 400 000 €. La très impressionnante 997 GT3-R de la vente fut notamment engagée en VLN, le championnat allemand d'endurance aux couleurs du team Pinta Racing. Bénéficiant de l'évolution en 2013, elle fut entretenue et suivie par Manthey Racing GmbH, préparateur officiel pour Porsche, sur ses premières années de courses. Le passeport technique qui accompagne cette voiture retrace les compétitions dans lesquelles elle fut engagée entre 2012 et 2015 et elle a notamment couru à Spa et au Nürburgring. Son actuel propriétaire en fit l'acquisition à la fin de l'année 2016, sur les conseils avisés de Romain Dumas, proche et grand connaisseur de la marque de Stuttgart. Pilote émérite, il participera avec la voiture au championnat de France de la montagne avec laquelle il sera notamment vice-champion de France en série B pour la saison 2017. En 2019, il intégrera le « R.D Limited », la structure de Romain Dumas, afin de participer à son volant à la course de Pikes Peak, qu'il finira avec un bon temps malgré des conditions climatiques

The 997 GT3 R was introduced at the end of 2010 and the first examples were delivered to clients just in time for the 2011 season. They were fitted with the 4-litre flat-six engine, its power increased to 600 bhp in 2012, a sequential six-speed gearbox and multi-link rear suspension. Every 997 GT3 R was equipped with an electric aero kit and a race-prepared car weighed just 1200 kg. It is worth remembering that these cars sold new for around 400 000 €. The highly impressive 997 GT3-R in the sale participated in the German Endurance Championship, VLN, in Pinta Racing colours. Benefitting from development in 2013, it was prepared and looked after by Manthey Racing GmbH, Porsche's official preparer, during its early competition years. The technical passport that comes with the car records every race it took part in between 2012 and 2015, including Spa and the Nürburgring. The current owner acquired the car at the end of 2016, on the advice of close acquaintance Romain Dumas, the great Porsche connoisseur. A talented driver, our owner took part at the wheel of this 997 GT3R in the championnat de France de la montagne, finishing the 2017 season as runner-up in series B. In 2019, he joined "R.D. Limited", the team set up by Dumas, in order to take part in this car in the Pikes Peak event, finishing with a good time despite difficult weather conditions. Little used in recent years, we note the car has only run for about ten hours since a major engine rebuild, which



difficiles. Peu utilisée ces dernières années, soulignons que cette voiture possède un moteur neuf qui n'a depuis fonctionné qu'une dizaine d'heures. Sa valeur peut assez facilement s'évaluer à environ 50 000 € compte tenu de la performance d'une telle mécanique. Son embrayage sera de plus refait pour la vente de sorte que la voiture sera prête techniquement à être engagée en compétition. Passée entre des mains expertes, tant en matière de préparateurs que de team professionnels cette Porsche offre la remarquable opportunité d'acquérir une des dernières 911 de compétition à moteur atmosphérique, une machine aux performances fantastiques et promise à un bel avenir en collection.

must be worth around 50 000 € given the performance of such an engine. The clutch will also be overhauled before the sale, so the car will technically be ready to race. Having spent its life in the hands of experts, both in terms of preparers and professional teams, this Porsche offers a remarkable opportunity to acquire one of the last naturally aspirated racing 911s, a machine with a fantastic performance promising a bright future as a collector's piece.



222

1967 PORSCHE 911 2.0L SWB

Carte grise française
French title

Châssis nº 306324
Moteur nº 909709

150.000 - 200.000 €

- Intéressante et rare version empattement court
- Moteur, boîte et couleur d'origine
- Restaurée en France en 2018

- *Interesting and rare short wheelbase version*
- *Original engine, gearbox and colour*
- *Restored in France in 2018*



Notre belle Porsche 911 est une désirable version à empattement court, disposant d'un Flat 6 de 2.0L développant 130 cv. Elle fut mise en circulation au début de l'année 1967 aux Etats-Unis comme le confirme son compteur en miles. Son actuel propriétaire, un collectionneur de longue date et particulièrement avisé, en fit l'acquisition en 2018 auprès du spécialiste Porsche Art Restoration. Situé près de Strasbourg en Alsace, cet Etablissement est réputé pour son sérieux dans la réfection des Porsche et c'est lui qui sélectionna cette 911 pour son état de conservation. Notre exemplaire, sain dans son ensemble fut d'abord repris en carrosserie, les éléments de tôlerie furent réparés lorsque cela était nécessaire afin de chasser la présence de rouille et les défauts. La voiture fut ensuite apprêtée puis repeinte dans sa superbe couleur d'origine, le « bleu Golf » référence 6603 qui lui sied à merveille. Son moteur, qui est bien lui aussi celui d'origine, a été refait, toujours dans les ateliers de Art Restoration pour être à nouveau accouplé à la boite de vitesses à 5 rapports, elle aussi d'origine. Entres autres travaux, les trains roulants ont été remis en état, le circuit électrique a été revu et l'ensemble de la mécanique contrôlée. A l'intérieur on retrouve à l'avant une très belle sellerie noire et blanche à motif pied de poule qui a elle aussi fait l'objet d'une remise en

Our lovely Porsche 911 is a desirable short wheelbase version with a 130 bhp flat-six 2-litre engine. It was first road registered at the start of 1967 in the United States, as evidenced by the odometer calibrated in miles. The current owner, a long-standing and particularly astute collector, acquired the car in 2018 from the Porsche specialist Art Restoration. Located near Strasbourg in Alsace, this business is renowned for its expertise in the restoration of classic Porsche, and sourced this 911 for its well conserved condition. The car, in overall sound condition, was taken back to bare metal so that any signs of rust and defects in the bodywork could be repaired. The car was then primed and repainted its original "Golf blue" reference 6603, a superb colour that suits it perfectly. The original engine was rebuilt, again in the workshops of Art Restoration, and re-installed with its original 5-speed gearbox. Other work included overhauling the running gear, refurbishing the electrics and a full inspection of all mechanical elements was carried out. Inside, the black and white houndstooth-covered front seats have been renovated, as have the mats. Sitting snugly behind the wooden steering wheel, you can enjoy studying the on-board instruments which are graduated in green, the last year this was







état tout comme les moquettes. Bien calé derrière le volant en bois, on a le plaisir de lire les informations de bord sur des compteurs encore gradués en vert pour la dernière année sur le modèle. On peut aussi profiter en plus du son du Flat 6, de celui de l'autoradio intégré à la planche de bord. Aujourd'hui dans un état particulièrement attrayant, dans sa teinte et avec son moteur tous deux d'origine, cette Porsche à empattement court de 1967 est historiquement importante car elle permet de retrouver l'essence même de ce qui a fait de la 911 une véritable légende, qui perdure encore aujourd'hui.

the case for this model. You can also enjoy both the sound of its flat-six engine, as well as the radio integrated into the dashboard. Offered in particularly attractive condition today, with its original engine and colours, this short wheelbase Porsche from 1967 is historically significant, showing us the essence of what made the 911 a legend, a legend that continues to this day.



223

1989 PORSCHE 911 3.2L SPEEDSTER

Carte grise française
French title

Châssis nº WPOZZZ91ZKS151936
Moteur nº 63K04020

145.000 - 185.000 €

- Seulement 49 000 km !
- Carnets et moteur d'origine
- Magnifique état de conservation

- *Only 49 000km recorded !*
- *Magnificently well-preserved condition*
- *Original engine and service books*



Pour le dernier millésime de la « série G », Porsche propose à sa clientèle une exécution très exclusive sous la forme d'un hommage à une Porsche de légende : la 911 Speedster. En reprenant les codes de la 356 Speedster des années 50, le pare-brise est rabaissé et un couvre-capote rigide à double bossage prend place, ce qui confère à la voiture un style particulièrement racé. Notre Speedster fut livré neuf en Allemagne le 12 juillet 1989 par la concession Max Moritz de Reutlingen. D'une couleur rouge indien avec intérieur en cuir noir, il est équipé en option d'un levier de vitesses à débattement court. En 2016, il entrera dans la collection de M. Eric Coicaud, grand amateur de la marque de Stuttgart et dont Artcurial a vendu la collection ; il fut précédemment la propriété de deux luxembourgeois. Contrôlé il y a 3 ans par la concession Porsche Imsa Rouen qui l'avait déjà révisé en 2016, nous avons pu constater lors d'un essai routier que l'exemplaire présenté est particulièrement agréable et sain et semble avoir traversé les âges sans aucune altération. Son compteur n'affiche que 49 000 km ce que

For the final year of production of the G-series, Porsche offered its customers a highly exclusive version in the form of a tribute to a legendary Porsche, the 911 Speedster. Returning to the principles of the 356 Speedster from the 1950s, the car had a low-swept windscreen and a rigid 'double bubble' tonneau cover, giving it a particularly distinctive look. Our Speedster was delivered new in Germany on 12 July 1989 by the Max Moritz dealership in Reutlingen. Finished in Indian red with a black leather interior, it is fitted with the optional short shift kit. It joined the collection of Eric Coicaud at the start of 2016 after two owners from Luxembourg. It was purchased by the current owner when Artcurial sold the Coicaud's Collection in 2016. Checked over 3 years ago by the IMSA Porsche dealership in Rouen - which had already serviced the car in 2016 - our road test confirmed that the model on offer is particularly sound and pleasant to drive; it appears to have come through the years without any deterioration. It has





corroborent les tampons du carnet. La trousse à outils, le double des clefs et l'ensemble des livrets ainsi qu'une housse accompagnent aussi la voiture. Avec à peine plus de 2 000 exemplaires construits, il s'agit assurément d'un des modèles de 911 les plus rares et désirables d'autant qu'il est présenté à une estimation tout simplement irrésistible.

only 49,000 km on the odometer, which is supported by the stamps in the service booklet. The toolkit, both sets of keys and all its manuals, as well as a fitted cover, come with the car. With scarcely more than 2000 cars built, it is assuredly one of the rarest and most desirable 911 models, all the more so as it is presented at a simply irresistible estimated price.



224

1988 PORSCHE 911 TURBO CABRIOLET G50

Carte grise française
French title

Châssis nº WP0ZZZ93ZKS020072

170.000 - 230.000 €

- Moteur d'origine, carnet d'entretien
- Cinq propriétaires depuis l'origine
- Boîte cinq rapports G50 - Modèle rare

- *Matching numbers, log book*
- *Five owners from new*
- *Five-speed G50 gearbox - Rare model*



Avec ses impressionnantes extensions d'ailes et son aileron arrière, la première Porsche 930, dite 911 Turbo et présentée en 1975, avait de quoi impressionner. La puissance du moteur 3 litres turbo atteignait 260 ch et les performances ahurissantes allaient l'être encore plus avec la version de 1979, 3,3 litres et 300 ch : elle passait de 0 à 100 km/h en 5"4 ! Aujourd'hui encore, cette voiture est capable de surprendre même le plus endurci des amateurs de voitures sportives.

Livrée neuve le 10 octobre 1988 par le concessionnaire Auto Riviera de Monte Carlo, la voiture que nous proposons a été ensuite achetée par un porschiste demeurant à Londres qui l'a lui-même cédée à un amateur français. Ce dernier l'a confié à la vente Artcurial en 2014 et son propriétaire actuel l'acquiert à cette occasion. La voiture est accompagnée de sa notice d'origine et de son carnet d'entretien tamponné jusqu'en 2005, à 68 033 km. Début 2014, elle a bénéficié d'une révision générale effectuée par le Centre Porsche de Vélizy. Le collectionneur actuel, très connaisseur et très actif au goût sûr, lui fait bénéficier d'une peinture complète en 2016 pour 12 600€ et de travaux mécaniques pour 24 000€ (étanchéité, réfection turbo, révision culasse, soupapes, remplacements pistons et segments, des joints moteur, bougies, batterie, révision de la boîte de vitesses et remplacement de la poulie du système de pompe à air). Un detailing complet a été réalisé après tous ces frais par AutoSpa avec traitement céramique. La voiture est vraiment superbe.

The first Porsche 930, more commonly known as the 911 Turbo, created quite an impression when it launched in 1975, complete with imposing wing extensions and rear spoiler. The 260 bhp 3-litre turbo engine produced a breathtaking performance that improved even further with the 3.3-litre 300 bhp version introduced in 1979. The car went from 0 to 100 km/h in 5.4 seconds! This model is still capable of surprising the most hardened sports car enthusiasts today.

Delivered new on 10 October 1988 by the Monte Carlo dealer Auto Riviera, our 911 Turbo then sold to a Porsche enthusiast living in London. It was subsequently acquired by a French Porschist who sold it at an Artcurial sale in 2014 to the current owner. It comes with the original owner's manual and log book stamped up to 2005 at 68,033 km. At the start of 2014, the car was fully serviced by the Porsche Centre in Vélizy. The current owner, an active and discerning connoisseur, had it completely repainted in 2016 for the cost of 12,600€, with 24,000€ of mechanical work also carried out (seals, turbo repair, cylinder head and valves overhaul, new pistons and rings, engine gaskets, spark plugs, battery, gearbox overhaul and replacement of the air pump pulley.) Following this work the car was given a full detailing by AutoSpa, including a ceramic coating. The car is superb today.

This is a particularly desirable model, with a five-speed gearbox







Il s'agit d'un modèle particulièrement désirable, doté d'une boîte cinq rapports d'origine, la version de base ne disposant que de quatre rapports jugés à l'époque suffisants compte tenu de l'énorme couple développé par le moteur Turbo. C'est aussi une version 3,3 litres dotée d'un échangeur air-air et dont le temps de réponse est mieux maîtrisé que sur la première 930 Turbo de 1977. De teinte rouge avec intérieur en cuir noir et moquettes de la même couleur, cette voiture se présente en très bel état. Le compteur kilométrique indique 82 500 km et l'on note la présence d'un autoradio CD, de vitres et de sièges à commande électrique. Cette voiture est équipée de sa trousse à outils d'origine et de son gonfleur électrique et possède bien son moteur d'origine. Boîte cinq rapports, carrosserie cabriolet, bel état d'origine, nombre de propriétaires limité, kilométrage faible : autant d'arguments qui font de cette voiture une occasion rarissime.

from new. The earlier models only had a four-speed box, judged at the time to be sufficient given the amount of torque provided by the turbo engine. In addition, this is a 3.3-litre version with air-air intercooler, providing a better response than the first 930 Turbo in 1977. Presented in red with black leather interior and matching mats, this car is in superb condition, with 82,500 km on the odometer. The car still equipped with its original engine and is fitted with a CD radio, electrically operated seats and windows. It comes with its original toolkit and electric tyre inflator. Five-speed gearbox, cabriolet body, lovely original condition, limited number of owners, low mileage : so many factors making this a very rare opportunity.



225

1989 PORSCHE 928 GT

Carte grise française
French title

Châssis nº WPOZZZ92ZKS842165
Moteur nº 85KO0382

50.000 - 70.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Rare version GT, vendue neuve en France
- Matching numbers, matching colors
- 45 000€ de factures chez Porsche en 2021 !

- *Rare GT version, sold new in France*
- *Matching numbers, matching colors*
- *€ 45,000 of invoices at Porsche in 2021!*



Véritable voiture d'ingénieur adoptant de nombreuses solutions avant-gardistes, la 928 connaîtra plusieurs versions, dont la GT est une des plus intéressantes : version sportive remplaçant la Clubsport, sa puissance est portée à 330cv, la boîte manuelle conserve les rapports raccourcis du modèle précédent tandis que des jantes en magnésium, des amortisseurs Bilstein Sport et un différentiel variable piloté électroniquement complètent cette déclinaison au caractère bien trempé. Produite entre 1989 et 1991, sa diffusion sera très limitée.

L'exemplaire présenté est exceptionnel. Vendu neuf en France, ainsi que le confirme le relevé d'informations Porsche, il retient une élégante livrée « Stone Grey Metallic » mariée à un intérieur cuir noir. Cette GT dispose d'un toit ouvrant électrique, d'un autoradio Blaupunkt et d'un régulateur de vitesse optionnels. Connu depuis l'origine, son historique est retracé à partir de 2002 par un important dossier de factures qui justifie l'évolution du kilométrage jusqu'aux 104 241 km qu'elle affichait lors de notre examen. Son actuel propriétaire en a fait l'acquisition en 2018, et en amateur exigent, il l'a confiée en 2021 à Porsche Vélizy pour une importante remise en état mécanique dont la facture dépasse 45 000€. Prête à prendre la route, cette 928 GT dispose d'un historique limpide en France, d'un faible kilométrage et d'options intéressantes, il s'agit certainement d'un des plus désirables exemplaires sur le marché actuellement.

A real engineer's car adopting many avant-garde solutions, the 928 would go on to have several versions, of which the GT was one of the most interesting: sports version replacing the Clubsport, with its power increased to 330hp, mated to a manual gearbox, which retained the shortened ratios of the preceding model, and featured magnesium rims, Bilstein Sport shocks and an electronically controlled variable differential. Produced between 1989 and 1991, sales remain very limited.

The example on offer is exceptional. Sold new in France, as confirmed by the Porsche information sheet, it retains an elegant "Stone Grey Metallic" livery combined with a black leather interior. This GT has an optional power sunroof, Blaupunkt radio and cruise control. Well known from the beginning, with its history documented since 2002 by a large folder of invoices which justifies the evolution of the mileage up to 104,241 km, which is what it showed during our test drive. Its current owner acquired the car in 2018, and as a demanding enthusiast, entrusted it to Porsche Vélizy in 2021 for a major mechanical overhaul. The total invoice exceeded €45,000. Ready to hit the road, this 928 GT has a clear history, with French provenance, low mileage and interesting options, and is certainly one of the most desirable examples on the market today.



226

1997 VENTURI 300 ATLANTIQUE

Carte grise française
French title

Châssis nº VK8CUP41197CE0032

80.000 - 100.000 €

- 15 000 km d'origine, 2e main, entretenue par SRO au Castellet
- Un des 57 exemplaires produits
- Ultra performante avec près de 300 ch

- *15,000km from new, 2 owners, maintained by SRO at Le Castellet*
- *One of 57 cars built*
- *Very quick, with nearly 300bhp*

Présentée en mai 1986, et mue d'abord par un quatre-cylindres de Peugeot 505 Turbo, la Venturi troque rapidement sa mécanique contre le plus noble V6 PRV qui développe alors 200 ch. Dix ans après les premières ébauches du projet, Venturi, après maints rebondissements et changements de propriétaires, présente l'Atlantique 300. Dernier coup de crayon du célèbre designer Gérard Godfroy, la voiture reprend les lignes générales des modèles précédents, mais adoucies et modernisées. Toujours doté du performant V6 PRV 3L de l'Alpine A610, la voiture atteint 281 ch. pour 1250kg et atteint les 280 km/h en vitesse de pointe. Mais début 2000, faute d'acquéreurs, l'usine est placée en liquidation judiciaire et la production de la 300 Atlantique s'arrête, après 57 exemplaires de 300 Atlantique Turbo et 13 Biturbo.

Seule et unique Venturi 300 vendue neuve en Italie par l'importateur Melian srl à M. Moretti, architecte à Parme en 1997, elle est livrée dans sa teinte gris nimbus, intérieur cuir Cartier. Cette automobile retrouve le chemin de la France en 2015 et bénéficie d'une remise à niveau complète incluant une peinture intégrale lui redonnant son éclat d'origine dans un état identique à sa sortie des usines de Couëron en 1997. La totalité de ces opérations a été réalisée dans les ateliers SRO du Circuit Paul Ricard, grand spécialiste de la marque et historiquement responsable de l'engagement de la marque en compétition avec Stéphane Ratel. Nous avons eu le plaisir de rouler avec cet exemplaire autour du circuit du Castellet, on ne manque pas de qualificatifs pour vanter ses qualités routières et de confort. Totalisant seulement 15 000 km d'origine, elle est certainement la Venturi 300 la moins kilométrée et la plus désirable de par son état de présentation et son fonctionnement. Elle sera livrée avec son carnet de bord complet et son double de clefs.

Presented in May 1986, and initially powered by a 4-cylinder engine from the Peugeot 505 Turbo, the Venturi quickly swapped this for the nobler PRV V6 developing 200bhp. Ten years after the first sketches, and after many upsets and changes in ownership, Venturi presented the Atlantique 300. The latest creation of the famous designer Gérard Godfroy, the car kept the overall styling of the earlier models, but with smoother and more modern lines. Still equipped with the powerful 3-litre PRV V6 from the Alpine A610, it developed 281bhp and weighed 1250kg, giving it a top speed of 280kph. At the start of 2000, however, with too few customers, the factory was put into liquidation and production of the 300 Atlantique came to an end, after 57 300 Atlantique Turbos and 13 Biturbos.

The only Venturi 300 sold new in Italy by the importer Melian srl, this car was delivered to Mr Moretti, an architect in Parma, in 1997, finished in nimbus grey with a Cartier leather interior. In 2015, it returned to France and was given a complete overhaul, including a full respray, restoring its original lustre, just as when it left the factory at Couëron in 1997. All this work was carried out in the SRO workshops at the Circuit Paul Ricard, a leading specialist in the marque which was historically responsible for its involvement in competition with Stéphane Ratel. We had the pleasure of driving this car on track, there is no shortage of terms to praise its handling and comfort. With only 15,000km from new, this Venturi 300 certainly has the lowest mileage, and its appearance and mechanical condition make it the most sought-after. It will be supplied with its complete logbook and both sets of keys.

227

1974 FIAT 124 ABARTH PRÉPARATION GR. 4

Carte grise française
French title

Châssis nº 124 CSA-0078560
Moteur type 132AC4000

100.000 - 140.000 €

- Authentique 124 Abarth
- Très belle préparation Groupe 4
- Éligible aux rallyes historiques les plus prestigieux

- *Genuine 124 Abarth*
- *Superb Group 4 preparation*
- *Eligible for the most prestigious historic rallies*



Cette authentique Fiat 124 Spider Abarth a fait l'objet d'une préparation Groupe 4 particulièrement minutieuse, qui en fait une machine qui combine originalité, efficacité, fiabilité, facilité de pilotage et entretien aisé. De plus, elle a été modifiée avec de rares pièces d'anciens stocks Abarth, dans la fidélité et la conformité à la préparation d'époque. Entre les mains de son dernier propriétaire, un des pilotes VHC français les plus en vue, elle a pris part à de nombreuses épreuves historiques dont le San Remo Storico, le Tour de Corse historique, le Rallye Costa Brava. Elle est éligible aux plus beaux rallyes comme le Monte-Carlo historique ou le Tour Auto. Elle a le mérite de se démarquer de la majorité des voitures que l'on croise au départ des épreuves VHC.

La coque de cette voiture est identique à la version Groupe 4 de 1974, avec portes en aluminium, capots avant et arrière en fibre de verre et face avant modifiée comme la version usine dont elle reprend aussi le blindage inférieur. Elle a été réalisée par un spécialiste des 124 usine qui a appliqué, à partir d'un authentique châssis de 124 Abarth, les méthodes de soudure, renforts et pose d'arceau strictement conformes à ce qui était pratiqué sur

This genuine Fiat 124 Abarth Spider has been meticulously prepared for Group 4 and it now combines originality, performance, ease of driving, reliability and easy maintenance. In addition, it has been modified using rare parts from Abarth's old stock, in accordance with the work carried out in period. Its last owner, one of the most notable French VHC drivers, competed with it in numerous historic events, including the San Remo Storico, the Tour de Corse Historique and the Rallye Costa Brava. It is eligible for the top events such as the Monte-Carlo Historique or the Tour Auto and has the merit of standing out from the majority of cars entered in VHC events.

This car's body is identical to the 1974 Group 4 version, with aluminium doors, a fibreglass bonnet and boot and a modified front panel, as on the works version, whose underbody protection it also uses. It was built by a works 124 specialist who – starting from a genuine 124 Abarth chassis – applied the same techniques of welding, strengthening and the installation of a roll cage as on the works cars.

It is fitted with an 1800cc







une machine d'usine.

Elle est équipée d'un moteur Abarth 1 800 cm³ double arbre et huit soupapes développant 170 ch, d'une boîte à crabots avec rapports Abarth et d'un pont autobloquant usine. Le freinage est confié à un pédalier double pompe, avec à l'avant des disques ventilés et des étriers ATE en aluminium type Lancia Stratos. Les trains roulants et suspensions sont de type Abarth usine 1974 avec amortisseurs Bilstein réglables. Le circuit électrique a été refait à neuf et, à l'intérieur, l'aménagement a été modifié conformément aux voitures d'usine. Deux sièges baquets avec harnais accueillent les occupants et la planche de bord n'affiche que le strict nécessaire, un gros compte-tours à chiffres rouges sur fond noir faisant face au pilote derrière un petit volant à trois branches ajourées. La voiture repose sur des jantes Groupe 4 d'époque, de 7 pouces à l'avant et 9 à l'arrière.

Très soignée, cette voiture invite indiscutablement à prendre place à bord pour s'élancer sur les routes des plus beaux rallyes et s'y mesurer avec les meilleurs. Elle est accompagnée du PRA italien d'origine, du Passeport Technique Historique FIA VHC d'origine et d'un dossier qui fournit tous les détails de cette belle préparation.

Abarth engine with twin cams and 8 valves, developing 170bhp, a straight-cut gearbox with Abarth ratios and a works limited-slip differential. Braking is ensured by a dual-pump system with ventilated discs at the front and Lancia Stratos-type ATE aluminium callipers. The running gear and suspension are to 1974 Abarth works spec, with adjustable Bilstein shock absorbers. The electrical system has also been rebuilt as new, and the interior of the car modified to the specification of the works cars. Two bucket seats with racing harnesses hold the passengers in place, while the dashboard is limited to the bare essentials, with a large rev counter with red figures on a black background in front of the driver, who sits behind a small steering wheel with three drilled spokes. The car sits on Group 4 wheels from the period, 7in wide at the front and 9in at the rear.

Very carefully looked after, this car invites you to step inside and to head off on the best rallies and compete with the top drivers. It comes with its original Italian PRA, its original FIA HTP and a file providing full details of the high-quality work carried out.

1972 MASERATI GHIBLI 4,9L SS

Carte grise française
French title

Châssis nº AM115/49/2398
Moteur nº AM115/49/2398

180.000 - 230.000 €

- Couleurs et moteur d'origine
- Ligne magistrale, moteur puissant
- Sérieux dossier de suivi
- Icône des années 70

- *Original colours and engine*
- *Majestic design, powerful engine*
- *Extensive file of documentation*
- *Icon of the 70s*



Avec la Ghibli, Giugiaro signe chez Ghia un dessin magistral. Ce modèle racé, présenté au Salon de Turin 1966, représente l'aboutissement des Maserati à moteur V8 avant et va permettre à la marque de reprendre une place affirmée sur le marché des voitures de Grand Tourisme. Elle y est aidée par le magnifique moteur quatre arbres conçu par Giulio Alfieri, puissant, endurant et qui, dans sa version 4,9 litres, permet à la Ghibli d'atteindre 270 km/h.

L'exemplaire présenté a été livré neuf en Italie, au concessionnaire Sport Auto Roma en avril 1972, dans ce superbe coloris « Oro Kelso », intérieur en cuir noir et équipée de la direction assistée ainsi que de la radio. Le dossier assez important qui accompagne la voiture permet de retracer en partie son histoire. La voiture séjourna un long moment en Hollande de 1982 à 2005 et notamment chez un collectionneur connu, avant de rejoindre la Finlande et que son actuel propriétaire n'en fasse l'acquisition, en 2012, auprès d'un professionnel hollandais. Restaurée en carrosserie dans le passé, cette Ghibli, dans sa meilleure cylindrée, présente aujourd'hui une intéressante et homogène patine sans toutefois être parfaite compte tenu de l'âge de la restauration. Son intérieur en cuir a lui été en partie refait en 2005 dans sa couleur noire d'origine et l'ensemble de l'habitacle est en bon état de présentation. La voiture a bénéficié de nombreux soins mécaniques réguliers comme en attestent les différentes factures

The Ghibli design by Giugiaro at Ghia was masterful. This stylish model, presented at the Turin Motor Show in 1966, was the ultimate development of the front-engined V8 Maserati, allowing the marque to take a well-earned place in the market for Grand Touring cars. This was helped by the magnificent four-cam engine designed by Giulio Alfieri, powerful and robust, that was capable, in the 4.9-litre version, of powering the Ghibli to 270 km/h.

The example on offer was delivered new in Italy, to the dealer Sport Auto Roma, in April 1972, presented in this superbe "Oro Kelso" color with black leather interior and equipped with power steering and radio. The large file with the car allows us to retrace a part of the car's history. The car stayed for a long time in Holland, from 1982 to 2005, before heading to Finland and being acquired by its current owner, in 2012, from a Dutch professional.

Restored in the past, this Ghibli, with the best engine specification, presents today an interesting and homogeneous patina without being perfect considering the age of the restoration. The leather interior was partially re-done in 2005 in the original black, and the passenger compartment is in good condition. The car has benefitted from regular maintenance, as confirmed by invoices in the file. In 2016 during a major 5000 € service, in addition to changing fluids and







présentes au dossier. Nous pouvons citer parmi eux un entretien général poussé de plus de 5000 € réalisé en 2016, avec en plus du remplacement de tous les fluides et des filtres, une restauration du système de freinage. Plus récemment, ce sont les pneus qui ont été remplacés, le système électrique remis en état avec la reprise des différents faisceaux électriques. Affichant aujourd'hui 80 160 km au compteur certainement d'origine, cette attirante Ghibli, dans cette cylindrée 4,9L, offre de sérieux atouts pour accéder au monde de ces monstres sacrés des années 70. Présentée à une estimation attractive, elle représente une opportunité à ne pas laisser passer.

filters, the brakes were overhauled. More recently, the tires have been replaced and the electrical system has been overhauled.

The odometer displays 80,160 km today which is believed to be the original mileage. This attractive 4.9-litre SS Ghibli offers serious assets to enter the world of these sacred monsters of the 70s. Offered with an attractive estimate, it is an opportunity not to be missed.





229

1988 FERRARI MONDIAL 3.2L CABRIOLET EX COLLECTION BAILLON

Carte grise française
French title

Châssis nº ZFFWC26B000073491

40.000 - 60.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Ex Collection Baillon
- Rare cabriolet 2+2 Ferrari
- Rapport prix/prestations inégalable

- *Ex-Baillon collection*
- *Rare 2 + 2 Ferrari convertible*
- *Unmatched price/performance ratio*

D'origine française comme en témoigne la plaque des Établissements Pozzi et mise en circulation le 8 mars 1998, notre Ferrari Mondial dans cette version 3.2L cabriolet fut notamment la propriété de Jacques Baillon, collectionneur devenu célèbre dans le monde entier. Elle fut acquise par son actuel propriétaire, un chef renommé, lors de la vente exceptionnelle de la collection du même nom par Artcurial Motorcars, à Retromobile en 2015. La voiture affiche aujourd'hui 22 680 km au compteur que nous ne pouvons certifier mais son bel état général de conservation tend à confirmer qu'il s'agirait bien du kilométrage d'origine. La carrosserie de teinte rouge est en état satisfaisant, de même que la capote en toile noire, le couvre-capote et l'habitacle. La sellerie en cuir noir et les moquettes rouges sont peu usés, et la voiture est toujours équipée d'une CB, de sa trousse à outils et de son cric. Elle a bénéficié depuis 2015 de plus de 10 000 € de frais d'entretien et notamment une remise en route complète en 2015 incluant le remplacement des courroies de distribution réalisé chez ODS en région parisienne. Des travaux portant sur le circuit de refroidissement et les supports moteur ont été effectués en 2017 chez Ferrari Pozzi. Songez qu'elle représente l'opportunité de rouler dans une Ferrari, cabriolet qui plus est, permettant d'accueillir 4 passagers au son magique de son V8 infatigable. Présentée sans réserve, cette voiture qui a eu sa place dans l'une des plus emblématiques collections du monde et dont la production a légèrement dépassé 800 exemplaires seulement fera le bonheur de votre famille toute entière.

Of French provenance as can be seen by the Pozzi license plate, and registered on 8 March 1998, this Ferrari Mondial in this 3.2L convertible version was notably the property of Jacques Baillon, a collector who has become famous throughout the world. It was acquired by its current owner, a renowned chef, during the exceptional sale of the Baillon collection by Artcurial Motorcars at Retromobile in 2015. The car now has 22,680 km on the odometer, which we cannot certify, but its good general condition tends to confirm that it could very well be the original mileage. The red bodywork is in satisfactory condition, as are the black canvas soft top, the soft top cover, and the interior. The black leather upholstery and red carpets are little worn, and the car is still equipped with a CB, tool kit and jack. Since 2015, it has benefited from more than € 10,000 in maintenance costs and in particular a complete recommissioning in 2015 including the replacement of the timing belts, carried out at ODS, in the Paris region. Work on the cooling system and engine mounts was carried out in 2017 at Ferrari Pozzi. This car represents an opportunity to drive a Ferrari convertible, which can carry four passengers, with the magic sound of its tireless V8. Presented without reserve, this car, which had its place in one of the most emblematic collections in the world, and whose production has slightly exceeded 800 units only, should delight your whole family.






022680
km
722



230

1966 MERCEDES-BENZ 230 SL PAGODE

Carte grise française
French title

Châssis nº 113042 10014286

60.000 - 80.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Délivrée neuve en France
- Carnet, manuels et hard top
- Conséquent dossier de suivi

- *Delivered new in France*
- *Manuals, booklet and hard top*
- *Important file*



Notre Mercedes 230 SL Pagode est d'origine française, elle fut livrée neuve par les Etablissements Royal Elysées le 15 juin 1966. Soulignons qu'elle dispose toujours aujourd'hui de son carnet d'entretien, de son manuel d'utilisateur et de son hard top et qu'elle est équipée d'une ligne d'échappement en inox ainsi que d'une paire de phares additionnels Cibié. Son moteur fut remplacé en échange standard chez Mercedes Le Havre, garage Lamartine, en août 1988. Les documents qui l'accompagnent attestent que cette voiture séjourna la majeure partie de sa vie dans le département de la Seine-Maritime, toujours entretenue par la même concession Mercedes-Benz.

Son actuel propriétaire en fit l'acquisition en 2018 séduit par l'état de conservation de ce véhicule qui se trouvait alors arrêté et stocké depuis quelques années. Désireux de parfaire son état, il fera alors réaliser une remise en route complète par Mercedes Le Havre dont le détail des travaux est disponible au dossier. Autre point important, la carrosserie fut entièrement reprise afin de chasser les traces de corrosion liées au temps avant de recevoir une peinture neuve dans sa teinte d'origine, là encore les travaux sont justifiés de factures. Précisons enfin que 5 pneus neufs furent installés et que sa capote en alpaga est récente. Sa robe extérieure de couleur crème est associée à un bel intérieur en MB-Tex de couleur brun d'origine aujourd'hui encore en très bel état de présentation et des moquettes neuves sont venues compléter l'ensemble. La pagode est belle et facile d'usage, c'est tout logiquement qu'elle est de plus en plus recherchée par les collectionneurs et notre exemplaire a plus d'un atout pour séduire les amateurs exigeants de ce modèle.

This Mercedes-Benz 230 SL Pagode was delivered new in France Royal Elysées on June 15, 1966. It should be noted that it still has its original service book, its user manual and its hard top. It is equipped with a stainless-steel exhaust system as well as a pair of additional Cibié headlamps. Its engine was replaced at Mercedes Le Havre, garage Lamartine, in August 1988. The documents which come with the car attest that this car remained most of its life in the department of Seine-Maritime, always maintained by the same Mercedes-Benz dealership.

Impressed by the state of preservation its current owner acquired it in 2018 while the car had been stopped and stored for a few years. Eager to perfect the car's condition, he organized a complete overhaul by Mercedes Le Havre, the details of which are available in the file. Another important point, the bodywork was completely redone to remove traces of corrosion related to time before receiving a new paint in its original color, all of which are justified by accompanying invoices. Finally, it should be noted that 5 new tires were shod and that its alpaca top is recent. Its cream-colored livery is combined with a beautiful interior in original brown MB-Tex which is still in very good condition today and new carpets complete the set. The pagoda SL is a really beautiful car which is easy to use, and thus it is logical that it is more and more sought after by collectors. This example has several plus points to make it more appealing to demanding enthusiasts of this model.

301

C.1902 BRILLANT 3 CH

Carte grise française
French title

8.000 - 14.000 €
Sans réserve /
No reserve



Dès 1892, Brillant est connu comme constructeur de bicyclettes, installé au 22, rue Béranger, dans le 3e arr. de Paris, puis au 26, rue de la Fontaine-au-Roi, dans le 11e. A partir de 1902, Felix Brosse, le propriétaire de la marque, se lance dans la réalisation de motocyclettes équipées de différents moteurs. On avait pu admirer une Brillant à moteur Météore lors de la fameuse vente Guélon (Rétromobile 2017) mais la machine présentée de la Collection Claude Michelin est propulsée par un monocylindre signé Brillant. Alimenté par un carburateur Claudel, ce moteur, qui porte le nom de Brillant sur chacun de ses carters, n'est pas présent dans la littérature. Cette Brillant se caractérise également par une fourche « Lithos-Robuste », qui valait 40 francs en 1910 (d'après l'ouvrage La Motocyclette en France. 1894-1014 de Bourdache) et n'apportait peut-être pas une amélioration en rapport avec l'investissement. Cette motorisation a priori unique et cette fourche font de cette Brillant une machine française digne du plus grand intérêt des collectionneurs.

As early as 1892, Brillant was known as a bicycle manufacturer, based at 22, rue Béranger, in the 3rd district of Paris, and then at 26, rue de la Fontaine-au-Roi, in the 11th district. From 1902, Felix Brosse, the owner of the brand, embarked on the production of motorcycles powered by different engines. A Brillant with a Météore engine had come up for auction at the famous Guélon sale (Rétromobile 2017), but the machine presented from the Michelin collection is powered by a single-cylinder Brillant. Powered by a Claudel carburetor, this engine, which bears the Brillant name on each of its crankcases, is not present in the books. This Brillant is also characterized by a "Lithos-Robuste" fork, which was worth 40 francs in 1910 (according to the book La Motocyclette en France 1894-1014, by Bourdache) and may not have provided an improvement corresponding to the investment. This possibly unique engine and this fork make this Brillant a French machine worthy of the greatest interest of collectors.

Collection Claude Michelin

302

1924 DOUGLAS 350

Carte grise française
French title
Cadre n° 25790

6.000 - 9.000 €
Sans réserve /
No reserve



Basée à Bristol, Douglas est une marque, qui en dépit de nombreuses vicissitudes, a produit des motos pendant un demi-siècle, de 1907 à 1957. Equipée d'un moteur flat-twin placé longitudinalement dans le cadre, cette Douglas 350 cm³ à soupapes latérales est dérivée en droite ligne des machines qui équipaient les estafettes anglaises pendant la première guerre mondiale. Cette machine fiable et éprouvée se distingue également par sa commande de boîte de vitesses : les deux rapports sont commandés par une tige passant au travers du réservoir qui se termine par un renvoi permettant la sélection des vitesses. Munie de sa carte grise d'époque et d'un éclairage, cette machine est complète et possède une jolie patine. En bon état général, elle est vendue avec un moteur Douglas supplémentaire provenant d'un autre modèle.

Based in Bristol, Douglas was a brand, which despite many vicissitudes, produced motorcycles for half a century, from 1907 to 1957. Powered by a flat-twin engine placed longitudinally in the frame, this Douglas 350cc with side valves is derived from the machines which was used by English vans during the First World War. This reliable and proven machine is also distinguished by its gearbox control: the two ratios are controlled by a rod passing through the reservoir, allowing the selection of speeds. Equipped with its old registration document and lighting, this machine is complete and has a lovely patina. In good general condition, it is sold with an additional Douglas engine from another model.

Collection Claude Michelin

303

1924 RHONY'X TYPE A

Carte grise française
French title
Cadre n° 1110

3.000 - 6.000 €
Sans réserve /
No reserve



Si l'on en croit un Moto Revue de l'époque, Rhony'x a connu un démarrage en fanfare écoulant plus de 10 000 machines lors de ces 18 premiers mois d'existence ! C'est certainement optimiste mais la marque rhodanienne assembla bon nombre de machines allant des petites 185 cm³ deux temps à des 500 quatre temps durant ses dix ans d'existence.

Simple et légère, la Type A est motorisée par un monocylindre 2 temps de 185 cm³ de 3 ch en prise directe (la Type B possédait une boite de vitesses à deux rapports et une transmission par chaine et courroie). Equipée de freins à l'avant comme à l'arrière, la Type A, qui ne pesait que 50 kg, atteignait les 50 km/h. Ce modèle, qui est dans un beau jus, possède sa pompe d'origine et est équipée d'un magnifique phare à acétylène.

If a review by a period magazine Moto Revue is to be believed, Rhony'x got off to a flying start selling over 10,000 machines in its first 18 months of existence! It is certainly an optimistic figure, but the Rhone-based brand assembled a range of models, from a small 185cc two-stroke to a 500 four-stroke during its ten years of existence.

Simple and light, the Type A is powered by a single-cylinder 2-stroke of 185cc developing 3bhp, in direct drive (the Type B had a two-speed gearbox and a chain and belt transmission). Equipped with front and rear brakes, the Type A, which weighed just 50 kg, hit a top speed of 50 km/h. This model in beautiful original condition has its original pump and is equipped with a beautiful acetylene headlamp.

Collection Claude Michelin

304

C.1913 INDIAN « BOARD TRACK » RECONSTRUCTION

Carte grise française de 1921
French title from 1921

15.000 - 25.000 €
Sans réserve /
No reserve



Peut-on imaginer aujourd'hui que les courses de « board track » soient nées de l'imagination d'un anglais, champion de grand-bi ? Les vélos couraient sur des ovales en bois, aspirés par des motos... Il suffisait de supprimer les vélos pour donner beaucoup plus d'intensité au spectacle. Le « board track » était né et ces courses sur ovales en bois allaient connaître un succès phénoménal jusqu'aux années 1930. Indian, la plus vieille marque de moto américaine, s'est rapidement taillée un énorme palmarès dans cette discipline grâce, notamment, à Jake DeRosier, un champion canadien. Cette Indian, rouge comme il se doit, est l'évocation fidèle d'une machine de « board track » à moteur 8 soupapes produite vers 1913-14. Réalisée dans les ateliers de Alfred Nando, cette machine d'une rare pureté est équipée d'un véritable moteur Indian d'époque. Elle dispose d'un certificat de vente signé par Alfred Nando (2012) et constitue une pièce maitresse pour décorer un endroit dédié à la vitesse ou au rêve américain.

Can we imagine today that the board track races were born from the imagination of an Englishman, a grand-bi champion? The bikes ran on wooden ovals, sucked in by motorcycles... All you had to do was to remove the bikes to give the show a lot more intensity. The "board track" was born and these races on wooden ovals were a phenomenal success until the 1930s. Indian, the oldest American motorcycle brand, quickly carved out a huge track record in this discipline thanks, in particular, to Jake DeRosier, a Canadian champion. The Indian on offer, red as it should be, is a faithful evocation of an 8-valve engine board track machine produced around 1913-14. Made in the workshops of Alfred Nando, this machine of rare purity is equipped with a genuine vintage Indian engine. It has a sales certificate signed by Alfred Nando (2012) and is a centerpiece to decorate a place dedicated to speed or the American dream.

Collection Claude Michelin

305

1926 HARLEY DAVIDSON MODEL FD

Sans titre de circulation
Unregistered
Moteur n° 26FD6234

15.000 - 25.000 €
Sans réserve /
No reserve



Reconstruite autour d'un moteur Harley Davidson d'époque de 74 ci dans les ateliers auxerrois d'Alfred Nando, cette machine est une évocation des « racers » qui couraient sur les « Motordromes ». Sans frein ni suspension, ces machines atteignaient des vitesses ahurissantes sur des pistes en bois gorgées d'huile. Avec quelques détails de finition à peaufiner, cette « Harley Nando » est une opportunité unique de posséder une machine dotée d'un authentique moteur. La qualité du travail d'Alfred Nando doit être salué tant cette machine est spectaculaire.

Rebuilt around a vintage Harley-Davidson engine of 74 ci in the Auxerre workshops of Alfred Nando, this machine is an evocation of the "racers" which used to race in the "Motordromes". Without brakes or suspension, these machines reached breakneck speeds on oil-soaked wooden tracks. With some finishing details to work on, this "Harley Nando" is a unique opportunity to own a machine with a genuine engine. The quality of Alfred Nando's work must be commended as this machine is spectacular.

Collection Claude Michelin

306

HARLEY DAVIDSON MONOCYLINDRE BOARD TRACK RECONSTRUCTION

Sans titre de circulation
Unregistered
Moteur nº 26FD6234

10.000 - 16.000 €
Sans réserve /
No reserve



1903 est une année à marquer d'une pierre blanche aux Etats-Unis. Les frères Wright procèdent aux premiers essais de leur avion, Ford lance le Model A sur les routes et Harley Davidson vend sa toute première moto. Il s'agissait d'un monocylindre de 25 ci (400 cm³) de 3 cv avec un carter de grande dimension et une transmission par courroie.

Une centaine d'année plus tard, Alfred Nando, assisté de son ami Claude Michelin, réalisait de main de maître cette évocation des premiers moments de la marque de Milwaukee. Il reste quelques détails de décoration à finaliser pour que cette machine semble tout droit sortie de la fameuse baraque en bois où les frères Davidson créèrent la marque légendaire.

1903 was a milestone year in the United States. The Wright brothers tested their aircraft for the first time, Ford launched the Model A, and Harley-Davidson sold its very first motorcycle. It was a 25 ci (400cc) 3bhp, single cylinder with a large crankcase and belt drive.

A hundred years later, Alfred Nando, assisted by his friend Claude Michelin, masterfully produced this evocation of the early moments of the Milwaukee brand. There are still a few decorative details to be finalized so that this machine looks straight out of the famous wooden hut where the Davidson brothers created the legendary brand.

Collection Claude Michelin

307

1924 BSA MODEL B

Sans titre de circulation
Unregistered
Cadre nº 9261

6.000 - 9.000 €
Sans réserve /
No reserve



Lancée en 1924, cette BSA Model B « Round Tank » est rapidement devenue une machine populaire. Il s'en serait écoulé 15 000 exemplaires lors de la première année de fabrication et plus de 35 000 exemplaires pendant les cinq années de production. Cette réussite commerciale était due à un tarif défiant toute concurrence et une excellente réputation de qualité. Fiable et facile d'utilisation, la BSA Model B était équipée d'un monocylindre de 249 cm³ à soupapes latérales et d'une boîte de vitesses à deux rapports. Cette machine, qui se caractérise par son original réservoir rond (elle le troquera contre un modèle entre tubes en 1927), est complète à l'exception de la boite située entre le moteur et la roue arrière. Dans son jus, elle constitue une belle base de restauration et elle est accompagnée de son ancien logbook britannique.

Launched in 1924, this BSA Model B "Round Tank" quickly became a very popular machine. Around 15,000 units were sold in the first year of production, and more than 35,000 in the five years of production. This commercial success was due to an unbeatable price and an excellent reputation for quality. Reliable and easy to use, the BSA Model B was powered by a 249cc side-valve single-cylinder engine, mated to a two-speed transmission. This machine, which is characterized by its original round tank (which was changed in 1927) is complete except for the box located between the engine and the rear wheel. In its original state, it is a great base for restoration, and it comes with its old British logbook.

Collection Claude Michelin

308

C.1928 HARLEY DAVIDSON BOARD TRACK RECONSTRUCTION

Sans titre de circulation
Unregistered
Moteur n° 28JD6530

18.000 - 26.000 €
Sans réserve /
No reserve



Reconstruite autour d'un moteur Harley Davidson d'époque de 74 ci dans les ateliers auxerrois d'Alfred Nando, cette machine est une évocation des « racers » qui couraient sur les « Motordromes », ces pistes en bois aux virages relevés qui fleurissaient dans tous les Etats-Unis à partir des années 1910. Sans frein ni suspension, ces machines, qui pesaient aux environ de 80 kg, atteignaient 160 km/h sur des ovales aux virages relevés. Dans sa robe blanche, cette « Harley Nando » exprime la bestialité de cette discipline qui a forgé la légende américaine. Avec son moteur original, cette reine du « board track » est une pièce de choix pour un collectionneur avisé.

Rebuilt around a vintage Harley-Davidson engine of 74 ci in the Auxerre workshops of Alfred Nando, this machine is an evocation of the "racers" which raced at the "Motordromes", those wooden tracks with raised bends which were very popular in the United States from the 1910s. Without brakes or suspension, these machines, which weighed around 80kg, reached 160 km/h on the ovals with raised corners. In its white livery, this "Harley Nando" expresses the bestiality of this discipline which forged the legend of American racing. With its original engine, this "board track" queen is a beautiful piece for a discerning collector.

Collection Claude Michelin

309

C.1928 HARLEY DAVIDSON MONOCYLINDRE BOARD TRACK RECONSTRUCTION

Sans titre de circulation
Unregistered
Moteur n° 29JDH2995

10.000 - 15.000 €
Sans réserve /
No reserve



Soigneusement reconstruite dans les ateliers d'Alfred Nando (Auxerre), cette Harley Davidson en configuration piste évoque les premiers monocylindres « F Head » construits jusqu'en 1909. La cylindrée des monocylindres augmentaient au fil des années pour passer de 25 ci (410 cm^3) à 35 ci (575 cm^3) mais le besoin d'un moteur de plus grosse cylindrée commençait à se faire sentir pour traverser les immenses plaines américaines : le v-twin emblématique de la marque est sur le point de naître.

Avec seulement quelques détails de finition à parfaire, cette merveille mécanique du tout début du XX^{e} siècle évoque la fin du premier chapitre de l'histoire de Harley Davidson.

Carefully rebuilt in the workshops of Alfred Nando (Auxerre), this Harley-Davidson track configuration evokes the first "F Head" single cylinders built until 1909. The displacement of the single cylinders increased over the years to go from 25 ci (410cc) to 35 ci (575cc) but the need for a larger displacement engine began to be felt across the vast American plains: the emblematic V-twin of the brand was about to be born.

With only a few finishing details to perfect, this early 20th century mechanical marvel evokes the end of the first chapter in Harley-Davidson history.

Collection Claude Michelin

310

1925 SCOTT SUPER SQUIRELL

Sans titre de circulation
Unregistered
Moteur n° 29JDH2995

12.000 - 20.000 €
Sans réserve /
No reserve



Alfred Angas Scott n'était pas seulement un bon ingénieur mais c'était également un inventeur fécond, un artiste peintre et un pianiste doué. En 1908, il produit une série de six machines qui préfigurent ce que vont être les Scott jusque dans les années 70 : un twin deux temps refroidi par eau monté dans un cadre fait de tubes minces et rectilignes et une couleur violette, inspirée de la couleur des vêtements de sa belle-sœur ! Dans son jus ancien (elle a peut-être été restaurée il y a de nombreuses années), cette Scott 500 cm³ à boîte de vitesses à deux rapports n'est pas une machine ordinaire à une époque où le quatre temps longue course était la panacée. Moyennant quelques efforts, elle est capable de lancer son fameux « yowl », le son grave émis par son moteur d'après les spécialistes du club.

Alfred Angas Scott was not only a good engineer, but he was also a brilliant inventor, painter, and gifted pianist. In 1908, he produced a series of six machines which previewed what the Scotts would be until the 1970s: a water-cooled two-stroke twin mounted in a frame made of thin and rectilinear tubes and a purple color, inspired by the color of his sister-in-law's clothes! In its original condition (it may have been restored many years ago), this Scott 500cc two-speed bike was no ordinary machine in an era when the four-stroke long stroke was ruling the roads. With some effort, it is able to launch it's famous "yowl," the low-pitched sound emitted by its engine, as per the club specialists.

Collection Claude Michelin

311

1905 KING 500 CM³ DE DION BOUTON

Sans titre de circulation
Unregistered
Moteur n° 5479

20.000 - 30.000 €
Sans réserve /
No reserve



Installée à Cambridge, la marque King a démarré par la fabrication de cycles, puis elle aurait fabriqué des motos et des tricycles de 1901 à 1907 en utilisant différents moteurs. Son existence s'est prolongée sous la forme d'agent et revendeur dénommé King & Harper. Cette 500 cm³ à moteur de Dion Bouton à allumage par incandescence serait le seul exemplaire connu. Le moteur porte le numéro 5479. Selon un courrier de « The Vintage Motor Cycle Club » daté de 1981, cette machine aurait été remise en route à l'occasion du 75e anniversaire de Mr King en 1956. Avec cette extraordinaire machine sont fournies deux petits emblèmes métalliques représentant une couronne royale. C'est une moto qui pourra figurer dans la collection d'un amateur de la marque de Puteaux.

Established in Cambridge, the King brand started with the manufacture of cycles, and then it moved on to motorcycles and tricycles from 1901 to 1907 using different engines. Its existence continued as an agent and dealer known as King & Harper. This De Dion-Bouton 500cc engine with incandescent ignition is said to be the only known example. The engine bears the number 5479. According to a letter from "The Vintage Motor Cycle Club" dated 1981, this machine would have been restarted on the occasion of Mr King's 75th birthday in 1956. Two small metallic emblems representing a royal crown are coming with this extraordinary machine. This motorcycle could be considered for a collection by a De Dion-Bouton enthusiast.

Collection Claude Michelin

312

HARLEY DAVIDSON BOARD TRACK

Sans titre de circulation
Unregistered
Moteur nº 29JDH2995

16.000 - 22.000 €
Sans réserve /
No reserve



Reconstruite autour d'un moteur Harley Davidson d'époque de 74 ci dans les ateliers auxerrois d'Alfred Nando, cette machine est une évocation des « racers » qui couraient sur les « Motordromes ». Sans frein ni suspension, ces machines atteignaient des vitesses ahurissantes sur des pistes en bois gorgées d'huile. Cette « Harley Nando » vert olive est une opportunité unique de posséder une machine de Board Track aussi spectaculaire que décorative.

Rebuilt around a vintage Harley-Davidson engine of 74 ci in the Auxerre workshops of Alfred Nando, this machine is an evocation of the "racers" which raced on the "Motordromes". Without brakes or suspension, these machines reached breakneck speeds on oil-soaked wooden tracks. This olive green "Harley Nando" is a unique opportunity to own a Board Track machine that is as spectacular as it is decorative.

Collection Claude Michelin

313

HARLEY DAVIDSON MONOCYLINDRE RECONSTRUCTION

Sans titre de circulation
Unregistered

10.000 - 16.000 €
Sans réserve /
No reserve



Cette Harley Davidson fidèlement reconstruite dans les ateliers d'Alfred Nando (Auxerre) évoque les premiers monocylindres « F Head » construits jusqu'en 1909, date à laquelle apparaît le premier moteur v-twin d'une cylindrée de 49 ci (803 cm^3). Dans sa couleur grise iconique baptisée « Silent Gray Fellow » (disponible uniquement en gris, la première Harley Davidson était réputée être très silencieuse), cette machine est prête à faire le bonheur d'un esthète ou d'un collectionneur passionné.

This Harley-Davidson, faithfully rebuilt in the workshops of Alfred Nando (Auxerre), evokes the first "F Head" single-cylinders built until 1909, when the first V-twin engine, with a displacement of 49 ci (803cc), was launched. In its iconic gray "Silent Gray Fellow" (only available in gray, the first Harley-Davidson was known to be very quiet), this machine is ready to delight an aesthete or an avid collector.

Collection Claude Michelin

314

HARLEY DAVIDSON BOARD TRACK RECONSTRUCTION

Sans titre de circulation
Unregistered

18.000 - 26.000 €
Sans réserve /
No reserve



Pendant que son grand rival, Indian, empochait des victoires grâce à ses machines officielles, Harley Davidson laissait à des équipes privées le soin de les représenter en course (un département course verra le jour en 1916). Cette réplique d'une Harley Davidson de board track de 1914 pourrait être une de ces machines préparées au fin fond des Etats-Unis. Réalisée dans les ateliers de Alfred Nando, cette machine se caractérise par sa simplicité : un cadre simple berceau, un moteur et, ici, un réservoir très joliment riveté et échancré pour accueillir les mécanismes des culbuteurs. Cette belle évocation, qui dispose d'un certificat de vente signé par Alfred Nando (2015), sera parfaite pour compléter une collection ou comme relique dans un sanctuaire dédié aux dieux de la vitesse.

While its great rival, Indian, pocketed victories thanks to its official entries, Harley-Davidson left it to the private teams to represent them (a racing department was created only in 1916). This replica of a 1914 Harley-Davidson board track could be one of those machines prepared somewhere in deep America. Produced in the workshops of Alfred Nando, this machine is characterized by its simplicity: a simple cradle frame, an engine, plus a very nicely riveted and indented tank to accommodate the rocker mechanisms. This beautiful evocation, which has a sales certificate signed by Alfred Nando (2015), will be a perfect addition to complete the collection, or as a relic in a shrine dedicated to the gods of speed.

Collection Claude Michelin

315

1918 HARLEY DAVIDSON TYPE 18 ATTELÉE

Carte grise française de 1925
French title from 1925
Cadre n° 18T10276

10.000 - 20.000 €
Sans réserve /
No reserve



Cette machine fait certainement partie des nombreuses Harley Davidson envoyées en Europe au moment où les Etats-Unis sont entrés en guerre à partir du mois d'avril 1917. A l'époque, un tel attelage de couleur « olive drab » ne passait pas inaperçu. Avec son v-twin de près de 1 000 cm³ semi-culbuté qui développe environ 15 ch, une boîte trois vitesses et une robustesse générale appréciable, la Harley Davidson Type 18 (ici en version « magnéto ») est un monstre mécanique à une époque où les motos européennes sont pour la plupart de petites cylindrées. Absents sur les photos, le cache chaîne primaire et le marchepied gauche seront fournis avec la moto. Avec sa carte grise et son panier d'origine, cette machine centenaire est une formidable base de restauration pour un collectionneur avisé.

This machine is certainly one of the many Harley-Davidsons sent to Europe when the United States entered the war from April 1917. At the time, such an "olive drab" sidecar did not go unnoticed. With its almost 1000cc overhead V-twin developing around 15bhp, mated to a three-speed gearbox and an appreciated robustness, the Harley-Davidson Type 18 (here in "magneto" version) was a mechanical monster those days, when most European motorcycles were small displacement machines. Absent from the photos, the primary chain cover and the left running board will be supplied with the motorcycle. With its registration and its original sidecar, this century-old machine is a great restoration project for a discerning collector.

316

2006 TAMARIT JADE

Titre de circulation espagnol
Spanish title

Cadre nº SMTTJ9142G5236288

50.000 - 70.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- 100e préparation de Tamarit
- Look unique, travail de grande qualité
- Moto exceptionnelle

- *100th bike created by Tamarit*
- *Unique appearance, quality craftsmanship*
- *An exceptional motorbike*



Installé à Elche dans la province d'Alicante, Tamarit est un atelier de customisation entièrement dédié aux Triumph modernes. En moins de quelques années, Tamarit est devenu incontournable pour la qualité de ses préparations et la sensualité qui s'en dégage. A moto exceptionnelle, vente exceptionnelle : Artcurial et Tamarit proposent à Paris la 100e création de l'atelier espagnol. Créée dans l'unique but d'être une des stars de la vente Artcurial de Rétromobile, Jade (son nom de baptême) est réalisée sur la base d'une Triumph Bonneville Thruxton à carburateurs dont elle a conservé le titre d'immatriculation. Pensée dans le moindre détail et revue de fond en comble, Jade est l'expression du savoir-faire de Quique et Matias, les créateurs de Tamarit. L'or, le chrome, le cuir et le jade sont les éléments qui ont mené le design de cette Tamarit au look unique qui a nécessité près de 250 heures d'un travail méticuleux. Chacune des pièces qui composent ce Café Racer au look Custom Chic a fait l'objet d'un soin particulier et prendre le temps de l'admirer est le premier plaisir que procure cette machine.

Ce Custom Chic spectaculaire n'en est pas moins paré de belles pièces techniques lorsqu'on l'examine en détail comme le bras oscillant et la suspension mono amortisseur spécifiquement conçus pour elle. Amortisseur Hagon, étriers Beringer, disques Galfer, filtres K&N, échappement Zard complètent la liste des pièces hautes qualités qui composent Jade et font de cette 100e préparation une pièce absolument unique et désirable.

Based at Elche near Alicante, Tamarit is a customisation workshop entirely dedicated to modern Triumphs. In just a few years, it has become a market leader, renowned for the quality of its custom bikes and the sensual pleasure they provide. For an exceptional bike, an exceptional sale: Artcurial and Tamarit will offer in Paris the 100th bike produced by the Spanish workshop. Created for the sole purpose of being one of the stars of Artcurial's auction at Rétromobile, Jade – as it has been christened – is based on a carburettor-model Triumph Bonneville Thruxton and has kept that bike's registration papers. With every detail thought through and comprehensively modified, Jade embodies the expertise of Quique and Matias, Tamarit's founders. Gold, chrome and jade are the materials which have guided the design of this unique-looking Tamarit, requiring nearly 250 hours of painstaking work. Each part of this Café Racer, with its 'Custom Chic' look, has received particular care: taking the time to admire it is the first pleasure this bike offers.

On closer inspection, this spectacular bike also has some fine technical components, such as its specially developed swingarm and the suspension with a single Hagon shock absorber. Beringer callipers, Galfer discs, K&N filters and a Zard exhaust complete the list of high-quality parts used, which make this 100th custom bike so unique and desirable.

317

La moto de Romain Grosjean */ Romain Grosjean's motorcycle*

2010 HARLEY DAVIDSON FAT BOY « BOBBER F... »

Carte grise française
French title

Cadre nº 5HD1JN5C0AB022790

30.000 - 50.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Faite sur mesure pour Romain Grosjean
- Préparation ultra-soignée et personnalisée
- Une Fat Boy magnifiée

- ***Custom made for Romain Grosjean***
- ***Highly-detailed and personalised preparation***
- ***A Fat Boy magnified***



Après 179 Grands Prix de Formule I disputés entre 2009 et 2020, Romain Grosjean est monté dix fois sur le podium à l'époque où il pilotait pour Lotus F1 Team. Après quatre saisons dans l'équipe franco-britannique, Romain Grosjean rejoint Haas F1 Team en 2016. Cette nouvelle équipe lui permet d'entrer à plusieurs reprises dans les points. Sa carrière en F1 s'achève à la suite d'un effroyable accident au premier tour du Grand Prix de Bahreïn 2020, dont il sort miraculeusement indemne. Depuis, Romain Grosjean est revenu dans le cercle fermé des pilotes les plus rapides du monde en participant au Championnat Indycar, aux Etats-Unis.

Comme beaucoup de pilote de F1, Romain Grosjean a un faible pour les deux roues et, pour célébrer son premier podium chez Lotus en F1, il s'offre un cadeau : une Harley personnalisée. Il décide de faire modifier une Harley Davidson Fat Boy par le talentueux préparateur lyonnais Bobber Fucker. La machine est équipée des plus belles pièces du catalogue Performance Machine (roues, carters moteur, poulie, boitier de filtre à air, phares, etc.). Un garde-boue arrière Riks, des commandes Motogadget, un Power Pack Stage 2 et un système de freinage complet du spécialiste

Romain Grosjean has contested 179 Formula One Grand Prix races between 2009 and 2020, with ten podium finishes while driving for the Lotus F1 Team. After four seasons with the Franco-British team, Romain Grosjean joined Haas in 2016, and finished in the points on several occasions with his new team. His F1 career came to an end after an horrific accident on the first lap of the Bahrain Grand Prix in 2020, from which, miraculously, he escaped unscathed. Since then, Grosjean has re-joined the elite group of the world's fastest drivers, taking part in the Indycar Championship in the US.

Like many F1 drivers, Romain Grosjean has a soft spot for two-wheeled machines and, to celebrate his first F1 podium with Lotus, he bought himself a personalised Harley. He decided to have his Harley Davidson Fat Boy customised by the talented preparer from Lyon, Bobby Fucker. The bike is equipped with the best parts from the Performance Machine catalogue (wheels, engine cases, pulley, air filter box, lights etc). A Riks rear mud guard, Motogadget controls, a Power Pack Stage 2 and full





français Beringer (disques, étriers et maître-cylindre) complètent la liste des modifications. La peinture de « Dirty Racing », le nom de baptême de cette machine, a été réalisée par Mad Graphics de Cogolin, en n'oubliant pas les initiales et le nom du pilote sur les flancs du réservoir. Ce spécialiste a joué la carte de la sobriété en élaborant une robe où se mêle noir brillant et noir mat. Cette « prépa » haut de gamme est l'occasion rêvée de rouler avec une grosse Harley faite sur mesure pour un de nos grands pilotes de F1 et qui plus est, a une personnalité des plus attachante !

brake system from the French specialist Beringer (discs, calipers and master cylinder) complete the list of modifications. The special livery "Dirty Racing", as this machine was baptised, was carried out by Mad Graphics in Cogolin, which includes the initials and name of the racing driver on the sides of the fuel tank. The specialist opted for an understated look with a combination of gloss and matt black paintwork. This high-end "prep" provides the perfect opportunity to ride a big Harley, custom made for one of our great F1 drivers, that is also super cool!



© DR



Collection de Bruno Scheurer, un pilote alsacien

318

1980 HONDA CBX 1000

Carte grise française
French title
Cadre n° 2010614

12.000 - 16.000 €
Sans réserve /
No reserve



Quand la Honda CBX 1000 est présentée en 1978, ce n'est pas la première moto de série à moteur six cylindres, la Benelli 750 Sei est passée par là, mais c'est la première machine à dépasser les 100 ch ! Les puristes préfèrent cette première version où le moteur est magnifiquement mis en valeur par rapport à la seconde mouture, équipée d'un carénage, de sacoches et d'une suspension Prolink. Acquise par un grand amateur et connaisseur de motos, elle a bénéficié de soins comme le remplacement du tendeur de chaine de distribution et de ses pneus. Elle est donc prête à prendre la route et vous offrir le meilleur de ce fabuleux moteur six cylindres alimentés par six carburateurs.

When the Honda CBX 1000 was launched in 1978, it was not the first production motorcycle with a six-cylinder engine, the Benelli 750 Sei was already there. But it was the first machine to exceed 100 bhp! Purists preferred the first version where the engine is beautifully highlighted, compared to the second, which was equipped with a fairing, saddlebags and a Prolink suspension. Acquired by a great enthusiast and connoisseur of motorcycles, this one has benefited from much care such as the replacement of the timing chain tensioner and its tires. So, it's ready to hit the road and give you the best of this fabulous six-cylinder engine aspirated by six carburetors.

Collection de Bruno Scheurer, un pilote alsacien

319

1972 SUZUKI T500

Carte grise française
French title
Cadre n° 41922

10.000 - 15.000 €
Sans réserve /
No reserve



Aux débuts des années soixante, Suzuki va lancer une petite bombe qui va faire connaître la marque : la T20. Elle sera suivie d'une 350 puis d'une 500. Apparue en 1968, la Suzuki T500 est la première « grosse » cylindrée de la marque d'Hamamatsu. C'est une machine simple équipée d'un twin deux temps qui développe 46 ch. Si elle n'a pas l'image diabolique d'une Kawasaki 500, la Suzuki T500 est néanmoins une très bonne machine. Fiable, rapide et peu gourmande, la T500 reste au catalogue jusqu'en 1975. Avec seulement 23 300 km au compteur, ce bel exemplaire de 1972 repeint dans cette superbe couleur violine, est en excellent état général. Les pistons ont été remplacés il y a un an à l'occasion d'un très gros entretien et elle se trouve donc prête à prendre la route et vous offrir tout son potentiel.

At the beginning of the 1960s, Suzuki launched a pocket rocket, which made the brand famous: the T20. It was followed by a 350 and then a 500. Introduced in 1968, the Suzuki T500 was the first "big" displacement bike from the Hamamatsu-based brand. It was a simple machine fitted with a two-stroke twin that developed 46bhp. While it didn't have the evil image of a Kawasaki 500, the Suzuki T500 was a very good machine, nonetheless. Reliable, fast, and not very greedy, the T500 remained on sale until 1975. With only 23,300 km on the odometer, this beautiful specimen from 1972 repainted in this superb purple color, is in excellent general condition. The pistons were replaced a year ago during an important maintenance, and it is ready to hit the road and offer you all its potential. totals just 4,619 km. A real rarity.

Collection de Bruno Scheurer, un pilote alsacien

320

1994 KAWASAKI ZXR-7 GODIER-GENOUD

Carte grise française
French title
Cadre n° ZX750L011470

18.000 - 26.000 €
Sans réserve /
No reserve



Rois de l'Endurance au milieu des années 70, Georges Godier et Alain Genoud ont continué a exercé leur savoir-faire en préparant des Kawasaki. En 1994, Kawasaki remporte les 24 H du Mans pour la 3e fois d'affilée. Godier-Genoud propose rapidement une version Replica de la ZX-R victorieuse sur la base d'une ZX-R7 de série. Une peinture complète de l'habillage avec les principaux sponsors, un haut de carénage avec une « double optique » redessinée, une évocation de numéro de course, un passage de roue arrière et l'inévitable silencieux Yoshimura ainsi qu'un kit Dynojet forment l'essentiel de la préparation G-G. Notre exemplaire fut vendu neuf en Alsace par Moto Standing à Haguenau dirigé par Daniel Bruder ex chef d'atelier Godier Genoud. Son propriétaire, grand amateur de moto voulait absolument en posséder une car il s'agit d'une moto mythique, aujourd'hui, prête à prendre la route.

Kings of endurance racing in the middle of the 1970s, Georges Godier and Alain Genoud continued to exercise their know-how by preparing Kawasakis. In 1994, Kawasaki won the 24 Hours of Le Mans for the third time in a row. Godier-Genoud quickly offered a Replica version of the victorious ZX-R based on a production ZX-R7. A complete paintwork of the body with the name of the main sponsors, a fairing top with a redesigned "double optic", an evocation of the race number, a rear wheel arch and the inevitable Yoshimura silencer as well as a Dynojet kit formed the basis, all essentials of the GG preparation. The bike on offer was sold new in Alsace by Moto Standing in Haguenau headed by Daniel Bruder, ex-workshop manager of Godier Genoud. Its owner, a great motorcycle enthusiast, absolutely wanted to own this legendary motorcycle, and today it is ready to hit the road.

Collection de Bruno Scheurer, un pilote alsacien

321

1983 RAU KAWASAKI

Sans titre de circulation
Unregistered
Cadre n° TP472338

25.000 - 35.000 €
Sans réserve /
No reserve



Achetée à un collectionneur allemand, cette moto Rau du nom de son préparateur allemand entre il y a plus de 10 ans dans la collection de notre amateur. Manfred Rau était le rival direct du célèbre préparateur suisse Fritz Egli qui avait la particularité de proposer des cadres nickelés. La mécanique de notre moto a été refaite à neuve et forte d'une cylindrée de 1170 cm^3 et d'une rampe de carburateurs CR, elle dispose de 143 ch. Disposant d'un réservoir en alu, de gros freins, elle est aussi équipée de deux amortisseurs neufs de marque Ohlins à l'arrière. Toujours en titre de circulation allemand, il sera possible de l'immatriculer en moto de collection. Véritable moto d'endurance de l'époque, elle fera aujourd'hui la joie de celui qui voudra participer avec elle à des courses d'endurance historiques.

Bought from a German collector, this Rau motorcycle named after its German preparer, entered the collection of our enthusiast more than 10 years ago. Manfred Rau was the direct rival of the famous Swiss tuner Fritz Egli, who had the particularity of offering nickel-plated frames. The mechanicals of this motorcycle were overhauled and with its displacement of 1170cc, and a ramp of CR carburettors, it develops 143bhp. It is equipped with an aluminum tank, big brakes, and a pair of new Ohlins shocks at the rear. Still with its German title, it will be possible to register as a historic motorcycle. A true endurance motorcycle of its time, it will surely delight anyone who wants to participate in historic endurance races.

Collection d'un ancien pilote et directeur d'écurie français

322

1965 BULTACO 250 SHERPA T TYPE 10 « SAMMY MILLER »

Sans titre de circulation
Unregistered

Cadre n° B-1000472
Moteur n° B-1000472

5.000 - 7.000 €
Sans réserve /
No reserve



Le célèbre pilote de trial et de vitesse, Sammy Miller développa ce premier modèle avec Francico « Paco » Bulto, le fondateur de la marque, lui aussi ancien pilote de vitesse. Sammy Miller remporta en 1964 les 15 épreuves du championnat britannique de trial avec la première version de la Sherpa 250, mettant fin à l'hégémonie anglaise dans cette discipline. La 250 Sherpa connaîtra de nombreuses évolutions, mais le Type 10 reste le premier jalon du succès et est à ce titre très recherché des connaisseurs. Seuls 1275 exemplaires furent produits, celui-ci est le 472ème. Véritable pièce de musée, elle est toujours équipée de sa culasse radiale et a bénéficié d'une restauration complète de qualité. Moins de 6 km ont été parcourus depuis.

The famous trial and speed racer, Sammy Miller developed this first model with Francisco "Paco" Bulto, the founder of the brand, also a former speed racer. Sammy Miller won all 15 events of the British trials championship in 1964 with the first version of the Sherpa 250, putting an end to the English hegemony in this discipline. The 250 Sherpa went on to see many evolutions, but the Type 10 remained the first successful milestone, and is therefore highly sought after by connoisseurs. Only 1275 units were produced, and this one is the 472nd. A true museum piece, it is still fitted with its radial cylinder head and has benefited from a comprehensive high-quality restoration. Less than 6km have been covered since.

Collection d'un ancien pilote et directeur d'écurie français

323

1967 BULTACO 250 SHERPA T TYPE 27 « SAN ANTONIO »

Sans titre de circulation
Unregistered

Cadre n° B-2700143
Moteur n° M-2700143

5.000 - 7.000 €
Sans réserve /
No reserve



Présentée en 1967, la 250 Sherpa T Type 27 dite « San Antonio », en référence à la célèbre épreuve de trial, est un modèle de transition entre le Type 10 et le Type 49 présenté en 1968. Elle se distingue notamment de la version précédente par une boîte de vitesses à 5 rapports et une nouvelle suspension avant. Son actuel propriétaire nous a indiqué que la production totale de cette version n'a pas excédé 147 exemplaires et qu'elle fut la plus difficile à dénicher pour compléter sa collection. Elle a bénéficié d'une restauration complète, tout en conservant sa mécanique d'origine, tandis que son compteur totalise 4619 km. Une véritable rareté.

Launched in 1967, the 250 Sherpa T Type 27, known as "San Antonio", in reference to the famous trial event, was a transitional model between the Type 10 and the Type 49, launched in 1968. It differs from the previous version by a 5-speed gearbox and a new front suspension. Its current owner told us that the total production of this version did not exceed 147 units, and that it was the most difficult one to find to complete his collection. It was completely restored, while retaining its original mechanicals, while its odometer totals just 4,619 km. A real rarity.

Collection d'un ancien pilote et directeur d'écurie français

324

1968 BULTACO 250 SHERPA T TYPE 49 « SAMMY MILLER »

Sans titre de circulation
Unregistered

Cadre n° B-4901418
Moteur n° M-4901276

4.000 - 6.000 €
Sans réserve /
No reserve



Pilote officiel Bultaco, Sammy Miller s'octroya, au guidon de la Sherpa, deux titres de champion d'Europe en 1968 et 1970, tandis que la marque récolta, en tout, 4 titres de champion d'Europe et 5 titres de champion du monde de trial. Le type 49 apparait en 1968 en remplacement du type 27. Il s'en distingue notamment par un nouveau cadre. L'exemplaire présenté a bénéficié d'une restauration complète et n'a pas roulé depuis. Il est en superbe état et aura aussi bien sa place dans un bureau que sur des chemins forestiers.

Official Bultaco rider Sammy Miller, riding the Sherpa, won two European championship titles in 1968 and 1970, while the brand collected, in all, 4 European championship titles and 5 trial championship titles. The Type 49 appeared in 1968 as a replacement for the Type 27. It was distinguished notably by a new frame. The example on offer has benefited from a comprehensive restoration and has not been driven since. It is in superb condition and will fit in an office as a decoration, well as on forest roads.

Collection d'un ancien pilote et directeur d'écurie français

325

1999 MONTESA 250 COTA TYPE 315 HRC

Sans titre de circulation
Unregistered

Cadre n° VTDMT03AOVE000988
Moteur n° NN3E-711214

3.000 - 5.000 €
Sans réserve /
No reserve



Achetée par notre collectionneur afin d'illustrer l'évolution des motos de trial entre son exceptionnel trio de Bultaco des années 60 et les productions de la fin des années 90, cette Montesa a été élaborée par la Honda Racing Corporation. Moteur 2 temps refroidi par eau, embrayage hydraulique, admission directe, clapets en carbone, cadre en aluminium, cette moto est impressionnante de technique et de légèreté. En très bel état de conservation, cette moto mérite d'ores et déjà une place dans une belle collection.

Purchased by our collector to illustrate the evolution of trials motorcycles from his exceptional trio of Bultaco from the 1960s to the trials of the late 1990s, this Montesa was developed by the Honda Racing Corporation. Water-cooled 2-stroke engine, hydraulic clutch, direct intake, carbon valves, aluminum frame, this bike is impressive in terms of technique and lightness. In very good state of preservation, this bike already deserves a place in a fine collection.

2015 HONDA RC213V-S ◆

Sans titre de circulation
Unregistered

Cadre nº JH2SC75A0GK000080
Moteur nº 5000093

200.000 - 300.000 €

- La technologie MotoGP dans la rue
- Rareté absolue
- Livrée neuve avec le kit Sport

- *MotoGP technology on the road*
- *Absolute rarity*
- *Delivered new with Sport kit*



Quand, en 2015, Honda a annoncé la commercialisation d'une machine proche de celle pilotée par Marc Marquez en MotoGP pour rouler sur la route, la communauté des amateurs de machine d'exception s'est embrasée. La lecture comparée des fiches techniques des deux machines développées ne les a pas calmés : plus de 238 ch, un poids à sec de 158 kg et un tarif stratosphérique pour le joyau du HRC contre 215 ch à 13 000 tr/mn, un poids à sec de 160 kg et un tarif de 201 000 € (avec le kit Sport ultra-complet) pour la version « street legal » de la RC213 !

Son V4 à 90° de 999 cm³ à distribution par cascade de pignons utilise des ressorts de soupapes au lieu d'une trop complexe distribution pneumatique. La machine est équipée d'une boite de vitesse à cassettes associée à un shifter et un embrayage à sec à glissement limité. Le châssis est raffiné sur une machine d'un tel pedigree (réglage de colonne de direction sur excentrique, visserie titane, etc.) et était équipée de ce qui se faisait de mieux en matière de suspension (Öhlins TTX25 à l'avant et TTX 36 à l'arrière), de

In 2015, when Honda announced the marketing of a bike similar to the machine raced by Marc Marquez in MotoGP that could be ridden on the road, it sent a wave of excitement through the community of enthusiasts for exceptional machines. Comparing the technical specifications of both bikes sustained the buzz: more than 238 bhp, a dry weight of 158 kg and a stratospheric price tag for the ultimate HRC machine against 215 bhp at 13,000 rpm, a dry weight of 160 kg and a price of 201,000 € (with the full Sport kit) for the "street legal" version of the RC213!

Its 999cc V4 90° engine with a geartrain using a coil spring system in place of the overly complicated pneumatic system. The machine is equipped with a cassette-type gearbox with shifter and dry slipper clutch. With such a pedigree, the chassis is highly sophisticated (special steering column adjustment system, titanium nuts and bolts, etc) and was fitted with the very best suspension (Öhlins TTX25 front and TTX 36 rear), brakes









freinage (étriers Brembo et disques acier inox identique aux modèles pluie de la MotoGP) et de roues (éléments en magnésium).

Acquise auprès de Honda France par un concessionnaire avisé, cet exemplaire, qui porte le n°112, n'a jamais roulé et est équipé du kit Sport encore dans sa caisse. Cela constitue une rare opportunité pour acquérir une Honda déjà mythique construite à seulement 150 exemplaires.

(Brembo brakes and stainless steel discs identical to the MotoGP models used in the wet) and wheels (magnesium parts).

Acquired from Honda France by an astute dealer, this example, which bears n°112, has never been ridden and comes with the Sport kit still in its case. Here is a rare opportunity to buy a Honda that is already legendary, of which just 150 examples were built.



COLLECTION PAUL THANRY

Lots 327 à 347



Né dans un petit village proche de Nancy et descendant d'une famille de forestiers, Paul Thanry apprend dès l'âge de 16 ans ce métier aux côtés de son père.

Très vite, il se sentira à l'étroit dans l'entreprise familiale. En 1959, avec un ami, il part en Côte d'Ivoire et y crée une plantation de bananes. En 1960, la Côte d'Ivoire accède à l'indépendance et en représailles, la France taxe les importations agricoles en provenance de ses anciennes colonies afin de favoriser les productions antillaises. Un an plus tard, ne pouvant plus vendre sa production, il rentre en France ruiné.



Aventurier par nature et malgré ce premier échec, il repart très vite en Afrique et réussit dans l'immobilier, les transports, ainsi que dans l'activité forestière. A la fin de sa vie, il aura planté plus de cinq millions d'arbres !

Ayant une confiance absolue en sa bonne étoile, il survivra à deux accidents d'avion dont un crash à 200 km au nord de Tombouctou avec un monomoteur, et sera le seul survivant d'un 3e, le vol UTA Paris-Dakar qui s'écrasa en plein Sahara, car il avait raté ce vol...

La passion des voitures anciennes lui a été transmise par son fils, déjà collectionneur avant lui.

Très vite l'élève dépassera le maître ; en effet, Paul Thanry commence sa collection le 19 février 1994 en achetant 3 voitures lors de la vente de la collection Pozzoli par Hervé Poulain, dont la Lorraine-Dietrich et la Stutz.

A la fin de la même année, il aura acquis 14 véhicules incluant l'Hispano-Suiza H6B.

Il aimait ses voitures de collection mais pilotait également des voitures modernes et avait commencé à constituer les dernières années de sa vie une nouvelle collection des grandes marques telles que Lamborghini, Aston-Martin, Porsche, Mercedes, Ferrari et si possible équipées de moteurs 12 cylindres.

Cet authentique passionné s'est éteint en 2012, et sa famille souhaite aujourd'hui que ses belles automobiles poursuivent leur histoire entre des mains aussi attentionnées qu'étaient les siennes.



© DR

Born in a small village near Nancy and descended from a family of foresters, Paul Thanry learnt this trade at the age of 16 alongside his father.

Very quickly, he felt cramped in the family business. In 1959, with a friend, he left for the Ivory Coast and set up a banana plantation. In 1960, the Ivory Coast gained independence and in retaliation, France taxed agricultural imports from its former colonies in order to favour West Indian production. A year later, unable to sell his produce, he returned to France ruined.

An adventurer by nature and despite this first failure, he quickly returned to Africa and succeeded in real estate, transport and forestry. By the end of his life, he had planted more than five million trees!

Having absolute confidence in his lucky star, he survived two plane crashes, one of which was 200 km north of Timbuktu with a single-engine plane, and was the only survivor of a third one, the UTA Paris-Dakar flight which crashed in the middle of the Sahara, because he had missed this flight...

His passion for vintage cars was passed on to him by his son, already a collector before him.

Very quickly the pupil will exceed the master; indeed, Paul Thanry begins his collection on February 19, 1994 by buying 3 cars at the sale of the Pozzoli collection, including the Lorraine-Dietrich and the Stutz.

By the end of the same year, he will have acquired 14 cars including the Hispano-Suiza H6B.

He loved his classic cars but also drove modern cars and in the last years of his life had started to build up a new collection of the big brands such as Lamborghini, Aston-Martin, Porsche, Mercedes, Ferrari and if possible with 12-cylinder engines.

This genuine enthusiast passed away in 2012, and his family now wants his beautiful cars to continue their history in the same caring hands as his.

1924 CITROËN 5HP CABRIOLET 2 PLACES

Carte grise française
French title

Châssis nº 43308
Moteur nº VA24119

8.000 - 12.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Restauration ancienne depuis le châssis
- Avantages de la version cabriolet
- Côte d'amour élevée

- ***Old restoration from the frame***
- ***Advantages of the convertible version***
- ***Endearing car***

Celle qui deviendra la célèbre 5 HP est lancée au Salon de Paris 1921 sous la forme d'un petit torpédo dit Type C qui évoluera en C2 (avec un châssis renforcé) et en C3 (empattement allongé). La C3 est proposée en torpédo et en cabriolet deux places ainsi qu'en torpédo trois places en trèfle. Le cabriolet a un habitacle légèrement reculé (auvent plus long), un pare-brise à deux glaces dont une fixe en partie basse et des glaces latérales montantes offrant une meilleure protection aux intempéries.

Le charmant cabriolet que nous présentons était immatriculé dans le Rhône en 1966, puis est passé aux mains d'un mécanicien de l'Ain en 1970 qui procèdera à sa restauration complète depuis le châssis avant de la vendre, en décembre 1993 à Monsieur Thanry. Cette jolie restauration ancienne a respecté la configuration d'origine de la voiture, à l'exception des feux arrière. Il conviendra de lui faire bénéficier d'une remise en route et d'une révision complète, celle-ci n'ayant pas roulé depuis 2012. Offrant l'agrément des voitures ouvertes tout en bénéficiant de la protection de ses vitres montantes, la version cabriolet est certainement le modèle le plus homogène de ce succès populaire qu'est la 5HP.

The one that would become the famous 5 HP was launched at the 1921 Paris Salon in the form of a small torpedo called Type C which would evolve into C2 (with a reinforced chassis) and C3 (extended wheelbase). The C3 was offered as a two-seater torpedo and convertible as well as a three-seater trefoil torpedo. The convertible had a slightly set back interior (longer awning), a windshield with two windows, one of which was fixed at the bottom, and rising side windows offering better protection against bad weather.

The charming convertible we are offering was registered in the Rhône region in 1966, then passed into the hands of a mechanic from Ain in 1970 who carried out its complete restoration from the chassis upwards before selling it in December 1993 to Mr. Thanry. This lovely old restoration has respected the original configuration of the car, with the exception of the rear lamps. It will have to be given a restart and a complete overhaul, since it has not been driven since 2012. Offering the convenience of an open car, while benefiting from the protection of its winding windows, the convertible version is certainly the most attractive model from amongst the 5HP range.



328

1920 CITROËN TYPE A TORPÉDO

Carte grise française
French title

Châssis nº 20243
Moteur nº 4944

15.000 - 25.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Restauration ancienne depuis le châssis
- Moteur d'origine
- Modèle particulièrement recherché

- ***Older restoration, frame upwards***
- ***Original engine***
- ***Particularly sought-after model***

Présentée en 1919, la Citroën Type A n'est autre que la toute première Citroën produite. Elle constitue, à ce titre, un modèle recherché par tous les connaisseurs et passionnés de la marque.

L'exemplaire présenté est sorti des usines de Javel le 12 mars 1920, ainsi que nous l'a confirmé d'Aventure Peugeot Citroën DS. Des copies de documents d'époque indiquent qu'elle était immatriculée dans la Loire en 1924 et appartenait à un mécanicien qui habitait Panissières. La copie d'une ancienne carte grise établit, quant à elle, que la voiture était toujours immatriculée dans la Loire en 1978, année durant laquelle elle change de main au profit d'un autre collectionneur du département qui la conserve jusqu'en 1994. Elle rejoint ensuite la collection de Monsieur Thanry. La voiture a bénéficié d'une restauration ancienne soignée depuis le châssis : la peinture est de qualité, la sellerie a été refaite en skaï noir, et le faisceau électrique a été restauré avec du fil coton. Elle est équipée de ses jantes Michelin à voile plein, conformément à l'origine. Celle-ci n'ayant pas roulé depuis plus de 10 ans, elle devra bénéficier d'une révision complète et d'une remise en route. Nous avons noté que l'entrainement de dynamo était manquant. Cette intéressante Type A ne manquera pas d'interpeler les connaisseurs, les beaux exemplaires ne courant pas les rues.

Launched in 1919, the Citroën Type A is none other than the very first Citroën produced. As such, it constitutes a model sought after by all connoisseurs and enthusiasts of the brand.

The example on offer left the Javel factories on March 12, 1920, as Aventure Peugeot Citroën DS has confirmed to us. Copies of period documents indicate that it was registered in the Loire region in 1924 and belonged to a mechanic who lived in Panissières. The copy of an old title establishes that the car was still registered in the Loire region in 1978, the year during which it changed hands to another collector in the same department who kept it until 1994. It then joined the collection of Monsieur Thanry. The car has benefited from a careful old restoration chassis upwards: the paint is of good quality, the upholstery has been redone in black leatherette, and the wiring harness has been restored with cotton thread. It is fitted with its Michelin rims as originally designed. As the car has not been driven for more than 10 years, it will need a complete overhaul and a restart. We noted that the dynamo drive was missing. This interesting Type A is sure to appeal to connoisseurs, and there are not that many beautiful examples around.



329

1910 DARRACQ RRX 14/16HP DOUBLE PHAÉTON

Carte grise française
French title

Châssis nº 19447
Moteur nº 24398

35.000 - 50.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Très belle carrosserie
- Voiture bien construite et aboutie
- Marque prestigieuse

- ***Very nice bodywork***
- ***Well-built and a successful model***
- ***Prestigious brand***

La firme Darracq compte parmi les grandes marques du début du 20ème siècle et a laissé une empreinte durable dans le patrimoine automobile européen, étant à l'origine des marques Alfa Romeo, Opel, ou encore Talbot. Il est amusant de noter qu'Alexandre Darracq, fondateur de la marque, n'avait pas le permis de conduire...

Le beau double phaéton que nous présentons appartenait auparavant à une importante collection de Saône et Loire qui fut dispersée en avril 1994. C'est à cette occasion qu'elle fut acquise par Paul Thanry, dont l'achat avait eu les honneurs de La Vie de l'Auto avec une photographie lors de la publication des résultats.

Ce bel exemplaire a bénéficié d'une restauration ancienne dont certains détails pourront être repris, mais bien conservée dans l'ensemble. La belle sellerie en cuir noir d'origine a été partiellement préservée, notamment les superbes panneaux de portes en cuir repoussé où figure l'emblème de la marque. N'ayant pas circulé depuis plus d'une dizaine d'années, la mécanique, qui n'est pas bloquée, devra bénéficier d'une remise en route, et la voiture d'une révision générale. Deux collectionneurs avisés ont successivement pris soin de cette Darracq, elle mérite aujourd'hui de trouver un nouvel amateur qui lui fera retrouver le chemin de la route.

The Darracq firm was one of the great brands of the early 20th century and left a lasting mark on European automotive heritage, being at the origin of the Alfa Romeo, Opel and Talbot marques. It is funny to note that Alexandre Darracq, the founder of the brand, never had a driving license...

The beautiful double phaeton that we are offering previously belonged to an important collection from the Saône et Loire region, which was dispersed in April 1994. It was on this occasion that it was acquired by Paul Thanry, whose purchase had the honors of a feature in La Vie de l'Auto with a photograph featured when the results were published.

This beautiful example has benefited from an old restoration, some details of which can be taken up, but is generally well preserved. The original beautiful black leather upholstery has been partially preserved, including the stunning spun leather door panels featuring the brand's emblem. As it has not been driven for more than ten years, the mechanicals, which are not blocked, will need a restart, and the car needs a general overhaul. Two savvy collectors have successively taken care of this Darracq, it now deserves to find a new enthusiast who will help it find its way back onto the road.



1938 TALBOT LAGO T23 MAJOR CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis nº 89907
Moteur nº 23231

100.000 - 150.000 €

- Equipée du moteur « Grand Sport »
- Belle restauration ancienne de qualité
- Carrosserie d'une rare élégance

- ***Equipped with the « Grand Sport » engine***
- ***Superb high quality older restoration***
- ***Coachwork with a rare elegance***

Apparu dans la gamme en 1937, le type T23 (pour 23cv fiscaux) était équipé d'un puissant moteur 4 litres à 7 paliers, qui pouvait atteindre 115cv dans sa version « Grand Sport » dotée de 2 carburateurs. Il pouvait disposer de 3 châssis d'un empattement différent, le « Major » venant s'intégrer entre le court « Baby » et le long « Master ».

D'après un document de présentation fourni par le précédent propriétaire, ce beau cabriolet fut attribué, à la Libération, au Maréchal de Lattre de Tassigny comme voiture de fonction. Il aurait ensuite été vendu par les Domaines à un amateur de Metz qui l'aurait stocké une trentaine d'année, avant de le céder à un collectionneur qui confia, en 1983, sa restauration aux réputés Ets Lecoq pour une réfection complète, portant sur la mécanique, la carrosserie et la sellerie. En 1989, il passe aux mains d'un collectionneur de Seine et Marne puis, en 1993, aurait été repeint dans sa teinte actuelle par le restaurateur G. Morel à Provins. Son précédent propriétaire a acheté la voiture en 2000 et a fait refaire le moteur, ainsi qu'en témoignent quelques photos. Cette belle automobile a rejoint la collection en 2001. La tôlerie est bien alignée, seul un petit enfoncement de l'aile arrière droite et de la porte conducteur pourront être repris. La belle sellerie en cuir rouge affiche une patine agréable. Cette intéressante version équipée du moteur « Grand Sport » a été redémarrée en 2021 suite à un arrêt d'une dizaine d'année, elle devra bénéficier d'une révision générale avant de reprendre la route. Puissant, élégant et disposant d'une finition raffinée, ce cabriolet est particulièrement désirable.

Making its appearance in the range in 1937, the Type T23 (23hp tax band) was equipped with a powerful 4-litre, 7 main-bearing engine, capable of producing 115 bhp in its "Grand Sport" two carburettor version. The chassis was available in 3 different wheelbases and the "Major" was the mid-length, between the shorter "Baby" and the longer "Master".

According to a presentation document provided by the previous owner, this handsome cabriolet was assigned to Marechal de Lattre de Tassigny as an official car at the time of the liberation. At some point after this, it is believed to have been sold by the authorities to an enthusiast from Metz, who stored it for about thirty years. The T23 then sold to a collector who, in 1983, entrusted his car to the renowned Lecoq establishment to be fully refurbished, mechanically and cosmetically. In 1989, it passed into the hands of a collector from Seine et Marne. Then, in 1993, it was repainted its current colour by the restorer G. Morel in Provins. The previous owner acquired the car in 2000 and had the engine rebuilt, as shown in various photos. This lovely automobile joined the collection in 2001. The panels are well aligned, with just a minor dent in the rear right-hand wing and the driver's door, which could be repaired. The superb red leather upholstery has an appealing patina. This interesting version with "Grand Sport" engine was started up in 2021 after being unused for ten years, and will require a full service before taking to the road again. Powerful, elegant and with a refined finish, this is a particularly desirable cabriolet.



331

1926 LORRAINE-DIETRICH B3/6 SPORT SKIFF 3 PLACES PAR LABOURDETTE

Carte grise française
French title

Châssis n° 125563
Moteur n° 133647

300.000 - 500.000 €

- Ex-Collection Serge Pozzoli
- Carrosserie Labourdette d'origine
- Probablement 3 propriétaires depuis l'origine

- ***Ex-Serge Pozzoli***
- ***Original bodywork by Labourdette***
- ***Probably only 3 owners from new***

Homogènes, performantes et fiables, les 15CV Lorraine-Dietrich mirent fin, dès 1925 à la domination de Bentley aux 24 Heures du Mans, et enfonçaient le clou l'année suivante en s'attribuant les 3 premières places du classement général, un véritable exploit à l'époque. Forte de ces succès sportifs, la marque commercialisait une version sportive de sa B3/6 qui se caractérisait par un châssis à empattement court et un moteur équipé d'un double allumage et de deux carburateurs Zenith capable d'atteindre 145 km/h. Cataloguée sous le type « Le Mans », cette version offrait également une grille pare-pierre, des freins de grand diamètre, un radiateur d'huile et un servo-frein.

Le châssis sport n°125563 est sorti d'usine en 1926, pour être habillé en torpédo pontée 3 places par le carrossier de renom Henri Labourdette. L'originalité de cette carrosserie, outre la fluidité de son dessin, résidait en un pontage en bois verni. Les marchepieds accueillaient quant à eux des coffres qui reprenaient le dessin profilé de la caisse. C'est l'historien et collectionneur Serge Pozzoli qui fit la découverte de cette voiture exceptionnelle à la fin des années 60, indiquant qu'elle avait été dénichée auprès de son premier propriétaire qui résidait à Wignehies dans le Nord. L'immatriculation qu'elle portait alors, 5423 MB 1, a été attribuée dans le Nord en 1929. Complète, à l'exception du servo-frein et fort bien préservée, cette B3/6 fut ensuite achetée

Consistent, reliable and quick, in 1925 the 15HP Lorraine-Dietrichs put paid to Bentley's dominance at Le Mans, and rubbed it in the following year when they took the first three places overall, quite a feat at the time. Following its success in racing, the company introduced a sports version of its B3/6 with a short-wheelbase chassis, a dual ignition system and twin Zenith carburettors, capable of reaching 145kph. Listed in the catalogue as the 'Le Mans' model, it also had a stone guard, larger brakes with a servo, and an oil cooler.

The sports chassis no. 125563 left the factory in 1926, to be fitted with a 3-seat 'Torpedo' body with a rear deck by the renowned coachbuilder Henri Labourdette. What made this body so distinctive, apart from its flowing lines, was its rear deck in varnished wood. The running boards housed storage boxes which followed the streamlined design of the body. The historian and collector Serge Pozzoli discovered this exceptional car at the end of the 1960s, unearthing it at the home of its first owner at Wignehies in northern France. Its registration at the time, 5423 MB 1, was assigned there in 1929. Complete, except for the brake servo, and very well preserved, the B3/6 was bought by M. Thanry after Pozzoli's collection was sold off in 1994. Thanry sent it to Patrick Chauffert to be restored. The engine was rebuilt, the body stripped down to bare metal











par Monsieur Thanry lors de la dispersion de la collection Pozzoli en 1994. Ce dernier en confia alors la remise en état à Patrick Chauffert. La mécanique fut refaite, tout comme la carrosserie, mise à blanc avant d'être repeinte, ou encore les boiseries, dont seules certaines lattes abimées du pontage en noyer furent changées par un ébéniste de talent. Un article de 6 pages paru dans Auto Rétro, ainsi qu'une facture détaillée et quelques photos détaillent ces opérations. Jacques Potherat évoque également cette automobile à l'occasion d'un autre article dans Auto Rétro, dont une copie sera fournie à l'acheteur. Détail d'importance, le superbe tableau de bord complet porte la plaque de conformité avec le châssis des 24 Heures du Mans 1926, plaque fournie par l'ACO que tous les constructeurs ayant été classés pouvaient faire figurer, à titre publicitaire, sur les châssis de tourisme dérivés du Mans. Cette Lorraine-Dietrich, remise en route en 2021 après une dizaine d'année d'inactivité, est tout simplement exceptionnelle, son historique limpide, son authenticité indiscutable et la noblesse de son carrossier en font une pièce de collection majeure.

before being repainted, and the woodwork restored; only a few damaged walnut slats from the rear deck were replaced by a talented cabinetmaker. A six-page feature in the magazine Auto Rétro, as well as some photographs and a detailed bill, show the work done. Jacques Potherat also mentioned the car in another feature in Auto Rétro, a copy of which will be given to the buyer. Another important point concerns the superb fully-equipped dashboard with its plaque confirming the car conforms to the 24 Hours of Le Mans chassis from 1926. This plaque was supplied by the ACO and all the manufacturers who finished in the rankings could use it for marketing purposes on the touring chassis derived from their Le Mans cars. This Lorraine-Dietrich, recommissioned in 2021 after being laid up for ten years, is quite simply exceptional: its clear history, undeniable authenticity and body from a distinguished coachbuilder make it an important car for collectors.

1926 HISPANO-SUIZA H6B COUPÉ-CHAUFFEUR PAR HIBBARD ET DARRIN

Carte grise française
French title

Châssis nº 11431
Moteur nº 301458

180.000 - 260.000 €

- Ex-Alec Ulmann
- Niveau de finition exceptionnel
- Remise en route en 2021

- *Ex-Alec Ulmann*
- *Exceptional standard of finish*
- *Recommissioned in 2021*



Conçue par Marc Birkigt, l'Hispano Suiza H6, 32 CV, est présentée au Salon de l'Auto de Paris d'octobre 1919. Reconnu pour sa qualité de fabrication, ses performances de premier ordre, son freinage efficace et son exceptionnel confort, l'H6B est un des meilleurs châssis des années 20 et sera habillé par les plus grands carrossiers, à la demande des grands de ce monde. Le châssis 11431, équipé du moteur 301458, est sorti d'usine le 13 février 1926, puis a été conduit chez le carrossier parisien Hibbard et Darrin afin de recevoir une superbe carrosserie coupé-chauffeur, avec compartiment chauffeur découvrable.

On retrouve la trace de cette H6B en 1978 alors qu'elle est immatriculée en Pennsylvanie ; celle-ci est également représentée dans l'ouvrage « Les plus belles Hispano » de Johnnie Green, qui précise que la voiture a été la propriété d'Alec Ulmann, célèbre collectionneur de la marque, et dont un prix dédié à Hispano Suiza à Pebble Beach porte le nom. En 1988, la voiture devient la propriété d'un amateur Suisse auprès de qui Monsieur Thanry en fera l'acquisition en 1994. Nous avons été époustouflés par l'allure de cette automobile, dont les proportions lui confèrent un aspect particulièrement racé, notamment grâce à son petit pare-brise. Cette voiture a bénéficié d'une remise en état ancienne de qualité, qui met en valeur les qualités d'assemblage et de finition exceptionnelles de l'ensemble. Le

Designed by Marc Birkigt, the 32CV Hispano-Suiza H6 was presented at the Paris Motor Show in October 1919. Renowned for its build quality, first-rate performance, powerful brakes and exceptional comfort, the H6B was one of the best chassis of the 1920s and was fitted with bodies by the leading coachbuilders to orders placed by the great and the good. Chassis no. 11431, fitted with engine no. 301458, left the factory on 13 February 1926 and was taken to the Parisian coachbuilder Hibbard & Darrin to receive a superb 'Coupé-chauffeur' body, with a removable roof over the driver's compartment.

The H6B turned up again in 1978 when it was registered in Pennsylvania; it is also shown in Johnnie Green's book The Legendary Hispano Suiza, which states that the car had belonged to Alec Ulmann, a famous collector of the marque (a prize dedicated to Hispano-Suiza at Pebble Beach bears his name). In 1988, the car was acquired by a Swiss enthusiast, from whom M. Thanry bought it in 1994. We were blown away by this car's looks, its proportions giving it a particularly stylish appearance, thanks especially to its small windscreen. The car has benefitted from an older, high-quality restoration, emphasising its build quality and exceptional standard of finish. The rear compartment, trimmed in cloth, is set off by superb wooden inlays and curtains to each window,

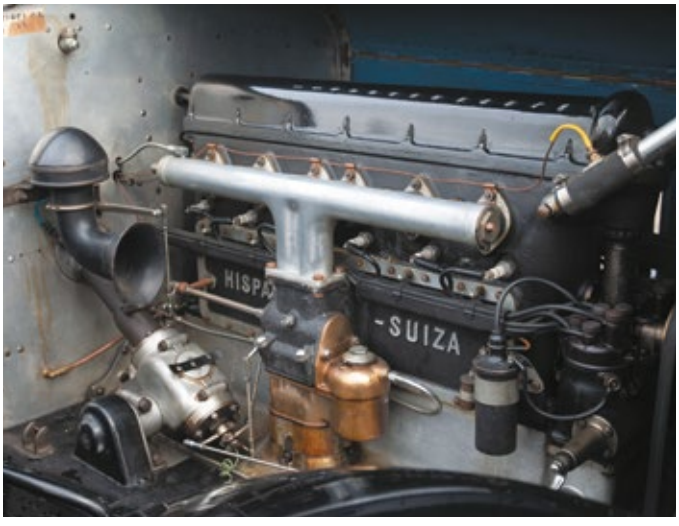






compartiment arrière, tendu de drap, est agrémenté de superbes marqueteries, de rideaux pour chaque fenêtres, y compris pour la vitre descendante de la séparation chauffeur. La partie conducteur est agréablement patinée, et la planche de bord, proche de l'aviation, est toujours complète. Cette voiture n'avait pas roulé depuis 2012 mais a bénéficié d'une remise en route soigneuse en 2021, il conviendra de lui faire bénéficier d'une révision générale avant de prendre la route. Cette automobile est un magnifique témoin de l'époque où l'on accordait le plus grand soin à la construction, la plus haute attention au choix des matériaux, une époque où les « faiseurs » d'automobiles vouaient leurs compétences au sur-mesure.

including the slide-down divider behind the driver. The chauffeur's compartment has an attractive patina, and the dashboard, similar in style to an airplane, is still complete. The car had not been driven since 2012 but was carefully recommissioned in 2021. It should, however, be given a full service before being used on the road. This car is a splendid witness to a time when the utmost care was taken over their construction and the choice of materials used, a period when car makers applied their expertise to produce models which were made to measure.



333

1929 AUSTIN SEVEN TORPÉDO

Carte grise française
French title

Châssis nº 80174
Moteur nº M101479

10.000 - 15.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Restauration ancienne
- Avant-guerre ludique et accessible
- 4 places sous capote

- *Older restoration*
- *A delightful and accessible pre-war car*
- *4-seater under a hood*

Dans l'histoire d'Austin, il y a « l'avant » et « l'après » Seven. Cette petite voiture a en effet considérablement modifié le cours de la marque et, d'une certaine façon, elle est à l'origine de la future Mini, qui portera d'ailleurs elle aussi le nom de « Seven », au début. Présentée en 1922, dotée d'un petit quatre cylindres 750 cm³, d'un différentiel, de freins sur les quatre roues et pouvant accueillir des carrosseries à deux ou quatre places, fermées ou sous capote, cette voiture simple et pratique rencontrera un tel succès qu'il en sera produit environ 300 000 exemplaires.

Achetée en 1994 lors d'une vente aux enchères organisée par l'étude Poulain-Le Fur, cette adorable Seven était alors décrite comme en parfait état de fonctionnement et avait fait le bonheur de l'expert lors d'une promenade sur les bords de Seine. Depuis, elle circulait dans le parc de la propriété familiale pour le plus grand bonheur des enfants de passage. Equipée de ses side-screens, mais n'ayant pas roulé depuis 10 ans, elle devra bénéficier d'une révision complète et d'une remise en route, à cette occasion, la pipe d'eau sur la culasse devra être remplacée. Engin ludique et accessible, cette Seven porte le charme des restaurations anciennes et constitue un ticket d'entrée idéal dans le monde cyclecariste.

In Austin's story, there is the "before" and "after" Seven. This small car has indeed considerably altered the history of the marque, and, in a certain way, was at the origin of the future Mini, which would also carry the name of "Seven", at the beginning. Launched in 1922, and powered by a small four-cylinder 750cc engine, with brakes on all four wheels, and able to accommodate bodies with two or four seats, closed or with a soft top, this simple and practical car met with such success that approximately 300,000 units were produced.

Purchased in 1994 at an auction organized by the Poulain-Le Fur, this adorable Seven was then described as in perfect working condition and had delighted the expert during a drive on the banks of the Seine. Since then, it has been driven within the park of the family property to the delight of children. Equipped with its side-screens, but not having been driven for 10 years, it will have to undergo a complete overhaul and a restart. And on this occasion, the water pipe on the cylinder head will need to be replaced. A fun and accessible vehicle, this Seven is a charming gateway to old restorations and is an ideal entry ticket into the world of cyclecars.



334

1919 BUICK H45 TORPÉDO

Carte grise française
French title

Châssis nº 507606
Moteur nº 854784

35.000 - 50.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Moteur 6 cylindres 4L culbuté !
- Restauration ancienne de qualité
- Voiture du film « L'affaire Sezennec »

- ***6-cylinder 4L engine with overhead valve***
- ***Old restoration, but good quality***
- ***Car from the film "L'affaire Sezennec"***

C'est dès 1914 qu'apparait le premier 6 cylindres chez Buick, et fait notable pour l'époque, il est déjà culbuté. Le type H45 apparait en 1919, tandis que Buick bénéficie déjà d'une solide réputation pour la qualité de ses constructions.

L'exemplaire présenté a été acheté aux USA en 1990 alors qu'il était la propriété du président du club Buick et avait bénéficié d'une restauration. Le collectionneur parisien qui l'importa se contenta de faire repeindre les ailes, agrémentées de filets rouge assortis aux jantes par la carrosserie Lecoq. Le beau torpédo fut acheté par Monsieur Thanry lors d'une vente aux enchères orchestrée par l'étude Poulain Lefur, en décembre 1994. Le descriptif d'alors précisait que la voiture avait fait l'objet d'un essai paru dans Rétrovieur en décembre 1991, et avait tourné dans le feuilleton télévisé « L'affaire Sezennec », où elle apparait longuement. Ce type H45 a bénéficié d'une restauration ancienne de qualité, agréablement patinée, sans excès, qui met en valeur sa belle allure, avec ses grandes roues artillerie. Pour le confort des occupants, des déflecteurs biseautés prennent place de part et d'autre du pare-brise. N'ayant pas roulé depuis une dizaine d'années, elle vient de bénéficier d'une remise en route en 2021. Largement dimensionnée, cette belle Buick est la promesse de longues randonnées permises par des performances exceptionnelles pour l'époque

It was in 1914 that Buick's first 6-cylinder appeared, and it was notable for the time that it had already featured an overhead valve system. The H45 type appeared in 1919, while Buick already enjoyed a solid reputation for its build quality.

The example shown was purchased in the USA in 1990 when it was owned by the president of the Buick club and had undergone a restoration. The Parisian collector who imported it was content to have the fenders repainted, embellished with red coachline to match the rims, by coachbuilders Lecoq. The beautiful torpedo was bought by Mr. Thanry during an auction presided over by the Poulain-Lefur firm, in December 1994.

The description at the time specified that the car had been the subject of a test published in the magazine Rétroviseur in December 1991 and had appeared in the television series "L'affaire Sezennec", where the car appeared at length. This type H45 has benefited from an old quality restoration, pleasantly weathered, without excess, which highlights its beautiful appearance, with its large artillery wheels. For the comfort of the passengers, beveled deflectors are placed on both sides of the windshield. Having not been driven for ten years, it has just been restarted in 2021. Big in size, this beautiful Buick promises lovely drives made possible thanks to the exceptional performance for its time.



335

1925 SIZAIRE FRÈRES 4 RI BERLINE WEYMANN

Carte grise française
French title

Châssis nº 357
Moteur nº 357

35.000 - 50.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Moteur 2L à arbre à cames en tête
- 4 roues indépendantes
- Carrosserie type Weymann

- ***2L overhead camshaft engine***
- ***4 independent wheels***
- ***Weymann type body***

Maurice et Georges Sizaire s'associèrent d'abord à Louis Naudin pour fonder la marque Sizaire et Naudin dont les réalisations de qualité furent d'emblée reconnues. En 1913, ils se séparent puis s'associent à F.Berwick avant de créer, en 1920, la société Sizaire Frères.

Le modèle 4IR, présenté au Salon de Paris 1923, est une de leurs premières réalisations, qui réunit des solutions techniques exceptionnelles : 4 roues indépendantes, direction à crémaillère, moteur 4 cylindres 2 litres à arbre à cames en têtes. Grace à ces qualités, une 4RI remportera la 2ème place du Rallye Monte-Carlo 1926, et la 3ème l'année suivante.

L'exemplaire présenté est habillé d'une carrosserie de type Weymann réalisée par les Ets Gras de Dijon, qui ajoute la légèreté aux qualités du châssis. Achetée dans l'Ariège en 1993 par le garage Vendiesse, la voiture fut ensuite proposée aux enchères en 1994 par l'étude Poulain-Le Fur et achetée par Paul Thanry. A cette époque, la voiture avait déjà bénéficié, il y a une dizaine d'années, d'une restauration complète de qualité. Cette superbe automobile dispose, en outre de nombreux accessoires tels que le pare-soleil Azur, le phare de recherche sur le montant gauche du pare-brise ou encore la mascotte de radiateur. Nous sommes également tombés en admiration devant l'originalité du tableau de bord. N'ayant pas roulé depuis plus de 10 ans, suite à un problème de joint de culasse, cette voiture de grande qualité devra bénéficier d'une remise en état mécanique avant de reprendre la route. Cette Sizaire Frères, tout droit sortie des tiroirs de l'inconnu, ravira les connaisseurs.

Maurice and Georges Sizaire first joined forces with Louis Naudin, founding the Sizaire et Naudin brand, whose quality products were immediately acknowledged and recognized. In 1913, they separated and then joined forces with F. Berwick before creating, in 1920, the company Sizaire Frères. The 4IR model, launched at the 1923 Paris Motor Show, was one of their first models, which brought together exceptional technical solutions: 4 independent wheels, rack-and-pinion steering, and a 4-cylinder 2-liter engine with overhead camshaft. Thanks to these qualities, a 4RI would finish second in the Monte Carlo Rally in 1926, and third the following year.

The car on offer features a Weymann-type bodywork produced by the firm Gras in Dijon, which added lightness to the qualities of the chassis. Bought in the Ariège in 1993 by the Vendiesse garage, the car was then auctioned in 1994 by the Poulain-Le Fur and bought by Paul Thanry. At that time, the car had already benefited, about ten years ago, from a comprehensive high-quality restoration. This superb automobile also has several accessories such as the Azur sun visor, a searchlight on the left windshield pillar, as well as a radiator mascot. We were also in awe of the originality of the dashboard. As the car has not been driven for more than 10 years, due to a cylinder head gasket problem, this high-quality car will need a mechanical overhaul before being taken back on the road. This Sizaire Frères, straight out of the drawers of the unknown, will delight connoisseurs.



1927 STUTZ TYPE AA « COUPÉ ROADSTER » PAR PHILIPS

Carte grise française
French title

Châssis nº C1-R86715
Moteur nº AA-C1-R86715

80.000 - 120.000 €

- 8 cylindres, arbre à cames en tête, double allumage !
- Ex-Collection Serge Pozzoli
- Allure exceptionnelle

- *8-cylinders, overhead camshaft, double ignition!*
- *Ex-Serge Pozzoli collection*
- *Exceptional looks*

« Stutz s'impose à la clientèle d'élite » vantaient les publicités pour la marque en France à la fin des années 20. Effectivement, le Type AA, également appelé « Vertical Eight » et proposé à partir de 1926 n'avait rien à envier aux meilleures réalisations européennes. Equipée d'un moteur 8 cylindres en ligne à arbre à cames en tête de 4.7L avec d'un double allumage, cette automobile offrait des performances élevées et un centre de gravité relativement bas tandis que des freins hydrauliques assuraient la sécurité.

L'exemplaire présenté avait été sélectionné par Serge Pozzoli pour sa collection personnelle, tant pour ses qualités techniques, qu'esthétiques puisque celui-ci est habillé d'une élégante carrosserie « Coupé Roadster » due au carrossier américain Philips. Achetée par Monsieur Thanry en 1994 lors de la vente Pozzoli, cette Stutz a ensuite bénéficié d'une restauration complète. La carrosserie a été repeinte dans une teinte bordeaux, tandis que la capote noire a été refaite en toile beige, et la sellerie en cuir noir a été restaurée en cuir marron clair. Détail amusant, les boiseries qui comportent des éléments de marqueteries figurant des paysages, ont été conservées. La planche de bord, à laquelle manque un cadran, comporte toujours la plaque codée Fedco qui confirme le numéro de châssis, ici, le code est BW71H. La mécanique a également bénéficié d'une remise en état à la même époque et vient, en 2021, d'être remise en route après une dizaine d'années d'inactivité. Après une révision générale, cette automobile raffinée, rarissime dans nos contrées, ne manquera pas de susciter l'admiration sur son passage et l'interrogation des plus connaisseurs.

"Stutz imposes itself on elite customers" pronounced the advertisements for the brand in France by the end of the 1920s. Indeed, the Type AA, also called "Vertical Eight" and offered from 1926 had nothing to do but be the envy of the best European carmakers. Powered by a 4.7L overhead camshaft inline 8-cylinder engine with dual ignition, this automobile offered high performance and a relatively low center of gravity, as well as the hydraulic brakes provided security.

The car on offer was selected by Serge Pozzoli for his personal collection, both for its technical and aesthetic qualities, since it featured an elegant "Roadster Coupé" body by the American coachbuilder Philips. Purchased by Mr Thanry in 1994 during the Pozzoli auction, this Stutz then received a comprehensive restoration. The body was repainted in a burgundy shade, while the black, soft top was redone in beige canvas, and the black leather upholstery was restored in light brown leather. An amusing detail, the woodwork, which includes elements of marquetry depicting landscapes, has been preserved. The dashboard, which lacks a dial, still has the Fedco coded plate which confirms the chassis number, here the code is BW71H. The mechanicals also benefited from an overhaul at the same time and has just been restarted in 2021 after ten years of inactivity. After a general overhaul, this refined automobile, extremely rare in our regions, will not fail to arouse admiration as it passes and amuses the ultimate enthusiasts.



337

1952 ROLLS-ROYCE SILVER WRAITH BERLINE AVEC SÉPARATION PAR FREESTONE & WEBB

Carte grise française
French title

Châssis nº WVH17
Moteur nº W16H

50.000 - 80.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Carrosserie en aluminium
- Finition d'un luxe exceptionnel
- Remise en état importante entre 1995 et 2004

- *Aluminum body*
- *Exceptional luxury finish*
- *Major restoration between 1995 and 2004*

Modèle occupant le sommet de la gamme Rolls-Royce au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, la Silver Wraith a reçu à ce titre une majorité de carrosseries statuaires telles que berlines ou limousines.

Le châssis WVH17, équipé du moteur W16H, est sorti d'usine en 1952 et appartient à la série dotée d'un empattement court qui disparait en 1953. Il fut ensuite confié aux établissements de renom Freestone et Webb afin de recevoir une carrosserie en aluminium de berline équipée d'une séparation chauffeur avec vitre descendante. Un ancien titre de circulation de 1992 témoigne qu'elle était la propriété d'une anglaise dans le Kent. Elle fut ensuite achetée par un collectionneur belge qui consacra plus de 65 000€ à sa restauration entre 1995 et 2004, dont le détail figure au dossier. Moteur, boîte et pont furent refaits, la carrosserie fut mise à nu avant d'être repeinte dans son élégante teinte bi-tons, la sellerie en cuir et les moquettes bénéficièrent également du même traitement. Particulièrement luxueux, l'habitacle dispose d'un toit ouvrant coulissant, d'un bar adossé à la séparation chauffeur, d'un nécessaire de courtoisie avec tablette et miroir escamotable à gauche et d'un porte-journaux à droite. Comble du raffinement, l'accoudoir central abrite une discrète cave à cigares et l'indispensable allume-cigare. Habillée par un carrossier prestigieux, cette Silver Wraith dispose d'une finition élaborée ; n'ayant pas roulé depuis une dizaine d'années, elle devra être redémarrée et révisée avant de se délecter de nouveau de son confort d'utilisation.

The model at the top of the Rolls-Royce range after WWII, the Silver Wraith featured mainly sedans or limousines coachworks. Chassis WVH17, powered by engine number W16H, left the factory in 1952 and belonged to the series with a short wheelbase which ceased being made in 1953. The chassis mechanicals combine was sent to coachbuilders Freestone and Webb, who made an aluminum sedan body, with a driver separation, with winding glass in it. An old registration document from 1992 shows that it was owned by an Englishwoman in Kent. It was then bought by a Belgian collector who spent more than 65,000 € for its restoration between 1995 and 2004, details of which are in the folder. Engine, gearbox and axle were redone, the bodywork was stripped bare before being repainted in its elegant two-tone color, the leather upholstery and carpets also received the same treatment. Particularly luxurious, the interior has a sliding sunroof, a bar backing onto the driver's compartment, a courtesy kit with shelf and retractable mirror on the left and a newspaper rack on the right. The height of refinement is the central armrest which houses a discreet cigar humidor and the essential cigar lighter. Bodied by a prestigious coachbuilder, this Silver Wraith features an elaborate finish; as the car has not been driven for ten years, it will need to be restarted and overhauled before it can once again ferry people in splendid luxury.



338

1968 JAGUAR TYPE E 4.2L ROADSTER

Carte grise française
French title

Châssis nº 1E16775
Moteur nº 7E15503-9

50.000 - 70.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Même propriétaire depuis 33 ans
- 13 000 € de travaux mécaniques en 2019
- Important dossier de factures

- ***Same owner over the last 33 years***
- ***€ 13,000 spent on mechanicals in 2019***
- ***Significant invoice folder***

Ce beau roadster a été vendu neuf le 29 janvier 1968 par le concessionnaire Jaguar Cars de New York, ainsi que le confirme son certificat Jaguar Heritage. On retrouve ensuite sa trace en Floride où il est immatriculé en 1984, et deux ans plus tard, il est importé en France alors qu'il affichait 53 000 miles. Le fils de Monsieur Thanry en a fait l'acquisition en 1989 alors que la carrosserie vient d'être restaurée. En amateur exigent, ce dernier confie en 1991 la voiture au spécialiste ECA pour une réfection complète du moteur dont le détail des travaux figure au dossier. A cette occasion, la boîte de vitesses est révisée, la crémaillère de direction refaite avec remplacement des bagues et rotules ainsi que du faisceau électrique. En 2019, alors qu'elle affichait 64 764 miles, le moteur, dont le bloc est d'origine, a été déposé pour nettoyage et remplacement des joints qui le nécessitaient, révision de la boîte de vitesses, changement de l'embrayage et des silentblocs de support de boîte, révision des carburateurs, réfection des freins et remplacement des 2 pneus avant par des Michelin XAS. Le total des travaux s'élève à 13 000€ et cette Type E n'a parcouru que 200 miles depuis. La carrosserie devra bénéficier de quelques soins, mais les nombreux travaux dont a bénéficié cette désirable série I depuis 30 ans en font un exemplaire particulièrement intéressant, l'occasion de concrétiser un rêve que la majorité des collectionneurs et esthètes ont en tête.

This beautiful roadster was sold new on January 29, 1968, by the Jaguar dealer in New York, as confirmed by its Jaguar Heritage certificate. Next it was traced to Florida where it was registered in 1984, and two years later, it was imported in France when it displayed 53,000 miles on the odometer. M. Thanry's son acquired the car in 1989 after the body had just been restored. As a demanding enthusiast, the latter entrusted the car to ECA, a specialist, in 1991 for a complete overhaul of the engine, the details of which are in the folder. On this occasion, the gearbox was revised, the steering rack redone with the replacement of the bushings and ball joints, as well as the electrical harness. In 2019, when it was showing 64,764 miles, the engine, which retains the original block, was removed for cleaning and replacement of the seals, the gearbox was also overhauled, the clutch changed, as well as the silent blocs for gearbox support, the carburettors overhauled, brakes repaired, and the 2 front tires replaced with Michelin XAS. The total work added up to € 13,000. Since then, this E-Type has covered only 200 miles. The bodywork will need some attention, but the extensive work that has been done on this very desirable Series I over the past 30 years has made it a particularly interesting car, an opportunity to realize a dream that most collectors have.



1930 CADILLAC V16 SÉRIE 452 ROADSTER PAR FLEETWOOD

Carte grise française
French title

Châssis nº 701990
Moteur nº 701990 / 2193

350.000 - 500.000 €

- Exceptionnelle carrosserie Roadster
- Moteur V16 de 7.4L !
- Restauration ancienne de grande qualité

- *Exceptional Roadster body*
- *7.4-litre V16 engine!*
- *Older, high-quality restoration*

Fondée en 1902, Cadillac est rachetée en 1909 par la jeune entreprise General Motors qui commence son regroupement de marques et souhaite en faire sa division de voitures de luxe. Cadillac s'impose par ses innovations, l'équipement de ses voitures, et également leur nombre de cylindres : V8, puis V12 et V16 en 1930. Cette multiplication s'explique par des raisons techniques, notamment des vibrations amoindries, mais aussi pour le prestige conféré à la fiche technique. Les Cadillac V16 type « 452 » (en référence à leur cylindrée en pouces cube, soit 7,4L) étaient des voitures de luxe dont le moteur recelait des trésors d'ingénierie. La puissance développée de 165 ch leur permettait de dépasser la barre symbolique des 100 mph, soit plus de 160 km/h.

Ce châssis hors-norme pouvait être carrossé sous de nombreuses formes, le plus souvent par Fleetwood ou Fisher, passés sous le contrôle direct de Cadillac.

Une des carrosseries les plus exclusives était le roadster réalisé par Fleetwood sous le numéro de style 4302, telle que celle qui habille l'exemplaire que nous présentons.

Le numéro interne du moteur, 2193, indique une date de fabrication en juin 1930. La plaque Fleetwood rivetée sur le montant de la cloison pare-feu confirme bien le style n°4302 qui correspond au flamboyant roadster. Importé des Etats-Unis, ainsi que le mentionne le descriptif fourni lors de son achat, le beau roadster avait bénéficié d'une restauration de haut niveau, avant de remporter le 1er prix d'un grand concours d'élégance aux USA. On retrouve ensuite sa trace en 1988, alors qu'il est immatriculé à Paris, et l'année suivante, il est acheté par un collectionneur du Var. C'est auprès de ce dernier, par l'intermédiaire

Established in 1902, Cadillac was bought in 1909 by the newly founded General Motors Company, which had begun to bring together several makes and wanted to make Cadillac its luxury car division. Cadillac made a name for itself through innovation, the equipment fitted to its cars and the number of cylinders they had: V8, then V12 and V16 in 1930. There were technical reasons for this increase, notably the reduction in vibrations, but it was also a prestigious addition to the car's specification. Cadillac's Series 452 V16s (named after their 452 cubic inch – or 7.4-litre – displacement) were luxury cars whose engines were technical masterpieces. Their power output of 165bhp allowed them to exceed the symbolic figure of 100mph (over 160kph).

This extraordinary chassis received many different types of bodywork, most often from Fleetwood or Fisher, which were under Cadillac's direct control.

One of the most exclusive bodies was the roadster produced by Fleetwood, style no. 4302, like the one fitted to the car presented here.

The internal engine number, 2193, indicates that it was built in June 1930. The Fleetwood plate riveted to the bulkhead confirms it is style no. 4302, that of the flamboyant roadster. Imported from the United States, as is mentioned in the description supplied when it was bought, it had undergone a high-quality restoration before winning first prize at a major concours d'élégance in the USA. It turned up again in 1988, when it was registered in Paris; the following year, it was bought by a collector from the Var. It was from him that Paul Thanry bought the car, through











d'un professionnel, que Paul Thanry en fait l'acquisition en août 1994. Cette voiture constitue une des pièces maîtresses de sa collection dont il tirait une grande fierté et avec laquelle il avait remporté le premier prix du concours d'élégance des 48 Heures de Troyes. La restauration de grande qualité dont elle avait bénéficié met en valeur l'élégance de ce roadster, avec sa superbe combinaison de couleurs gris avec ailes couleur ardoise. La sellerie en cuir est de très belle facture, tandis que toute l'instrumentation est conforme à l'origine. Les deux imposantes roues de secours sur les ailes avant, les beaux phares de recherche de part et d'autre du pare-brise, ou encore les phares directionnels, sans parler de la superbe malle en acier : absolument chaque détail est soigné à l'extrême. Après une période d'inaction d'une dizaine d'années, cette Cadillac vient d'être remise en route en 2021. Elle sera accompagnée d'une paire de culasses supplémentaires, d'une boîte de vitesses démontée, ainsi que de copies de deux manuels techniques. Emblématique de la démesure et de la flamboyance des automobiles imaginées lors des années folles, cette rare Cadillac V16 Roadster est une pièce de collection exceptionnelle.

a specialist, in August 1994. The car was one of the centrepieces of his collection: he was extremely proud of it, and it won first prize in the concours d'élégance at the 48 Heures de Troyes. The high-quality restoration set off the elegant roadster, with its superb combination of a grey body and slate-coloured wings. The leather upholstery is in excellent condition, while all the instruments are to the correct original specification. The pair of imposing spare wheels on the front wings, the searchlights on either side of the windscreen and the additional pivoting headlamps, not to mention the magnificent steel trunk: the utmost care was taken over every detail. After being laid up for some ten years, this Cadillac has just been recommissioned in 2021. It will be sold with a pair of extra cylinder heads and a disassembled gearbox, as well as copies of two technical manuals. A symbol of the excess and flamboyance of the cars designed during the Roaring Twenties, this rare Cadillac V16 Roadster is an exceptional collector's item.

1933 CITROËN ROSALIE SA BERLINE

Carte grise française
French title

Châssis nº 827629
Moteur nº F03811

5.000 - 8.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Restauration ancienne depuis le châssis
- Moteur d'origine
- Mécanique robuste et habitacle confortable

- ***Older restoration from the chassis***
- ***Original engine***
- ***Robust mechanicals and comfortable interior***

Au Salon de l'Automobile 1932, Citroën renouvelle sa gamme et les C4 et C6 sont remplacées par les « 8 », « 10 » et « 15 » qui seront rapidement baptisées « Rosalie ». Les nouvelles venues disposent du moteur flottant et des deux derniers rapports synchronisés, améliorant grandement le confort d'utilisation.

Cet exemplaire est une berline 4 places, sortie d'usine le 24 août 1933, ainsi que nous l'a confirmé l'Aventure Peugeot Citroën DS. Immatriculée en 1984 dans les Alpes Maritimes, elle passe ensuite aux mains d'un collectionneur du Rhône en 1987. C'est en 1994 que ce dernier la cède à Monsieur Thanry, alors que la voiture a bénéficié d'une restauration complète depuis le châssis. L'examen des soubassements laisse penser que la voiture n'a été que peu utilisée depuis, et l'ensemble est en bon état général. Le moteur est bien celui d'origine, il devra bénéficier d'une remise en route accompagnée d'une révision générale, la voiture n'ayant pas roulé depuis 2012. Cette sympathique berline ne demande qu'à reprendre la route, son habitacle cossu et sa robustesse mécanique vous permettront d'envisager de longs voyages dans l'esprit du début des années 30.

At the 1932 Paris Motor Show, Citroën renewed its range and the C4 and C6 were replaced by the "8", "10" and "15" which were quickly named "Rosalie". The newcomers feature the floating engine, and the last two gears were synchronized, greatly improving operating comfort.

This example is a 4-seater sedan, leaving the factory on August 24, 1933, as Peugeot Citroën DS Adventure has confirmed to us. Registered in 1984 in the Alpes Maritimes, it then passed into the hands of a collector from the Rhône region in 1987. It was in 1994 that the latter sold it to Mr. Thanry, when the car benefited from a comprehensive restoration, chassis upwards. Examination of the undercarriages suggests that the car has not been used much since, and the overall condition is very good. The engine is indeed the original one, but it will need to be restarted, as well as general overhaul and service, as the car has not been driven since 2012. This nice sedan is just waiting to be brought back on the road, its plush interior and its mechanical robustness will allow for long drives in the spirit of the early 1930s.



341

1922 CITROËN 10HP B2 TORPÉDO

Carte grise française
French title

Châssis nº 66243
Moteur nº 23156

6.000 - 10.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Modèle fiable et élégant
- Nombreux accessoires d'époque
- Agrément de la carrosserie torpédo

- ***Reliable and elegant model***
- ***Many period accessories***
- ***Attractive torpedo body style***

Introduit au sein de la gamme Citroën au milieu de l'année 1921, le type B2 succédait à la Type A dont elle gommait les défauts de jeunesse tout en bénéficiant d'une mécanique plus puissante. Ce chassis robuste et économique pouvait recevoir de nombreux modèles de carrosseries, le torpédo ayant la préférence de nombreux clients à l'époque.

C'est le cas de cet exemplaire qui appartenait à un Abbé de Gailhan, dans le Gard, ainsi que nous l'enseigne la plaque de police, autrefois obligatoire, fixée au tableau de bord. Acheté dans le Rhône en 1994 par Monsieur Thanry, ce torpédo a bénéficié d'une remise en état ancienne qu'il conviendra de reprendre. Le tableau de bord est équipé d'un tachymètre Jaeger et d'une montre 8 jours de la même marque. Une « téléjauge » sur le bouchon du réservoir d'essence permet de contrôler le niveau de carburant depuis l'habitacle, tandis qu'au-delà, un manomètre de température d'eau surmonte le radiateur. Cette voiture n'a pas été démarrée depuis 2012, elle devra bénéficier d'une révision complète et d'une remise en route avant de reprendre le chemin de notre beau réseau secondaire.

Introduced into the Citroën range in mid-1921, the Type B2 succeeded the Type A, whose early teething problems had been addressed, as well as an upgrade with more powerful mechanicals. This robust and economical chassis could accommodate many body styles, the roadster being the most preferred by many customers at the time.

This is the case with this example, which belonged to an Abbot of Gailhan, in the Gard, as can be gathered by the compulsory police plate attached to the dashboard from then. Purchased in the Rhône region in 1994 by Mr. Thanry, this torpedo benefited from an old restoration, which will need to be done again. The dashboard is fitted with a Jaeger tachometer and an 8-day clock from the same brand. A "remote gauge" on the fuel filler cap lets you check the fuel level from the cabin, while beyond that, a water temperature gauge surmounts the radiator. This car has not been driven since 2012, thus it will need a complete overhaul and restart, before it can go back for relaxed drive in the countryside.



342

1939 DAIMLER ELS 24 LIMOUSINE AVEC SÉPARATION PAR WINDOVERS LTD

Carte grise française
French title

Châssis nº 48293
Moteur nº 88827

30.000 - 50.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Achetée neuve par le directeur général de la G.E.C.
- Restauration complète de qualité
- Finition d'un grand raffinement

- *Purchased new by the General Manager of G.E.C.*
- *Comprehensive high-quality restoration*
- *Highly refined finish*

Fournisseur officiel de la famille royale d'Angleterre entre 1903 et 1950 Daimler a longtemps bénéficié d'une réputation d'excellence. Produit entre 1937 et 1940, le type EL 24 bénéficiait d'un 6 cylindres culbuté de 3.3L accouplé à la brillante boîte pré-sélective Wilson. L'exemplaire présenté a été carrossé en limousine par Windovers et fut immatriculé neuf le 24 janvier 1939 par celui qui allait devenir en 1941 le directeur général de la General Electrics Company en Angleterre. Grâce à son titre de circulation original, on retrouve la chaîne des propriétaires jusqu'à la fin des années 60, puis, en avril 1980, elle est achetée aux enchères par un collectionneur français qui va lui faire bénéficier d'une restauration complète dont témoignent de nombreuses factures. On ne peut qu'apprécier, avec le recul des années, la qualité du travail effectué. Entre 1996 et 1997, le moteur fut refait à neuf avec passage au sans-plomb. Equipée de 4 vérins hydrauliques de levage, d'un échappement inox et d'une housse de protection sur-mesure, cette rare Daimler n'a été produite qu'à 710 exemplaires toutes versions confondues. Elle n'a pas roulé depuis une dizaine d'années et devra, à ce titre, bénéficier d'une remise en route et d'une révision de principe. La belle remise en état dont a bénéficié cette Daimler met particulièrement en valeur l'opulence de sa finition.

Official supplier to the Royal Family of England between 1903 and 1950 Daimler has long enjoyed a reputation for excellence. Produced between 1937 and 1940, the Type EL 24 was powered by a 3.3L 6-cylinder overhead valve engine, mated to the brilliant Wilson pre-selector gearbox. The car on offer was bodied as a limousine by Windovers, and was registered new on January 24, 1939 by the one who in 1941 would become the general manager of General Electrics Company in England. Thanks to its original registration papers, we can trace the chain of owners until the end of the 1960s. In April 1980, it was bought at an auction by a French collector who gave the car a comprehensive restoration as can be seen by the many invoices that comes with the car. We can only appreciate, with the hindsight of years, the quality of the work carried out. Between 1996 and 1997, the engine was rebuilt so that unleaded could be used. Equipped with 4 hydraulically lifting cylinders, a stainless-steel exhaust system and a tailor-made protective cover, just 710 units of the rare Daimler were ever produced in all versions. It has not been driven for ten years and, as such, should be given a restart and a service. The beautiful restoration that this Daimler has received particularly highlights the opulence of its finish.



343

1936 PANHARD ET LEVASSOR DYNAMIC X77 (140) BERLINE

Carte grise française
French title

Châssis nº 221521
Moteur nº 221521

40.000 - 60.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Provient du Musée de la Réole
- Vue dans le film « La Rumba »
- Conduite centrale !

- ***Ex Museum La Réole***
- ***Seen in the film "La Rumba"***
- ***Central driving seat***

Présentée en 1936, la Dynamic rompait avec une tradition de lignes de carrosseries sages, propre à la marque doyenne. Voiture originale grâce à son dessin aérodynamique, ses vitres « panoramiques », son volant placé au centre de l'habitacle ou encore sa mécanique sans soupape, la Dynamic était unique en son genre.

La version que nous présentons est une X77, aussi appelée 140, et dispose à ce titre d'un 6 cylindres de 2.8L qui développe 75cv. Cette belle automobile a été achetée par Monsieur Thanry lors de la dispersion du Musée de la Réole, en 2006. La voiture était alors décrite comme ayant bénéficié d'une restauration avec mise à nu de la carrosserie en 1989 et disposait d'un réservoir en inox et d'une pompe à essence électrique. Par ailleurs, cette Panhard a tourné dans le film « La Rumba » de Roger Hanin. Aujourd'hui, la tôlerie demeure bien ajustée, mais la peinture porte la marque des années, tout comme les chromes qui seront, en partie, à refaire. L'intérieur a été anciennement refait et le superbe tableau de bord est complet. Le moteur, qui est celui d'origine, n'est pas bloqué, mais la voiture n'a pas été démarrée depuis un peu plus de 10 années, elle devra donc bénéficier d'une révision complète avant de reprendre la route. La calandre d'origine, qui a été changée, sera quant à elle livrée avec la voiture. Cette automobile baroque, vraiment hors-norme, mérite de rejoindre une nouvelle collection de qualité.

Launched in 1936, the Dynamic broke with tradition in terms of body styles, specific to this pioneering brand. Very innovative car thanks to its aerodynamic design, what its "panoramic" windows, its steering wheel placed at the center of the cockpit or its valveless engine, the Dynamic was unique in its kind.

The version we are offering is an X77, also called 140, and as such has a 2.8L 6-cylinder engine that develops 75bhp. This beautiful automobile was bought by Mr. Thanry during the sale of the Musée de la Réole in 2006. The car was then described as having benefited from a restoration with bare bodywork in 1989 and had a fuel tank in stainless steel and an electric fuel pump. In addition, this Panhard has been filmed in the movie "La Rumba" by Roger Hanin. Today, the sheet metal remains well adjusted, but the paint bears the marks of the years, as do the chrome which will, in part, have to be redone. The interior has been previously redone, and the beautiful dashboard is complete. The engine, which is the original one, is not stuck, but the car has not been started for a little over 10 years, so it will need a full overhaul before it gets back on the road. The original grille, which has been changed, will be delivered with the car. This baroque automobile, truly extraordinary, deserves to be a part of a new top quality collection.



344

1964 MERCEDES-BENZ 300 SE COUPÉ

Carte grise française
French title

Châssis nº 112021-12-006269
Moteur nº 189987-12-00206

30.000 - 50.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Achetée neuve par Monsieur Thanry
- Historique limpide
- Combinaison de couleurs désirable

- ***Purchased new by Monsieur Thanry***
- ***Continuous history***
- ***Desirable color combination***

C'est lors d'un voyage au Canada en 1964 que Monsieur Thanry découvre, en louant une voiture américaine, les bienfaits de la boîte automatique et de la direction assistée, si bien qu'il décide, dès son retour de se porter acquéreur d'un équivalent européen. C'est ainsi qu'il passe commande de ce superbe coupé 300 SE chez Royal Elysées à Paris et l'immatricule le 17 août 1964. La voiture est cédée en 1971 à un ami dentiste de la région, mais, rongé par le regret, son premier propriétaire la rachète en octobre 1977 et ne s'en séparera plus !

Aujourd'hui, cette 300 SE est en état d'origine, sa carrosserie a été anciennement repeinte dans sa teinte d'origine. Les bas de caisses devront être restaurés, tandis que le reste de la voiture est sain. La sellerie beige est d'origine et le tableau de bord est agrémenté d'un autoradio Becker Grand Prix. N'ayant pas été utilisée depuis plus de 10 ans, cette Mercedes devra bénéficier d'une révision complète et d'une remise en route. L'élégance naturelle du modèle est ici soulignée par une combinaison de couleurs particulièrement seyante, son historique limpide en France et son état de préservation constituent, en outre, des qualités rares.

It was during a trip to Canada in 1964 that Mr. Thanry discovered, by renting an American car, the benefits of an automatic gearbox and power steering, so much so that he decided, upon his return, to purchase a European equivalent. This was how he ordered this superb 300 SE coupe from Royal Elysées in Paris and registered it on August 17, 1964. The car was sold in 1971 to a dentist friend in the region, but, consumed by regret, its first owner bought it back in October 1977 and was never separated from it!

This 300 SE today is in original condition, its bodywork was repainted in its original color. The sills will have to be restored, while the rest of the car is healthy. The beige upholstery is original, and the dashboard features a Becker Grand Prix radio. Having not been used for more than 10 years, this Mercedes will need a complete overhaul and a restart. The natural elegance of the model is underlined by a particularly flattering color combination, and its clear history and its state of preservation are also rare qualities.



345

1967 ZIL 114

Carte grise française
French title

Châssis nº 8
Moteur nº 433

40.000 - 60.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Ex-Musée des voitures de chefs d'Etat
- Aurait appartenu au Président de la République de Mongolie
- Modèle rarissime en Europe

- ***Used to be in the Heads of State Car Museum***
- ***Believed to have belonged to the President of the Republic of Mongolia***
- ***Extremely rare model in Europe***

Lancée en 1967 en remplacement de la ZIL 111, la limousine 114 disposait d'un moteur V8 de 7L d'environ 300cv accouplé à une boîte automatique. La marque moscovite maintiendra ce modèle au catalogue jusqu'en 1985. Capable de près de 190 km/h en pointe, elle était équipée de 4 freins à disques, tandis que sa carrosserie s'inspirait grandement de la Chrysler Imperial.

Rarissime dans nos contrées, cet exemplaire avait été acheté par Paul Thanry en 2004 au fondateur du Musée des voitures de chefs d'Etat. Ce dernier nous a confirmé que la voiture disposait alors de la plaque d'immatriculation YB0001, réservée au Président de la république de Mongolie. Cette spectaculaire ZIL est en état d'origine, anciennement repeinte. Les bas de caisse comportent un début de corrosion perforante, à première vue aisément réparable, tandis que le reste de la voiture est très sain. L'opulent habitacle tendu de drap pour le compartiment arrière, et de cuir pour l'espace conducteur, est en bel état de préservation. A l'arrière, l'espace et les équipements sont généreux et vraiment dignes d'un chef d'Etat, tandis que les portes fanions sur les ailes avant laissent immédiatement penser aux déplacements et parades officiels. Cette voiture était roulante lors de son achat en 2004, mais n'a plus été utilisée depuis une quinzaine d'années suite au blocage de la boîte de vitesses. Elle devra bénéficier d'une révision complète avant de reprendre la route, mais mérite amplement ces travaux.

Launched in 1967 as a replacement for the ZIL 111, the 114 limousine featured a 7L V8 engine developing around 300hp, and mated to an automatic transmission. The Moscow-based brand offered this model until 1985. Capable of nearly 190 km/h, it was equipped with 4 disc brakes, while its body was largely inspired by the Chrysler Imperial.

Extremely rare in Western Europe, this particular car was purchased by Paul Thanry in 2004 from the founder of the Museum of the Heads of State Cars. The latter confirmed to us that the car then had the license plate YB0001, reserved for the President of the Republic of Mongolia. This spectacular ZIL is in original condition, previously repainted. The sills show the beginnings of some corrosion, at first glance easily repairable, while the rest of the car is very sound. The opulent interior, draped in fabric for the rear compartment and leather for the driver's area, is in good condition. At the rear, space and equipment are generous and truly worthy of a head of state, while the pennant holders on the front fenders immediately suggest official parades. This car was working when it was purchased in 2004 but has not been used for about 15 years since the gearbox was blocked. It will need a full overhaul before it gets back on to the road, but it is well worth the work.



346

1926 CITROËN B12 TORPÉDO

Carte grise française
French title

Châssis nº 185126
Moteur nº 4284 TH

6.000 - 10.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Restauration ancienne
- Carrosserie idéale pour la balade
- Simple à utiliser et entretenir

- ***Older restoration***
- ***Ideal body for driving around***
- ***Easy to use and maintain***

Pour André Citroën, les méthodes de production américaines sont l'exemple à suivre et il est le premier constructeur français à adopter la fabrication « tout acier », selon le brevet d'Edward Budd. Ce système le force à investir dans un procédé d'emboutissage coûteux, mais il a le mérite de simplifier la fabrication en éliminant la complexe structure bois sur laquelle les carrosseries traditionnelles sont montées. Lancée en 1924, la 10 HP Type B10 est la première Citroën à bénéficier de ce progrès. Comme tout modèle innovant, elle connaît des problèmes de jeunesse qui seront résolus sur la version suivante, la B12, présentée en octobre 1925 et qui reçoit un châssis plus rigide mieux adapté à sa carrosserie qui l'est tout autant. Par ailleurs, ce modèle bénéficie aussi de freins sur les roues avant.

Cette B12 en carrosserie torpédo était auparavant immatriculée dans la Meurthe et Moselle. Elle a rejoint la collection en novembre 1994 alors qu'elle avait déjà bénéficié d'une remise en état. La peinture et la sellerie en skaï noir avaient été refaites. Nous avons noté que les poignées de portes étaient manquantes et que l'instrumentation au tableau de bord était partiellement complète et comportait des éléments non d'origine. N'ayant pas roulé depuis 2012, cette jolie voiture devra bénéficier d'une remise en route et d'une révision complète.

For André Citroën, American production methods were the examples to follow, and he was the first French manufacturer to adopt "all-steel" manufacturing, following Edward Budd's patent. This system forced him to invest in expensive stamping processes, but it has the merit of simplifying production by eliminating the complex wooden structure on which traditional bodies were mounted.

Launched in 1924, the 10 HP Type B10 was the first Citroën to benefit from this progress. Like any innovative model, it experienced early problems which were resolved on the next version, the B12, launched in October 1925, one which received a more rigid chassis, better suited to its body. Additionally, this model also benefited from brakes on the front wheels.

This B12 in torpedo body style was previously registered in Meurthe et Moselle. It joined the collection in November 1994 after having already received a refurbishment. The paint and the upholstery in black faux leather had been redone. We noted that the door handles were missing and that the instrumentation on the dashboard was partially complete and included non-original elements. Having not been driven since 2012, this pretty car will need a restart and a complete overhaul.



347

1930 CITROËN AC4 FAMILIALE

Carte grise française
French title

Châssis nº 317134
Moteur nº K3230

6.000 - 10.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Moteur d'origine
- Restauration ancienne sur base saine
- Sellerie de belle facture

- ***Original engine***
- ***Old restoration on a sound base***
- ***Beautiful upholstery***

Après la B14, Citroën franchit un pas de plus avec les AC4 et AC6, qui seront rapidement dénommées simplement C4 et C6. Sur ces nouveaux modèles, l'influence américaine apparaît de façon encore plus évidente. La ligne est plus moderne et la mécanique est, elle aussi, améliorée : la cylindrée passe à 1 628 cm^3 avec un vilebrequin à trois paliers et un système de refroidissement par pompe à eau. Comme de coutume chez Citroën, la nouvelle voiture sera déclinée en nombreuses carrosseries incluant la limousine familiale qui offre 6 places grâce à ses strapontins.

Ainsi que nous l'a confirmé l'Aventure Peugeot Citroën DS, cette familiale est sortie d'usine le 25 novembre 1930 et dispose toujours de son moteur d'origine. Elle était entre les mêmes mains depuis 1984 lorsqu'elle a rejoint la collection en 1994. L'élégante limousine avait alors déjà bénéficié d'une restauration, incluant une nouvelle peinture noire et crème, ainsi qu'une belle sellerie en drap et des boiseries intérieures refaites. Elle est chaussée de 4 pneus Michelin qui n'ont visiblement jamais roulé. Nous avons noté que la partie supérieure arrière de la carrosserie s'ouvrait. N'ayant pas été démarrée depuis 2012, elle devra bénéficier d'une remise en route et d'une révision complète avant de reprendre la route. Modèle fiable, la C4 est une excellente monture pour mettre un pied dans le monde des automobiles d'avant-guerre à coût réduit.

After the B14, Citroën took another step forward with the AC4 and AC6, which would soon be referred to simply as the C4 and the C6. On these new models, the American influence appeared even more evident. The line was more modern, and the mechanicals much improved: the displacement went up to1628cc, with a three-bearing crankshaft and a water pump cooling system. As usual with Citroën, the new car was available in numerous body styles including the family limousine which offered 6 seats thanks to a pair of folding jump seats.

According to Peugeot Citroën DS Adventure, this station wagon left the factory on November 25, 1930, and it still has its original engine. It had been in the same ownership since 1984 when it joined the collection in 1994. The elegant limousine had already benefited from a restoration, including new black and cream paint, as well as beautiful cloth upholstery and woodwork, with the interior redone. It is fitted with 4 Michelin tires which apparently have never been used. We noticed that the upper rear part of the body opened up. Having not been driven since 2012, it will need a restart and a complete overhaul before it gets back on to the road. A reliable model, the C4 is an excellent car to enter the world of pre-war automobiles at a low cost.



348

1973 BMW 3.0L CSL

Carte grise française
French title
Châssis nº 2275141

280.000 - 340.000 €

- Important dossier historique
- Belle préparation pour les rallyes historiques
- Parfaite pour les plus beaux évènements

- *Extensive history file*
- *Excellent preparation for historic rallies*
- *Ideal for top events*



Considérée comme la première version M de BMW, la 3.0 CSL est une version allégée de 200 kg du coupé 3.0 CS présenté au salon de Genève 1971. Mise au point par le tout nouveau département compétition BMW Motorsport, sous la direction de l'ex-pilote Jochen Neerpasch, elle vise le championnat d'Europe des voitures de tourisme. La BMW 3.0 CSL est donc une voiture de série conçue pour la course.

Jean-Claude Basso en fait l'acquisition à la fin des années 70 et la stockera dans ses ateliers. C'est en 2006 qu'elle sera engagée au Mans Classic par BMW France pour commémorer l'engagement aux 24 Heures du Mans 1975 de la première Art Car officielle de BMW, peinte par Alexander Calder, dont la paternité revient à notre cher commissaire-priseur et pilote émérite Hervé Poulain qui obtient l'autorisation de la famille Calder. La voiture est donc entièrement refaite par BMW France à l'époque et peinte, comme celle de 1975. Elle sera alors pilotée par JC Basso, son fils Ronald et Hervé Poulain lors de l'évènement. Elle créera le « buzz » évidemment et figurera sur de nombreux articles de presse. Remise dans sa teinte blanche aux couleurs Motorsport, JC Basso l'engage alors dans le Championnat ASAVE où elle remportera de très nombreuses victoires, une vingtaine, et plusieurs podiums. De 2011 à 2021, elle participera au Tour Auto, se classant toujours dans les 10 premières places avec une troisième place en 2021. Il s'agit d'une voiture extrêmement performante que nous avons eu l'occasion d'essayer sur le circuit de Linas-Montlhéry. Son PTH est valable jusqu'en 2029 et sera livrée avec des jeux de roues et des pièces de rechange. Il s'agit d'une opportunité rare que de pouvoir acquérir une voiture aussi connue, prête à gagner !

Considered to be BMW's first 'M' version, the 3.0 CSL was a lightweight version of the 3.0 CS coupé, weighting 200kg less, presented at the Geneva Motor Show in 1971. Developed by the new competition department, BMW Motorsport, run by the former racing driver Jochen Neerpasch, it set its sights on the European touring car championship. The BMW 3.0 CSL was thus a production car developed for racing.

Jean-Claude Basso bought this car at the end of the 1970s and stored it in his workshop. In 2006, BMW France entered it in the Le Mans Classic to commemorate the entry of BMW's first official Art Car in the 1975 Le Mans 24 Hours; painted by Alexander Calder, it was commissioned by our much-loved auctioneer and talented racing driver, Hervé Poulain who obtains permission from the Calder family. The car was completely recommissioned by BMW France at the time and painted, just as in 1975. It was driven at the event by Basso, his son Ronald and Poulain. It naturally created quite a buzz and appeared in many articles in the press. After restoring its white paintwork and BMW Motorsport livery, Basso then entered the car in the ASAVE Championship, where it racked up some 20 victories and several podiums. From 2011–2021, it competed in the Tour Auto, always finishing in the top 10 and coming third in 2021. It is an extremely quick car, which we had the chance to drive on track at Montlhéry. Its HTP is valid until 2029, and the car will come with additional wheels and spare parts. This is a rare opportunity to acquire such a well-known car, which is ready to win!





« J'ai souhaité symboliquement prendre le dernier relais de mon ultime course, au risque que la machine ne cassât auparavant. Mes véloces et ponctuels coéquipiers, Basso père et fils, me la livrèrent à 15h15. J'ai pris le volant avec la gourmandise de Proust goûtant sa madeleine. Quelques siècles av. J.C., Héraclite a noté : « Nous descendons et ne descendons pas dans le même fleuve », marquant qu'au moment d'y descendre, le fleuve et l'homme ont changé. Dans mon cas, les sensations de ma jeunesse peinaient à remonter le courant… Qu'importe, je ne chipotais pas mon plaisir et l'engin loyal franchit la ligne d'arrivée. Aussitôt, j'ai incliné ma trajectoire vers le stand BMW et salué mes formidables partenaires de la première heure. Plus loin les commissaires de piste agitaient leurs drapeaux au passage des voitures qui regagnaient le « parc fermé ». Dès qu'ils ont aperçu la Calder, ces initiés s'avancèrent sur la piste et leurs oriflammes caressèrent la Championne de l'Art ! »

« Mes Pop Cars », par Hervé Poulain,
Edition Apach, 2010.



La BMW de la vente au Mans Classic, 2006 © Automobile Club de l'Ouest



349

1994 VENTURI 600 LM

Sans titre de circulation
Voiture de compétition
Unregistered
Competition car

Châssis nº VK8CLM61194CE00008

400.000 - 600.000 €

- Gagnante des 1000 km de Paris avec Henri Pescarolo / JC Basso
- Unique 600 LM construite par l'usine homologuée en GT1
- Très performante
- Légende des courses de GT

- ***Winner of the 1000km of Paris with Henri Pescarolo/JC Basso***
- ***The only 600 LM built by the factory and homologated in GT1***
- ***Very high performance***
- ***A legend of GT racing***



Certainement la plus performante des GT françaises jamais produites, la 600 LM reste la plus puissante, la plus rapide et la plus désirable des Venturi, marque fondée en 1984 par ses deux créateurs Claude Poiraud et Gérard Godfroy dont l'émission Automoto leur a consacrée un « Grand Format ». Initiée au début des années 90 par le trio Jürgen Barth, Patrick Peter et Stéphane Ratel, la série BPR permet aux plus grandes marques de l'histoire du sport automobile d'en découdre à nouveau sur les pistes les plus prestigieuses. Au milieu des >>>

Certainly the quickest French GT ever produced, the 600 LM remains the most powerful, the fastest and the most desirable car from Venturi, the marque founded in 1984 by Claude Poiraud and Gérard Godfroy, who were featured in the French TV programme Automoto. Created at the start of the 1990s by Jürgen Barth, Patrick Peter and Stéphane Ratel, the BPR Series allowed the leading makes in the history of motorsport to do battle again on the top racetracks. Venturi was determined to >>>





>>>Ferrari, Porsche et autres Jaguar qui en constituent les plateaux, Venturi est bien décidé à faire sa place. Déjà très impliqué dans la course avec le challenge Venturi et son modèle Trophy réservé aux gentlemen drivers, le constructeur français va élaborer des modèles plus performants capables de briguer la victoire lors des épreuves internationales. Alors, après les 400 GT dérivés des Trophy, après les 500 LM, viendra le temps de la plus fantastique d'entre toutes : la 600 LM.

La voiture que nous vous présentons est l'unique 600 LM construite par l'usine, les autres ayant toutes été assemblées sur des bases d'anciennes 500 LM. Livrée neuve par Venturi à son actuel propriétaire, le pilote Jean-Claude Basso, cette voiture s'enorgueillit d'un palmarès extraordinaire. A son volant, Jean-Claude Basso et le grand Henri Pescarolo remportent les 1000 km de Paris le 29 mai 1994, sous le numéro 43. Elle est l'unique Venturi engagée en GT1. Elle participera ensuite à de nombreuses manches du BPR et du Championnat GT1 en Europe mais encore au Japon (1000km de Suzuka) et en Chine (Zhuï) où la marque devança souvent les redoutables F40 Ferrari et les Porsche avec plusieurs victoires de classe à la clé. Si sa carrière sportive prend fin en 1998, son moteur V6 PRV de 600 chevaux sera entièrement refait en 2015. Depuis sa réfection, la voiture n'a roulé que 2 heures et est donc intouchée depuis ses derniers tours de roues. Elle entrera donc moteur tournant sur la scène de notre vente aux enchères. La voiture sera vendue avec un important lot de bord comprenant diverses pièces d'entretien, 4 roues supplémentaires et un jeu complet de pignons différents pour la boîte Hewland. Il s'agit de la plus puissante Venturi de tous le temps, un modèle unique d'usine et ayant remporté les 1000 km de Paris avec un des plus grands pilotes français.



>>>*make its mark among the Ferraris, Porsches and Jaguars. Already heavily involved in racing with the Venturi Challenge and its Trophy model reserved for 'gentlemen drivers', the French manufacturer developed models with increased performance which could go after victory in international events. And so, after the 400 GT, derived from the Trophy model, and the 500 LM, the time came for the most incredible model of all, the 600 LM.*

The car we are presenting is the only 600 LM built by the factory, all the others having been assembled from existing 500 LMs. Delivered new to its current owner, the racing driver Jean-Claude Basso, the car boasts an extraordinary history in competition. Basso and the great Henri Pescarolo shared the wheel to win the 1000km of Paris on 29 May 1994, with the racing number 43. It is the only Venturi to have been entered in the GT1 class. It subsequently took part in several rounds of the BPR Series and the GT1 Championship, in Europe, Japan and China against F40 and Porsches, recording several class wins. Although its racing career ended in 1998, its 600bhp V6 PRV engine was completely rebuilt in 2015. Since then, the car has only been driven for 2 hours and has remained untouched since it last raced. It will therefore come on to the auction stage with its engine running. The car will be sold with numerous parts, including various service items, four extra wheels and a full set of different gearwheels for its Hewland gearbox. It is the most powerful Venturi ever built, a unique works car which won the 1000km of Paris with one of France's greatest racing drivers.







Henri Pescarolo et la Venturi 600LM de la vente aux 1000 Km de Paris, 1994 © Daniel Delien





350

Peinte par les artistes Street Art Quick et Mr Chat / *Painted by the artists Street Art Quick and Mr Chat*

1984 BMW 635 GROUPE A SUPERTOURISME

Sans titre de circulation
Voiture de compétition
Unregistered
Competition car

Châssis usine Motorsport
n° 5371146148

220.000 - 260.000 €

- Très beau palmarès en Supertourisme et en Championnat de France Production
- Préparation de haut niveau
- Modèle rare dans cette version

- *Impressive record in Super Touring and in the Production French Championship*
- *Prepared to a high standard*
- *Rare version of this model*



Cette BMW 635 Groupe A appartient à Jean-Claude Basso, qui l'acquiert en 1986 auprès de l'Ecurie JMS Racing où elle courait avec Claude Ballo-Léna au Championnat Supertourisme en 1984 et 1985. Son heureux nouveau propriétaire l'engage au Critérium Production (Championnat de France) en 1986 qu'il remporte à son volant. En 1987, il participe au Championnat Challenge qu'il gagne également. Une fois ces deux Championnats réalisés, la voiture est laissée de côté et de 2008 à 2015, elle est reconditionnée en Groupe A dans les propres ateliers de Jean-Claude Basso. Le moteur est totalement refait à neuf avec nouvelle injection, culasse, pistons, ligne d'arbre, bref, tout est refait sur cette bombe. Nous avons eu l'occasion de prendre en main cette BMW pour l'émission Automoto sur le circuit de Montlhéry. Il s'agit d'une voiture ultra performante, à la tenue de route impressionnante et aux montées en régime décoiffantes. Prendre son volant, c'est entrer dans une ambiance course des années 80, un retour dans le passé si jubilatoire. La voiture sera livrée avec quelques pièces de rechange et évidemment son PTH valable jusqu'en 2025. Il s'agit ici d'acquérir une magnifique BMW historique de course, au palmarès intéressant d'époque..

This Group A BMW 635 belongs to Jean-Claude Basso, who bought it in 1986 from the JMS Racing team, where Claude Ballo-Léna had raced it in the Super Touring Championship in 1984 and 1985. Its new owner entered it in the Critérium Production (French Championship) in 1986 and duly won it. In 1987, he took part in the Challenge Championship, which he also won. After these two championships, the car was set aside, and from 2008 to 2015 it was rebuilt to Group A spec in Basso's own workshops. The engine was completely rebuilt, with a new injection system, cylinder head, pistons and driveshaft; in short, everything was redone. We had the chance to drive this BMW for the TV programme Automoto on the track at Montlhéry. It is a very quick car, storming through the revs and holding onto the road impressively. When you get behind the wheel, you step back into the racing atmosphere of the 1980s and to an exhilarating moment in time. The car will be sold with some spare parts and, of course, an HTP valid until 2025. This is a chance to acquire a magnificent competition BMW with a notable racing history in period.


EFG
63
ZENITH






TRS


EFG
63
ZENITH

351

1975 BMW 2002 TURBO

Carte grise française
French title
Châssis nº 4291603
90.000 - 130.000 €

- Française d'origine
- Restauration complète
- Eligible pour de nombreux événements

- ***French provenance***
- ***Important mechanical work done recently***
- ***Eligible for many events***



Voiture rare, la 2002 Turbo a été produite à moins de 1 700 exemplaires et ne fut que très peu diffusée en France. Celle que nous présentons fait partie de ces rares exemplaires (guère plus d'une centaine) vendus neufs en France. Elle est entrée entre les mains de Jean-Claude Basso après avoir séjournée pendant 25 ans dans le fond d'un parking. Grand passionné de la marque, il décide de la restaurer dans sa totalité. De la carrosserie à son intérieur, en passant par la mécanique avec démontage complet du moteur, injection, rien n'est laissé de côté pour redonner vie à cette 2002 Turbo qui se trouve à présent dans un état impressionnant.

Rare car, the 2002 Turbo's production was less than 1,700 units. Only few were sold new in France (hardly more than 100) and the one we are offering is one of those. It is in the hands of Jean-Claude Basso after having been stored for 25 years in the pack of a parking lot. A great fan of the brand, he decided to restore it comprehensively. The works included the bodywork, the interior, the mechanics with complete disassembly of the engine, the injection... nothing is left aside to bring it back to its former glory. This 2002 Turbo is now in an impressive condition.

COLLECTION BAUDOIN LEMPEREUR

Lots 352 à 372

Baudouin LEMPEREUR





Baudoin Lempereur était bien connu des circuits et rallyes belge grâce à ses talents de pilote et ses compétences mécaniques exceptionnelles, fournissant des pièces de très haute qualité aux teams belges les plus prestigieux. Passionné depuis sa plus tendre enfance, il a collecté les voitures de rallye qui le faisaient rêver et qu'il pilotait à l'occasion d'évènements aussi bien en régularité qu'en compétition. Ces voitures ont toutes été préservées avec grand soin et l'entouraient dans son garage, incluant un ensemble exceptionnel de Ford de rallye allant de la Cortina Lotus à la Sierra RS Cosworth et culminant avec la Ford RS200.

Baudoin Lempereur was a well-known figure at Belgian circuits and rallies, for his talents as a driver and also his mechanical expertise, supplying the highest quality spare parts for the biggest Belgium team. Passionate about cars from a very young age, he collected the rally cars that had inspired him, including models that he drove in both regularity and competitive events. These cars, which have all been carefully preserved in his garage include a fantastic group of rally Fords, with a Lotus Cortina, a Sierra RS Cosworth and a Ford RS200.

1986 RENAULT 5 GT TURBO GROUPE N

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis nº VF1C40505G0506749

8.000 - 12.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Deuxième main
- Préparation par son premier propriétaire documentée
- Etat de conservation intéressant

- *Two owners from new*
- *Documented preparation by its first owner*
- *In an interesting state of conservation*



Cette Renault 5 GT Turbo de première série a été achetée par Baudouin Lempereur en décembre 1993 à son premier propriétaire, un amateur de la région de Namur qui avait apporté une préparation Groupe N (tourisme de série). D'ailleurs, l'important dossier de factures qui accompagne la voiture garde des traces de ces travaux. On y apprend que les éléments mécaniques ont été préparés par Renault Namur, l'arceau (Devil boulonné) et les éléments de sécurité ayant été aménagés par la Carrosserie G. Dor, à Malonne. Une barre antirapprochement a été rajoutée et Baudouin Lempereur a lui-même posé un contacteur destiné à améliorer le refroidissement, et un manomètre de pression du turbo. De même, un siège baquet d'époque a été installé pour le conducteur, avec harnais Sparco. La voiture a pris part à l'époque à plusieurs épreuves, en catégorie Groupe N Classe 4, comme en témoigne le Passeport Technique de l'ASAF qui l'accompagne. Cette GT Turbo semble bien conservée. La tôlerie est dans un état satisfaisant compte tenu de l'âge de la voiture, sans trace apparente de choc, et les accessoires en plastique, très fragiles, ne sont pas abîmés. Le coffre contient quelques pièces vendues avec la voiture, comme des échappements, ressorts de suspension et un radiateur.

Ce petit bolide conçu par Renault à l'époque des GTI était particulièrement vif et pouvait atteindre 200 km/h. Avec un compteur indiquant 111 703 km, cette Renault 5 GT Turbo constitue un émouvant témoignage du monde des rallyes des années 80. Il est rare de trouver un tel modèle dans un état aussi bien préservé.

This Renault 5 GT Turbo of the first series was bought by Baudouin Lempereur in December 1993 from its first owner, an enthusiast from the Namur region who had it prepared Group N (tourism series). Moreover, an important folder of invoices keeps a trace of all the preparation. We understand that the mechanical elements were prepared by Renault Namur, the Devil bolted roll cage, and the safety elements were fitted out by Carrosserie G. Dor, in Malonne. An anti-roll bar was added and Baudouin Lempereur himself fitted a contactor intended to improve cooling, and a turbo pressure gauge. Likewise, a period bucket seat has been installed for the driver, with Sparco harness. The car took part at the time in several events, in the Group N Class 4 category, as can be seen by the ASAF Technical Passport which comes with it. This GT Turbo seems to be well preserved. The sheet metal work is in satisfactory condition considering the age of the car, with no visible signs of impact, and the plastic accessories, which are very fragile, are not damaged. The boot contains a few parts sold with the car, such as exhausts, suspension springs and a radiator.

This small car designed by Renault at the time of the GTI was particularly agile and could reach 200 km/h. With an odometer indicating 111,703 km, this Renault 5 GT Turbo is a terrific testimony to the rally world of the 1980s. It is rare to find a model in such a well-preserved condition.

1984 RENAULT 5 TURBO 2 « SORTIE DE GARAGE »

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis nº VF1822000E0000657

30.000 - 50.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Belle base de restauration
- Une des dernières turbo 2 dans cet état
- Modèle rare

- *A good base for restoring*
- *One of the last Turbo 2 in this condition*
- *Rare model*



Cette voiture a été achetée par Baudouin Lempereur pour servir de base à la réalisation d'une Turbo « Tour de Corse ». Cela se passait en 2008 et il a fait ce choix car il connaissait bien ce modèle, mais le projet ne s'est jamais concrétisé, ce qui nous permet de présenter aujourd'hui cette voiture en état d'origine intéressant car semblant complet, sans choc ou déformation apparente. De teinte blanc nacré et dotée de ses jantes d'origine, elle présente des panneaux de carrosserie correctement alignés. A l'intérieur, le tableau de bord est d'origine et le compteur affiche 70 264 km, derrière un volant Iso Delta installé par Baudouin Lempereur. Le ciel de toit est légèrement décollé, maladie classique de ce modèle, et le pommeau de levier de vitesses est du type Turbo 1. A côté des sièges baquets plus modernes, les équipements et commandes d'origine semblent complets et ne présentent pas de déformations.

Immatriculée en 2011 par Baudouin Lempereur, cette Turbo 2 n'a pas tourné depuis des années et constitue une excellente base pour tout amateur souhaitant la remettre en état dans sa configuration d'origine, ce qu'elle mérite et qui rendra hommage aux qualités de ce modèle bien né.

This car was bought by Baudouin Lempereur to serve as a basis for making a Turbo "Tour de Corse" version. This happened in 2008 and he made this choice because he knew this model well, but the project never happened, which gives us the opportunity to offer this car in an interesting original condition, it seems complete, without any apparent deformation. Pearly white in color and fitted with its original rims, it has correctly aligned body panels. Inside, the dashboard is original, and the odometer displays just 70,264 km, behind an Iso Delta steering wheel installed by Baudouin Lempereur. The headliner is slightly off, a classic problem of this model, and the gear lever knob is of the Turbo 1 type. Besides the more modern bucket seats, the original equipment and controls seem complete and show no deformations.

Registered in 2011 by Baudouin Lempereur, this Turbo 2 has not run for years and constitutes an excellent base for any enthusiast wishing to restore it to its deserved original configuration.

354

1987 FORD SIERRA RS COSWORTH

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° WFOEXXGBBEGUO1754

40.000 - 60.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Rare deuxième main
- État exceptionnel pour une Sierra RS Cosworth
- Performances étonnantes

- *Two owners from new only*
- *Exceptional condition for a Sierra RS Cosworth*
- *Amazing performance*



Une copie de facture du garage Ford Tremblez de Thorembais-Saint-Trond, au nord de Namur, permet de confirmer que cette voiture a été achetée par Baudouin Lempereur en février 1991. Elle n'avait eu auparavant qu'une seule propriétaire, une dame résidant à Andenne. Le titre de circulation à son nom, datant de janvier 1987, accompagne la voiture. Un proche de Baudouin Lempereur, grand spécialiste des Ford Escort de compétition, était à cette époque chef d'atelier dans ce même garage Ford et se rappelle du moment où cette voiture a intégré la collection en 1991. Il a confirmé qu'elle était alors en bel état et qu'elle n'a pas été repeinte depuis.

Aujourd'hui, cette Sierra RS Cosworth se présente en effet dans un état d'origine rare pour un tel modèle. A l'intérieur, les sièges d'origine, en tissu, ne sont ni défraîchis ni froissés et le tableau de bord ne présente pas de fissures. Il est équipé d'un autoradio qui a été installé en 1990 par le garage Ford Lescot, comme l'atteste une facture incluse au dossier, de même qu'une alarme Bosch. L'ensemble des commandes est en bel état et le seul défaut notable concerne le cuir du volant, qui mérite d'être reteinté. Les moquettes sont très bien préservées. Le modèle était suffisamment luxueux à l'époque pour mériter des vitres et rétroviseurs électriques. Le compteur de la voiture que nous proposons affiche aujourd'hui 15 920 km et, si ce kilométrage ne peut être attesté car il s'agit d'un compteur à cinq chiffres, ce qui est certain, c'est que cet exemplaire de Sierra Cosworth est un des plus beaux disponibles sur le marché. Et il est prêt à décoiffer ses occupants par ses impressionnantes accélérations.

A copy of an invoice from the Ford Tremblez garage in Thorembais-Saint-Trond, north of Namur, confirms that this car was purchased by Baudouin Lempereur in February 1991. It had previously had only one owner, a lady living in Andenne. The registration in her name, dating from January 1987, comes with the car. A relative of Baudouin Lempereur, a great specialist in competition Ford Escorts, was at that time the foreman in this same Ford garage and remembers when this car entered the collection in 1991. He confirmed that it was then in good condition and has not been repainted since.

Today, this Sierra RS Cosworth is in rare original condition for such a model. Inside, the original cloth seats are neither faded nor wrinkled, and the dashboard does not show any cracks. It is equipped with a car radio which was installed in 1990 by the Ford Lescot garage, as can be seen by an invoice included in the file, as well as a Bosch alarm. All the controls are in good condition and the only notable defect concerns the leather of the steering wheel, which deserves to be re-tinted. The carpets are very well preserved. The model was luxurious enough at the time to merit power windows and mirrors. The odometer today shows 15,920 km and, while this mileage cannot be attested as it is a five-digit odometer, what is certain is that this example of the Sierra Cosworth is one of the finest available on the market. And it is ready to impress with its astounding acceleration.

1992 LANCIA DELTA INTEGRALE EVO I

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis nº ZLA831AB000554559

40.000 - 60.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Superbe état d'origine
- Carnets d'entretien et d'utilisation
- Seulement 35 486 km d'origine

- *Superb original condition*
- *Owner's manual and service book*
- *Only 35,486 km from new*



Sur cette voiture, ce qui séduira les amateurs est son état d'origine hors du commun. La peinture blanche extérieure n'a sans doute jamais été refaite et l'élégante sellerie en Alcantara vert ne présente pas de marques d'usure ni d'affaissement. Le tableau de bord, avec son instrumentation flatteuse, brille de tous ses chiffres jaunes sur fond noir et l'on devine encore, sur les contreportes et la console centrale, quelques traces du plastique de protection, découpé. Une des modifications apportées par Baudouin Lempereur est une entretoise de fixation du volant, qu'il a lui-même réalisé pour s'adapter à sa grande taille.

L'historique de la voiture permet de comprendre pourquoi elle a pu être si bien préservée. Selon le certificat de garantie, cette rare Lancia Delta Evolution a été vendue neuve à un M. D. résidant à Amar, en Belgique. Achetée en leasing (le contrat fait partie du dossier), elle a été immatriculée en mars 1992, après la pose en février d'une alarme Elser. C'est la société de leasing elle-même qui a vendu la voiture en décembre 1993, alors qu'elle affichait moins de 20 000 km, à Baudouin Lempereur. Celui-ci l'a utilisée de temps en temps et, en mai 1994, il a fait faire une révision à 25 395 km. Une autre facture de révision chez Lancia Namur indique 30 636 km en 1995 et une étiquette de vidange précise que, en 1997, elle avait atteint 33 200 km

Aujourd'hui, le compteur montre 35 486 km, chiffre qui a toutes les chances d'être d'origine. La voiture est accompagnée de ses carnets d'entretien, d'utilisation et après-vente. Il s'agit assurément d'un des exemplaires les mieux préservés de cette spéciale d'homologation qui, grâce à sa transmission intégrale et son moteur 2 litres turbo, présentait des performances qui écrasaient la concurrence.

It is this car's exceptional original condition which will most appeal to enthusiasts. The white paintwork has undoubtedly never been resprayed, while the elegant green Alcantara upholstery shows no sign of wear or sagging. On the dashboard, the impressive array of dials sparkle with their yellow numbers on a black background. On the door cards and centre console, some traces of the protective plastic can still be seen. One of the changes made by Baudouin Lempereur was to fit an adapter to the steering wheel, which he made himself to suit his considerable height.

Its history allows us to understand why this car has been so well preserved. According to its warranty certificate, this Lancia Delta Evo was sold new to a Mr. D., who lived in Amar in Belgium. Originally leased (the contract is on file), it was registered in March 1992, after an Elser alarm had been fitted in February. The leasing company itself sold the car in December 1993, when it had covered less than 20,000km, to Lempereur. He used it from time to time and had it serviced in May 1994, at 25,935km. Another service bill from Lancia Namur shows its mileage at 30,636km in 1995, while an oil change sticker indicates that it had covered a total of 33,200km in 1997.

Today, the odometer is showing 35,486km, which is in all likelihood the figure from new. The car comes with its owner's manual, service and after-sales booklets. This is certainly one of the best preserved examples of this homologation special, which – thanks to its four-wheel drive and 2-litre turbocharged engine – delivered performance to crush the competition.

1991 FORD RS200

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° SFACXXBJ2CGL00120

180.000 - 260.000 €

- Superbe état, conduite à gauche d'origine
- Dans la collection Lempereur depuis 1997
- Rare version "S"

- *Superb condition, original LHD car*
- *Part of the Lempereur collection since 1997*
- *Rare 'S' version*



Comme l'indique la copie d'un courrier de Ford Motorsport, signé Bob Howe en date du 15 octobre 1991, cette RS200 a été vendue neuve à un amateur suédois pour le prix de 57 498 £. Elle fait partie des très rare RS200 à avoir été peinte en rouge sombre lorsqu'elle est sortie des chaines. Mais à la demande de son premier propriétaire elle fut repeinte en blanc en septembre à l'usine avant de lui être livrée. Il est probable que cette voiture ait été ensuite reprise par Ford Anvers car c'est là qu'une société belge, basée à Comines, en a fait l'acquisition en mars 1993. La RS200 n'a pas été semble-t-il utilisée et fut laissée en exposition dans le magasin de Ford Anvers, où Baudouin Lempereur l'a découverte en 1997 et immédiatement achetée. Elle faisait partie de ses voitures préférées, il a peu roulé avec, mais n'hésitait pas à la sortir parfois à l'occasion de rallyes où, portant le numéro 0, il jouait le rôle d'ouvreur comme au Rallye historique des Routes du Nord ou au Rallye des Légendes.

Cette Ford RS200 n'affiche donc aujourd'hui que 7 130 km, ce qui explique son excellent état de préservation. La couleur rouge d'origine se devine grâce à quelques traces encore visibles sous le capot. Lors de son achat par Baudouin Lempereur la voiture était entièrement blanche et ce dernier a complété la livrée par des bandes bleues et grises identiques à celles qui ornaient les machines d'usine. L'ensemble est très bien préservé et, à l'intérieur, l'aménagement est complet et en bon état avec ses sièges Recaro, ses instruments classiques à chiffres blancs sur fond noir, son autoradio Ford et son petit volant cuir à trois branches. La voiture comporte encore sa trousse à outils qui prend place dans le coffre avant. Comme bon nombre des voitures de Baudouin Lempereur, sa colonne de direction

As the copy of a letter from Ford Motorsport, signed by Bob Howe and dated 15 October 1991, indicates, this RS200 was sold new to a Swedish enthusiast for £57,498. It was one of the very few RS200s to have been finished in dark red when it came off the production line. At the request of its first owner, however, in September it was repainted white at the factory before being delivered. It is likely that the car was then acquired by Ford of Antwerp as it was there that a Belgian firm, based in Comines, bought it in March 1993. The RS200 was apparently not used and remained on display in the Ford showroom in Antwerp, where Baudouin Lempereur discovered it in 1997 and immediately purchased it. It was one of his favourite cars, and although he drove it little, he had no hesitation in taking it out for rallies such as the Rallye Historique des Routes du Nord or the Rallye des Légendes, for which it was the opening car with the number 0.

The RS200 has therefore covered only 7130km today, so explaining its excellent condition. The original red paint can be made out from some traces still visible under the bonnet. When Lempereur bought the car, it was entirely finished in white, but he added blue and grey stripes identical to those on the works cars. The whole car has been very well preserved. The interior fittings are complete and in good condition, with Recaro seats, traditional instruments with white lettering on a black background, Ford radio and small three-spoke steering wheel. The car still has its tool kit in the front boot. As with many of Lempereur's cars, he fitted a special adapter to the steering column to suit his considerable height.





est dotée d'une entretoise spéciale réalisée par ses soins pour l'adapter à sa grande taille.

En plus de son état, une des caractéristiques incroyables de cette voiture est que, selon les informations publiées par Justin Smith, spécialiste du modèle et un des auteurs de l'ouvrage RS200, The story so far, il s'agit d'une rare version dite « S ». Cette appellation non officielle désigne une série de 20 exemplaires répondant à une commande canadienne et dotés d'une finition spéciale. L'acheteur canadien souhaitait en effet des RS200 adaptées à un usage routier, donc mieux équipées que la version standard, avec notamment un système de chauffage efficace. Ford n'a jamais accepté que la lettre « S » soit apposée sur ces modèles particuliers et, le contrat avec l'acheteur canadien ayant fait long feu, elles ont été vendues directement par Ford Motorsport. Ces voitures seraient équipées d'un moteur plus puissant que la version standard développant plus de 300cv.

La Ford RS200 reste une remarquable machine d'homologation, la seule conçue de toutes pièces pour le légendaire Groupe B. Son seul défaut est d'être née trop tard pour pouvoir jouer un rôle de premier plan au Championnat du monde. Sa structure monocoque faisait appel à des solutions et matériaux d'avant-garde, à base de fibre de verre, carbone, aluminium et caissons nid-d'abeilles. Le moteur était un Cosworth BDT (« Belt Drive », type T) 1,8 litre turbo dont la puissance atteignait 250 ch en version « route » et jusqu'à 450 en configuration « rallye ».

A la rareté et aux qualités dynamiques, la RS200 que nous présentons ajoute l'exclusivité d'une version spéciale, conduite à gauche d'origine avec un très faible kilométrage et un superbe état de préservation. Des particularités qui n'échapperont pas à la nouvelle génération de collectionneurs vouant un véritable culte à cet Âge d'Or automobile.

In addition to its condition, one of the remarkable things about this car is that – according to the information published by Justin Smith, a specialist in the model and co-author of the book RS200, The story so far – it is a rare so-called 'S' model. This unofficial name was given to a series of 20 cars built for an order from Canada and specially equipped. The Canadian buyer wanted these RS200s to be suited to road use and therefore better equipped than the standard version, and in particular to have an effective heating system. Ford never accepted that the letter 'S' should appear on these special models and, as the contract with the Canadian buyer was short-lived, they were all sold directly by Ford Motorsport. It is understood that the cars would have been fitted with a more powerful engine than standard, developing over 300bhp.

The RS200 remains a remarkable homologation special, the only car designed from scratch for the legendary Group B. Its only shortcoming was that it came too late to play a leading role in the World Championship. Its monocoque structure used advanced solutions and materials, based on fibreglass, carbon fibre, aluminium and honeycomb box sections. The engine was a Cosworth BDT ('Belt Drive', type T), a 1.8-litre turbo which produced 250bhp in road trim and as much as 450bhp in rally spec.

As well as its rarity and driving dynamics, the RS200 we are presenting offers the exclusivity of a special model, originally built in left-hand drive, with low mileage and in superb condition. These qualities will not be lost on the new generation of collectors who are devoted to this golden age of motoring.

1999 FERRARI F355 BERLINETTE F1

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis nº ZFFXR41B000114534

50.000 - 70.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Voiture très bien préservée, kilométrage raisonnable
- Carnets de service et de garantie
- Modèle performant et facile à utiliser

- *Very well-preserved car, reasonable mileage*
- *Warranty and service booklets*
- *Powerful and easy-to-use model*



Cette Ferrari F355 a été vendue neuve en mai 1999 par le célèbre garage Francorchamps, probablement à un peintre d'origine française. Son carnet d'entretien indique qu'elle a fait l'objet d'une révision en 2000 par ce même garage alors qu'elle affichait 14 588 km, puis à nouveau en 2004 à 30 800 km. En 2009, une révision a été effectuée par L'Officina, à 47 451 km. Autour de 2013, elle a changé de main pour rejoindre un amateur de Namur. Le compteur affichait alors 49 900 km.

C'est peu après que Baudouin Lempereur en a fait l'acquisition. Depuis, il l'a utilisée occasionnellement et elle affiche aujourd'hui 57 800 km. Elle a bénéficié récemment d'une grande révision effectuée par un spécialiste, le Garage Alberto, à Lesve, qui a notamment remplacé les courroies. C'est une voiture particulièrement agréable à utiliser, avec sa boîte F1 qui fonctionne de façon très agréable sur cet exemplaire. Son nom faisait allusion aux titres de Champion du monde remportés par Ferrari et au fait que ce modèle avait été mis au point en collaboration avec Michael Schumacher.

Cet exemplaire est très bien préservé et l'intérieur, pourtant fragile, traduit le soin qui été apporté à son utilisation. Voiture belge depuis l'origine, elle est accompagnée de ses carnets d'entretien et de garantie.

This Ferrari F355 was sold new in May 1991 by the well-known garage Francorchamps to its first owner, believed to be a painter of French origin. The logbook shows that it was serviced in 2000 by the same garage when the mileage was 14,588 km, then again in 2004 at 30,800 km. In 2009, the car was serviced by L'Officina, at 47,451 km. Around 2013, it changed hands, going to an enthusiast from Namur. The mileage was then 49,900 km.

It was shortly after this that Baudouin Lempereur acquired the car. He used it occasionally and the odometer stands at 57,800 km today. It has recently benefitted from a major service carried out by the specialist, Garage Alberto, in Lesve, when the belts were changed. This is a particularly enjoyable car to drive, with its F1 gearbox that works very well in this example. The name alludes to the World Championship titles won by Ferrari and to the fact that this model was developed in collaboration with Michael Schumacher.

This example is very well preserved and the condition of the interior, which is delicate, reflects how carefully it has been used. A Belgian car from new, it comes with its warranty and service booklets.

1990 MERCEDES-BENZ 190 E 2.5-16 EVO II

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis nº WDB 2010361F738165

100.000 - 150.000 €

- Modèle rare, 502 exemplaires produits
- Seulement deux propriétaires depuis 1993 !
- Bel état de préservation

- *Rare model, only 502 built*
- *Only two owners since 1993!*
- *Fine condition*



Sortie d'usine en 1990, cette voiture est la 389/500 de cette désirable série. Elle a été importée d'Allemagne en 1993 par une automobiliste résidant à Baronheid, en Belgique et a été précédemment immatriculée au nom d'une société, comme en témoignent un certificat de conformité belge datant d'avril 1993, et la copie du titre de circulation allemand de l'époque. Elle a été visiblement entretenue avec soin, comme le montre un ensemble de factures émises par le concessionnaire Mercedes d'Eupen, non loin d'Aix-la-Chapelle, de 1993 à mai 1996. Elles indiquent par exemple, en 1994, un remplacement du joint de culasse, du différentiel et du spoiler. En 1995, on apprend que la boîte de vitesses a été revue.

C'est en 1997 que Baudouin Lempereur en a fait l'acquisition et, depuis, il ne l'a utilisée qu'avec parcimonie. Elle présente un état d'origine intéressant, avec une carrosserie dont les panneaux sont correctement alignés et une peinture noire ancienne qui semble d'origine. Les baguettes de carrosserie, peintes, paraissent n'avoir jamais été démontées et les pare-chocs ne présentent pas de traces d'impacts. La sellerie en cuir noir sent bon l'origine, sans usure marquée, et le tableau de bord est en bel état. L'équipement comporte un toit ouvrant, des sièges chauffants et, pour un meilleur confort de conduite, Baudouin Lempereur a installé un volant Indianapolis, rehaussé par la finition bois du support de levier de vitesses. Accompagnée d'un carnet de garantie et d'un manuel d'utilisation, cette voiture n'ayant connu que deux propriétaires depuis 1993 permettra à son futur propriétaire de profiter des performances enviables de cette spéciale d'homologation.

This car left the factory in 1990 and is number 389/500 in this sought-after series. It was imported from Germany in 1993 by a lady driver from Baronheid in Belgium. It had previously been registered in the name of a company, as can be seen from a Belgian certificate of conformity dated April 1993 and the copy of its German registration document from the period. It had clearly been maintained with care, as is evident from a set of bills from the Mercedes dealer in Eupen, not far from Aachen, from 1993 to May 1996. These show, for example, that the cylinder head gasket, differential and spoiler were replaced in 1994. In 1995, the gearbox received attention.

Baudouin Lempereur bought the car in 1997, and since then he has used it sparingly. It is in attractive original condition, with correctly aligned panels and what appears to be original black paint. The painted body trims have apparently never been removed and there are no signs of damage to the bumpers. The black leather upholstery still smells new, without any pronounced signs of wear, and the dashboard is in good condition. The car's equipment includes a sunroof and heated seats. For extra comfort when driving, Lempereur fitted an Indianapolis steering wheel, which is set off by the wood trim at the base of the gear lever. This car comes with its warranty booklet and owner's manual; with just two owners since 1993, its new owner will be able to enjoy the enviable performance of this homologation special.

359

1979 FORD ESCORT PRÉPARATION 2000 RS

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° GCATUG77764

65.000 - 85.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Préparation Groupe 1 de qualité
- Modèle performant et ludique
- Prête pour les grands rallyes de régularité

- *High quality Group 1 preparation*
- *Fun, powerful model*
- *Ready to use in the big regularity rallies*



Cette voiture correspond à une belle préparation Groupe 1. Elle est restée entre les mains d'un seul propriétaire jusqu'à la fin des années 1990. Baudouin Lempereur en a fait l'acquisition en 2006. Il en a ensuite supervisé la remise en état. Lors de la restauration, le numéro de châssis a été reporté juste à côté de là où il est supposé être. Cela suggère l'utilisation d'une caisse différente, sans doute d'Escort normale, pour repartir d'une base en bon état. L'ensemble a été remonté en respectant fidèlement l'esprit d'origine. L'aménagement intérieur est celui d'une voiture de compétition, extrêmement dépouillé et doté de deux sièges baquets et harnais Sparco, d'un tableau de bord modifié conformément à la destination de la voiture et d'un arceau-cage boulonné qui protège les occupants.

Le moteur Ford Pinto est doté d'une commande d'arbre à cames avec poulie de déphasage. Il est équipé de deux carburateurs Dell'Orto alimentés par une pompe électrique, et d'un collecteur d'échappement « 4 en 1 » qui assure un flux de gaz optimum et un son rageur. Dans cette configuration, ce 4-cylindres développe probablement autour de 140 ch, de quoi donner à cette voiture allégée des performances d'excellent niveau, via une boîte de vitesses 5 rapports de Type 9, provenant sans doute d'une Ford Sierra. Pour un meilleur équilibre des masses, la batterie a été installée dans le coffre.

Dotée de jantes Minilite de 6×15 pouces et vendue avec son certificat de conformité belge datant de 1979, cette voiture constitue une belle Groupe 1, prête à prendre la piste ou la route des rallyes de régularité et à défendre les couleurs de son propriétaire.

This Escort, corresponding to a superb Group 1 preparation, remained in the hands of the same owner until the end of the 1990s. Baudouin Lempereur acquired the car in 2006 and oversaw its restoration. During this work, the chassis number was moved right next to where it is supposed to be, suggesting the use of a different body, probably from a standard Escort, in order to start from a sound base. It was carefully rebuilt in a way that has retained the original spirit of the car. It has the interior of a competition car, stripped out and equipped with two bucket seats and Sparco harnesses, a dashboard that has been modified to suit its use and a bolted-in roll-cage to protect its occupants.

The Ford Pinto engine has a camshaft control with phased shift pulley. The two Dell'Orto carburettors are fed by an electric pump, and the '4 in 1' exhaust manifold ensures optimal gas flow and an impressive roar. In this configuration, the 4-cylinders are likely to produce around 140 bhp, giving this lightweight car excellent performance, with the help of a 5-speed Type 9 gearbox, probably from a Ford Sierra. To improve the weight distribution, the battery has been fitted in the boot.

The car is equipped with 6×15 inch Minilite wheels and will be sold with its Belgian certificate of conformity dating from 1979. This is a lovely Group 1 machine, ready to take to the track or compete in regularity rallies to defend its new owner's colours.

1986 RENAULT 5 TURBO 2

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis nº VF182200000500168

45.000 - 65.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Deux propriétaires seulement
- Utilisée et entretenue par un passionné de mécanique
- Une des voitures préférées de Baudouin Lempereur

- *Only two owners*
- *Driven and maintained by a mechanical enthusiast*
- *One of Baudouin Lempereur's favourite cars*



Selon une copie du titre de circulation d'origine, il apparaît que le premier propriétaire de cette Renault 5 Turbo 2 l'a fait immatriculer en avril 1986. Baudoin Lempereur lui aurait acheté directement, à la fin des années 1990, et l'a ensuite équipée pour son propre usage en rallye de régularité. Il a notamment installé un tripmaster Brantz et posé des projecteurs longue-portée Oscar, célèbres modèles de la marque Cibié. Comme pour la plupart de ses voitures, Baudouin Lempereur a également adapté le poste de conduite à sa haute taille, en particulier au niveau de la colonne de direction, où il a adapté une entretoise usinée par ses soins ainsi que pour le levier de vitesses. Au volant de cette voiture, une de ses préférées, il a pris part à de nombreux rallyes dont le célèbre Rallye des Légendes, en 2011 et 2012. D'une belle couleur blanc nacré, cette Renault 5 Turbo 2 est en état d'origine bien préservé. L'aménagement intérieur est très correct, avec des sièges en tissu beige qui offrent un excellent maintien. Le ciel de toit ayant tendance à se décoller, M. Lempereur l'a fixé par une tringle métallique.

Rappelons que la Renault 5 Turbo 2 était une évolution de la Renault 5 Turbo qui, avec son moteur central et ses 160 ch soufflés par le turbocompresseur, était un véritable missile sur route. Dévoilée en 1982, la Turbo 2 reprenait la même mécanique mais, pour permettre un prix plus abordable, elle adoptait l'intérieur de la Renault 5 Alpine Turbo et recevait des portes et un toit en acier au lieu de l'aluminium. Sur le plan comportement, elle ne perdait rien des performances de sa devancière.

L'exemplaire que nous proposons, entretenu avec soin par un passionné de mécanique, est parfaitement représentatif de ce modèle performant et original, dont la production s'est limitée à 3 167 exemplaires.

According to a copy of its original title, the first owner of this Renault 5 Turbo 2 registered it in April 1986. Baudouin Lempereur is understood to have bought it directly from him at the end of the 1990s and then kitted it out for his own use in regularity rallies. In particular, he fitted a Brantz tripmeter and a set of the renowned Cibié 'Oscar' long-range driving lamps. As with most of his cars, Lempereur also modified the driving position to suit his considerable height, especially the steering column, for which he machined an adapter himself, and the gear lever. At the wheel of this car, one of his favourites, he took part in several rallies, including the famous Rallye des Légendes, in 2011 and 2012. Finished in an attractive pearlescent white, this Turbo 2 is in well preserved original condition. The interior fittings are in very decent condition, with beige cloth seats which offer excellent support. As the headlining tends to come unstuck, Lempereur fixed it in place with a metal rod.

It should be recalled that the Turbo 2 was an evolution of the Renault 5 Turbo, which, with its centrally-mounted turbocharged engine producing 160bhp, was a real missile on the road. Unveiled in 1982, the Turbo 2 carried over the same engine, but to allow a more affordable price, it adopted the interior from the Renault 5 Alpine Turbo and had a roof and doors made from steel rather than aluminium. To drive, it lost none of its predecessor's performance.

The model we are offering for sale, carefully maintained by a mechanical enthusiast, is a perfect example of this fast and distinctive car, of which just 3167 were built.

1986 MG METRO 6R4

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis nº 70021

130.000 - 180.000 €

- Même propriétaire depuis 1991 !
- État impeccable
- Modèle original au sein du Groupe B

- *Same owner since 1991!*
- *Immaculate condition*
- *A distinctive model within Group B*



Une des particularités marquantes de cette voiture est son kilométrage : 1 397 miles [2 248 km] au moment de préparer ce catalogue. En 1990, Baudoin Lempereur a reçu un fax des établissements britanniques Dutton-Forshaw, distributeurs Austin-Rover, lui proposant deux MG Metro 6R4 dont une version route, de couleur blanche et dont le compteur n'affichait que 85 miles. Sur le moment, notre collectionneur n'a pas donné suite, mais il est probable que ce soit cette même voiture dont il a fait l'acquisition en 1991 chez un spécialiste de Liège comme l'atteste la facture d'achat d'époque présente dans le dossier. Un document fiscal précise que sa première immatriculation a été effectuée en juin 1986, et que son précédent propriétaire la détenait depuis février 1989.

Lorsque la voiture est arrivée en Belgique, elle était entièrement blanche et pratiquement neuve. Pour se rapprocher de la livrée des voitures d'usine, Baudouin Lempereur a fait repeindre en bleu la partie supérieure de la carrosserie ainsi que l'arceau de sécurité. Il a par ailleurs installé une rampe de projecteurs telle qu'elle équipait les voitures de rallye. A l'intérieur, les sièges d'origine ont laissé place à des OMP aux standards FIA de l'époque, mais le tableau de bord, le volant MG en cuir et les contreportes sont d'origine. Certains éléments ont été ajoutés,

One of this car's outstanding features is its mileage: just 1,397 miles (2248km) as this catalogue went to press. In 1990, Baudouin Lempereur received a fax from the British firm Dutton-Forshaw, who were Austin Rover dealers, offering him two MG Metro 6R4s, one of them a roadgoing model, finished in white and with only 85 miles on the clock. At the time, Lempereur took no action, but it is likely that it was the same car that he bought in 1991 from a specialist in Liège as stated in the period bill of sale present in the file of the car. A tax document indicates that the car was first registered in June 1986 and that it had been with its previous owner since February 1989.

When it arrived in Belgium, the MG was entirely finished in white and was virtually new. In order to bring its appearance closer to that of the works cars, Lempereur had the top part of the body and the roll cage repainted in blue. He also had a set of additional lights fitted, like those mounted on the rally cars. Inside the car, the original seats made way for OMP seats to the FIA standards of the time, but the dashboard, MG leather steering wheel and door cards are original. Some parts have been added, including a carbon dress-up kit for the engine. Since this work was carried out, the car









comme un habillage en carbone des éléments moteur. Depuis sa préparation, la voiture n'a que très peu roulé, Baudouin Lempereur l'ayant utilisée principalement pour l'ouverture de quelques évènements en tant qu'invité VIP. Par conséquent, cette MG Metro 6R4 se présente dans un état superbe, proche de ce qu'elle était lors de sa sortie d'usine. Tournante, elle nécessitera une révision avant usage. Au sein du Groupe B, cette machine se démarquait par son V6 atmosphérique préparé par Cosworth, à la différence des moteurs turbo qui s'étaient généralisés. Par son état et son passé, elle ne pourra qu'intéresser les amateurs du genre.

has been little used, Lempereur driving it mainly as a VIP guest for the start of some events. As a result, this MG Metro 6R4 is in superb condition, close to when it left the factory. Although it runs, it will need a service before being used again. Within Group B, the car stood out on account of its naturally-aspirated V6, prepared by Cosworth, in contrast to the turbocharged engines which had become widespread. Its condition and history will ensure it attracts the interest of fans of the model.



C.1992 NISSAN SUNNY GTI-R ▲

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis nº JN1EGNN14U0020493

20.000 - 30.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- 136 km d'origine seulement !
- Achetée neuve et jamais utilisée
- Rarissime modèle européen, conduite à gauche

- *Only 136 km from new!*
- *Purchased new and never used*
- *Extremely rare European model, left hand drive*



Dans un état proche du neuf, cette voiture n'affiche que... 136 km d'origine ! Amateur inconditionnel de ce modèle, Baudoin Lempereur en a possédé trois exemplaires. Les deux premiers présentaient une monte de pneumatiques spéciaux, neige et terre. Le troisième, que nous proposons aujourd'hui, a gardé son équipement route d'origine. Cette voiture a été achetée neuve par notre collectionneur dans sa belle couleur noire (code KH3) mais il ne l'a jamais utilisée, ce qui explique ce kilométrage minuscule et son état exceptionnel. Si les papiers d'origine ont été égarés, cette voiture avec intérieur gris et quelques désirables options est accompagnée de son double de clés.

La GTI-R était la version la plus aboutie de la petite compacte de Nissan dont la GTI affichait déjà des performances élevées : son moteur de 143 ch n'avait pas à rougir en face des Clio 16 S ou Golf GTI. Pourtant, Nissan souhaitant se distinguer en rallye, il était nécessaire de produire au moins 5 000 exemplaires d'une version spéciale. C'est ce qui a donné naissance à la GTI-R dont le 4-cylindres 2 litres turbo développait 227 ch qu'une transmission intégrale permettait de maîtriser. Dans cette version, la petite japonaise atteignait 100 km/h en 6,3 s et frôlait 230 km/h en pointe. A l'extérieur, cette version musclée s'identifiait à ses prises d'air additionnelles et un généreux spoiler arrière.

Aujourd'hui, c'est une opportunité unique de revenir en 1992 et d'acheter un des rares exemplaires européens conduite à gauche de cette véritable bombe.

In near new condition, this car displays... just 136 km! A devoted fan of this model, Baudoin Lempereur has owned three. The first two featured special tires, snow and gravel. The third, which we are offering today, has retained its original road equipment. This car was bought new by our collector in its beautiful black shade (code KH3) but he never used it, which explains the inconsequential mileage and exceptional condition. The original registration documents have been misplaced, and this car with grey interior and some desirable options comes with its duplicate keys.

The GTI-R was the most successful version of the small compact hatchback from Nissan, whose GTI already featured high performance: its 143bhp engine could easily compete with the Clio 16 S or the Golf GTI. However, Nissan had rallying plans, and thus it was necessary to produce at least 5,000 examples of this special version. This was what gave birth to the GTI-R, whose 4-cylinder 2-liter turbo developed 227 bhp in an all-wheel drive configuration. In this version, the little Japanese sprinter reached 100 km/h in 6.3 seconds and could get to almost 230 km/h. This version was identified with its additional air intakes and a generous rear spoiler.

This is a unique opportunity to go back to 1992 and purchase one of the rare left-hand drive European examples of this real pocket rocket.

1970 MINI MARCOS

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis nº DH8343

8.000 - 12.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Voiture séduisante et originale
- Belle présentation
- N'a pas roulé depuis sa restauration en 1994-1995

- ***Attractive and original car***
- ***Beautiful condition***
- ***Has not been driven since its restoration in 1994-1995***



Si Baudouin Lempereur a acheté cette voiture, c'est au moins pour deux raisons : d'abord il rêvait de cette petite spéciale sur base Mini, et ensuite elle avait été remise en état en 1994-1995 par un ami de la famille, Emile Businaro, dont l'atelier de restauration se trouvait à Châtelet, en Belgique. Toutefois, mesurant 1,92 m, Baudouin Lempereur a constaté assez rapidement qu'il lui était difficile de trouver une position de conduite confortable, si bien qu'il n'a pratiquement pas roulé avec la voiture. Encore aujourd'hui la coque en polyester est très saine, sans fissures, et la voiture affiche un indiscutable charme dans sa peinture bleue électrique. Elle a bénéficié d'un équipement facilitant la course « loisir », comme des sièges baquets Sparco, un volant spécial GT et un compte-tours Lucas placé en face du conducteur. Baudouin Lempereur a aménagé le tableau de bord en tissu, l'intérieur étant habillé de moquette. Le moteur est bien sûr un 4-cylindres de Mini, ne portant pas de numéro et qui est alimenté par un carburateur Weber 40 DCOE.

Au cours de la remise en état de la voiture, le restaurateur a constaté que les numéros de châssis étaient illisibles. Il les a donc fait refrapper par l'importateur Marcos en Belgique ; cette opération est confirmée par une attestation de Marcos Belgium, en date de juin 1994. Vendue avec un certificat de conformité belge, cette Mini Marcos est une très séduisante petite voiture, originale, et prometteuse de grands moments de plaisir au volant.

If Baudouin Lempereur bought this car, it is for at least two reasons: first he dreamed of this small special on a Mini base, and then it had been repaired in 1994-1995 by a friend of the family, Emile Businaro, whose restoration workshop was in Châtelet, Belgium. However, with a height of 1.92m, Baudouin Lempereur quickly noticed that it was difficult for him to find a comfortable driving position, so much so that he practically did not drive with the car. Even today the fiberglass shell is very healthy, without cracks, and the car displays an unmistakable charm in its electric blue shade. It benefited from equipment to facilitate "leisure" racing, such as Sparco bucket seats, a special GT steering wheel and a Lucas tachometer placed in front of the driver. Baudouin Lempereur had the dashboard fitted out in fabric, the interior receiving a carpet. The engine is of course an unnumbered 4-cylinder Mini, from a Mini, which is aspirated by a Weber 40 DCOE carburetor.

During the reconditioning of the car, the restorer found that the chassis numbers were illegible. He therefore had them struck again by the importer Marcos in Belgium; this operation is confirmed by a certificate from Marcos Belgium, dated June 1994. Sold with a Belgian certificate of conformity, this Mini Marcos is a very attractive small car, original, and promises great moments of driving pleasure.

1964 FORD CORTINA LOTUS

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis nº BA74FS59243

35.000 - 45.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Superbe préparation Groupe 2
- Modèle légendaire
- Très préservé

- *Superb Group 2 preparation*
- *A legendary model*
- *Very well preserved*



Baudouin Lempereur a acheté cette voiture en 2003 à un amateur de Thuin, en Belgique, exactement dans l'état où elle se trouve aujourd'hui. Elle avait fait l'objet d'une préparation Groupe 2 très soignée par les établissements Mecauto, spécialistes du modèle, dont nous pouvons résumer quelques aspects : renforcement de la caisse, pose d'un radiateur en aluminium et d'un radiateur d'huile à l'avant, installation de deux carburateurs double corps Weber de 40 mm et d'un reniflard façonné en aluminium, pose d'une boîte quatre rapports à pignons à taille droite et d'un pont banjo autobloquant, installation d'un arceau de sécurité boulonné, de marque « Safety Device ». A l'extérieur, la voiture s'est parée de projecteurs additionnels.

Sur cette Cortina Lotus, tout est fait pour la victoire et la préparation n'a laissé aucune place au compromis. La présentation extérieure, de teinte jaune avec bande noire, est de toute beauté, donnant l'impression que la voiture n'a jamais mis les roues sur un circuit. Une attestation de la Ford Motor Company Belgium confirme en outre que le numéro de châssis a été refrappé à l'emplacement original car la pièce de carrosserie sur laquelle il était situé nécessitait

Baudouin Lempereur bought this car in 2013 from an enthusiast from Thuin in Belgium in exactly the same condition as today. It had been meticulously prepared to Group 2 specification by the model specialists Mecauto, with the work including fitting a strengthened bodyshell, an aluminium radiator, a front-mounted oil cooler, two twin-choke Weber 40 carburettors and an aluminium breather, as well as installing a four-speed straight cut gearbox, a banjo-type limited-slip differential and a bolted roll cage from Safety Devices. Externally, the car was equipped with additional driving lamps.

Everything possible has been done to ensure that this Cortina Lotus will win, with no room for half measures. Its exterior finish, with yellow paint set off by a black stripe, is utterly beautiful and gives the impression that the car has never turned a wheel on track. A certificate from Ford of Belgium further confirms that the chassis number was re-stamped in its original position, as the body part where it was located had to be replaced when the car was restored.

Won over by its condition and magnificent appearance,









un remplacement lors de la restauration de la voiture.

Séduit par son état et sa magnifique présentation, Baudouin Lempereur a acheté cette Cortina Lotus dans le but de rouler avec en rallye de régularité, mais son comportement très radical ne s'y prêtait guère et il ne l'a finalement utilisée qu'une fois lorsqu'il a reçu la voiture avant de soigneusement la stocker. Quoi qu'il en soit, cette préparation rend hommage à ce modèle légendaire, qui a vu les plus grands pilotes briller à son volant, dont bien sûr le célèbre Jim Clark.

Lempereur bought the Cortina Lotus with the intention of competing in regularity rallies, but its extreme handling was scarcely suited to such use, and in the end, he only used the car once when he acquired it before carefully storing it away. In any event, its preparation is a tribute to this legendary model, which saw some of the greatest drivers, including of course the famous Jim Clark, achieve brilliant results at its wheel.



1969 FORD ESCORT MK1 RS1600

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis nº BBATHL60034

90.000 - 120.000 €

- Très belle préparation d'époque
- Aurait été utilisée par la championne de Belgique Yvette Fontaine
- Performant aussi bien en rallye qu'en circuit

- *Superb period preparation*
- *Would have been used by Belgian champion Yvette Fontaine*
- *Suitable for circuit or rally use*

Lorsque Baudouin Lempereur a fait l'acquisition de cette voiture, il lui a été dit qu'elle avait été utilisée par Yvette Fontaine, célèbre Championne de Belgique de la catégorie tourisme en 1969 et 1970. Tout porte à croire en effet que cette Ford Escort conduite à droite puisse avoir été celle de la pilote belge. Elle offre en tout cas une présentation superbe, dans les teintes propres à la pilote, jaune avec capot vert. La préparation de cette voiture est digne des meilleures machines de l'époque. La carrosserie a été produite à l'usine Ford « Advanced Vehicle Operations » (« AVO »), où étaient assemblés les versions sportives de l'Escort, puis certaines déclinaisons de la Capri. La première RS1600 sortie de cette usine a d'ailleurs fait l'objet d'une cérémonie spéciale, en présence de Graham Hill.

Pour revenir à la voiture, la caisse affiche les particularités propres à certaines productions « AVO », comme l'absence de découpe pour la batterie, à l'avant droit. Et comme la plupart des Ford de compétition de l'époque, elle est dépourvue de numéro de châssis frappé. Les nombreux renforts traduisent le soin apporté à la fabrication de cette machine de compétition, dont les capots avant et arrière sont en polyester. Si l'arceau boulonné est bien d'époque, il n'est plus homologué.

Du côté mécanique, elle est équipée d'un moteur Cosworth BDA (« Belt Drive Type A ») à deux ACT commandés par courroie, refait par Geoff Richardson, et très

When Baudouin Lempereur bought this car, he was told it had been driven by Yvette Fontaine, the famous Belgian Touring Car Champion of 1969 and 1970. Everything leads us to believe that this right-hand drive Ford Escort could have been used by the Belgian driver. In superb condition, it is presented in the driver's colours of yellow with a green bonnet. This car has been prepared to a standard worthy of the best machines of this period. The bodywork was built at the Ford factory for "Advanced Vehicle Operations" ("AVO") where the sporting versions of the Escort were assembled and also certain Capris. The first RS1600 to come out of this factory was the subject of a special ceremony attended by Graham Hill.

Returning to our car, the body has some special features specific to particular "AVO" productions, such as the absence of a battery cut-out on the front right-hand side, and like most competition Fords in period, there is no stamped chassis number. The numerous reinforcements reflect the attention paid to the assembly of this competition machine, with its fibreglass boot and bonnet. The bolted roll-cage is undoubtedly period but no longer compliant.

On the mechanical side, the car is equipped with a Cosworth BDA ("Belt Drive Type A") engine with two belt-driven overhead cams, rebuilt by Geoff Richardson and in all probability a period engine. Fed by a pair of twin-











probablement d'époque. Alimenté par deux carburateurs double corps Weber et d'un collecteur d'échappement « 4 en 1 » type Groupe 2, elle est dotée d'un allumage électronique d'époque et le graissage s'effectue par carter sec (carter type Gr. 2, d'époque), avec une bâche à huile en aluminium, neuve. La transmission se fait par l'intermédiaire d'une boîte à pignons à taille droite avec premier rapport long, et d'un pont arrière type Atlas « full floating », provenant des établissements Race, en Angleterre et correspondant aux spécifications Groupe 4. Ce pont est maintenu par de grands renforts conformes aux règles Groupe 2. Au niveau suspension, il est intéressant de noter que les amortisseurs avant sont doublés à l'avant, ce qui est rarissime sur une Escort Mkl. Et pour arrêter cette impressionnante machine, des disques AP Racing équipent les quatre roues. Le coffre reçoit la batterie et la roue de secours, le compartiment arrière étant occupé par un réservoir de carburant de 50 litres, en aluminium. A l'avant, le poste de conduite présente le pédalier correct et le tableau de bord d'époque avec son gros compte-tours, ainsi que des sièges baquets OMP.

Il est rare de trouver une voiture affichant une préparation aussi soigneusement restaurée et préservée. Très belle Groupe 2 avec certaines améliorations Groupe 4, cette Escort, vendue avec un certificat de conformité Ford (Belgium) d'époque, ne manquera pas de se faire remarquer dans les plus prestigieuses courses historiques après une indispensable révision d'usage, tant sur le plan esthétique que sur celui des performances.

choke Weber carburettors and with a Group 2 type "4 in 1" exhaust manifold, it has period electronic ignition and dry sump lubrication (period Group 2 type sump), with a new, aluminium oil pan. The transmission operates via a straight cut gears gearbox including a long first gear, and an Atlas-type "full floating" rear axle, from the English company Race and corresponding to Group 4 specification. This axle has been extensively reinforced in accordance with Group 2 regulations. It is interesting to note that the suspension has twin shock absorbers at the front which is rare for an Escort Mk1. The AP Racing discs on all four wheels ensure this impressive machine can stop. The battery and spare wheel sit in the boot, with the rear section taken by a 50-litre aluminium fuel tank. In the cockpit, the car has the correct pedals, a period dash with large rev counter, and OMP bucket seats.

It is rare to find a car as meticulously prepared and preserved as our example. A superb Group 2 car with certain Group 4 upgrades, this Escort, sold with a period Belgian Ford certificate of conformity, will attract attention at the most prestigious historic rallies, for its appearance and its performance, after a necessary overhaul.

367

1998 HONDA DREAM 50 ▲

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 1007350

5.000 - 10.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Collector dès sa sortie
- Jamais sortie de sa caisse d'origine
- Un jouet dans sa boîte pour les grands

- *A collectible from the start*
- *Never taken out of its original box*
- *A toy for adults*



En 1962, Honda règne sur les Grands Prix avec des machines à moteur quatre temps. Dans la catégorie 50 cm³, Honda a développé le CR110, propulsé par un monocylindre à culasse double arbre et quatre soupapes, à boîte de vitesses à 8 rapports (puis 10 !). Malheureusement, les deux temps supplantent les moteurs à soupapes. En 1998, Honda fête ses 50 ans et présente le Honda Dream 50, un petit bijou évoquant le fabuleux CR110. Cadre rouge et habillage gris, culasse hypertrophiée, freins à disque à l'avant et à l'arrière, le Dream mélange les années soixante et la technologie dont Honda s'est fait le chantre. Acheté neuve par Baudouin Lempereur, ce Honda Dream est l'équivalent d'une Dinky Toys « neuve en boite » : il attend qu'un passionné ouvre la caisse.



In 1962, Honda reigned supreme at the Grands Prix with four-stroke engine machines. In the 50cc category, Honda had developed the CR110, powered by a single cylinder with double overhead camshaft cylinder head and four valves, with an 8-speed gearbox (later 10!). Unfortunately, the two-strokes supplanted the multi-valve engines. In 1998, Honda celebrated its 50th anniversary and presented the Honda Dream 50, a little gem reminiscent of the fabulous CR110. With a red frame and grey trim, enlarged cylinder head, front and rear disc brakes, the Dream blended the Sixties with Honda technology. Bought new by Baudouin Lempereur, this Honda Dream is the equivalent of a "new-in-the-box" Dinky Toys: it awaits an enthusiast for the opening of the box.

C.1975 MAZDA 1000 BERLINE

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis nº FA3PS - 154039

6.000 - 10.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Modèle rare
- Personnalité sportive
- Préservation correcte

- *Rare model*
- *Sporty personality*
- *In a correct state of preservation*



Lorsqu'il a croisé cette voiture, Baudouin Lempereur est tombé sous son charme. De forme attrayante, elle est équipée d'un 4-cylindres 1 000 cm³ de 50 ch qui permet de bonnes performances en regard de sa cylindrée. Cette personnalité sportive est confirmée par la présentation de l'habitacle, avec un levier de vitesses au plancher et un compteur de vitesses gradué jusqu'à 180 km/h.

Vendue par Mazda France, comme en témoigne sa plaque d'homologation, cette voiture affiche aujourd'hui 85 095 km et se présente dans un état de conservation assez satisfaisant, avec une peinture ancienne et une sellerie en skaï correcte malgré des accrocs sur le siège conducteur. On note la présence d'un autoradio Grundig d'origine, et des jantes plus modernes ont été installées, la voiture est équipée de freins avant à disque. Le compartiment moteur est d'origine et la mécanique réclame une vérification/révision avant mise en route, car la voiture n'a pas roulé depuis un certain temps.

Une fois l'obtention d'une carte grise de collection, cette ancienne voiture du Garage Courtois, de Fleurus, constitue l'occasion d'acquérir une petite voiture aussi séduisante qu'originale et rare, pour un budget modeste.

When he came across this car, Baudouin Lempereur fell under its spell. Attractively shaped, it was powered by a 4-cylinder 1000cc engine developing 50bhp, giving it good performance as compared to its displacement. This sporty personality is confirmed by the quality of the interior, with a floor-mounted gear lever and a graduated speedometer that went up to 180 km/h.

Sold by Mazda France, as can be seen by its homologation plate, this car now displays 85,095km and is in a fairly satisfactory state of conservation, with old paint and correct leatherette upholstery despite a few tears on the driver's seat. Noteworthy is the presence of an original Grundig car radio, and more modern rims have been installed. The car is equipped with front disc brakes. The engine compartment is in original condition and the mechanicals require a check/overhaul before starting, because the car has not been driven for a while.

Once a collector's registration has been obtained, this former Garage Courtois car is an opportunity to acquire a small, attractive, distinctive and rare car, for a modest budget.

1964 ALFA ROMEO GIULIA SUPER

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis nº AR558758

10.000 - 15.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Intéressante Giulia Super première série
- Vendue neuve à Bergame
- Modèle emblématique

- *Interesting Giulia Super first series*
- *Sold new in Bergamo*
- *Iconic model*



Comme l'a confirmé le service historique d'Alfa Romeo, cette voiture a été vendue neuve le 9 décembre 1964 à Bergame, de teinte « medium cobalt blue ». En 2007, alors dans la région de Florence, elle a été achetée par un collectionneur belge, qui l'a ensuite cédée à Baudouin Lempereur.

Aujourd'hui, elle se présente dans un état d'usage, avec une peinture imparfaite et quelques traces de corrosion au bas de la baie de pare-brise et sur la jupe avant. L'intérieur est partiellement d'origine et les sièges sont recouverts de housses. Il s'agit d'une des premières versions de Giulia Super, avec un tableau de bord doté de trois compteurs ronds en enfilade et un pédalier articulé au plancher. Mais contrairement à la plupart des premières Giulia sorties des usines d'Arese, elle est équipée d'une commande de vitesses au plancher, plus agréable et plus sportive. Le compteur affiche 51 101 km et le moteur est alimenté par deux carburateurs Weber dotés de trompettes grillagées.

Cette Alfa Romeo constitue donc une base abordable pour un amateur qui, pour quelques travaux, disposera d'un exemplaire enviable de Giulia Super de toute première série.

As confirmed by the historical service of Alfa Romeo, this car was sold on 9 December 1964 in Bergamo, in "medium cobalt blue". In 2007, while in the Florence region, it was bought by a Belgian collector, who then sold it to Baudouin Lempereur.

Today, it is on offer in used condition, with imperfect paintwork and some traces of corrosion at the bottom of the windshield area, and on the front apron. The interior is partially original, and the seats are covered. This is one of the first versions of the Giulia Super, with a dashboard equipped with three round counters in a row and pedals fixed to the floor. But unlike most of the early Giulias that came out of the Arese factories, it was fitted with a more pleasant and sportier gear lever on the floor. The odometer reads 51,101km and the engine is aspirated by two Weber carburetors with mesh trumpets.

This Alfa Romeo is therefore an affordable base for an enthusiast, who, with some work, would like to own a much desirable first series Giulia Super.

1981 ALFA ROMEO 2000 GTV

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis nº ZAR11636000051550

10.000 - 15.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Préparation poussée
- Faible coût d'utilisation
- Moteur envoûtant

- ***Extensive preparation***
- ***Low cost of use***
- ***Exciting engine***



Achetée en Italie en 2003, cette Alfa Romeo 2000 GTV est alors importée en Belgique, accompagnée d'un certificat de conformité délivré par Fiat Auto Belgio.

En 2008, alors qu'elle est entre les mains d'un amateur de la commune de Fernelmont, dans la région de Namur, elle fait l'objet d'une préparation soignée, dans le but de prendre part à des rallyes historiques. Elle est notamment équipée d'une barre antirapprochement, d'une commande de frein à main hydraulique, d'aménagements intérieurs spécifiques puis, en 2009, d'un arceau OMP conforme aux normes FIA. A l'issue de ces travaux, le Royal Automobile Club of Belgium lui a délivré son attestation belge pour véhicules de compétition, ce qui lui a permis de participer notamment en 2010 au Rallye des Ardennes. En 2011 son propriétaire de Fernelmont, souhaitant faire l'acquisition d'une GTV V6, a cédé cette GTV 2000 à Baudouin Lempereur. Elle est accompagnée d'un dossier comportant de la documentation technique et l'attestation du RACB mentionnée plus haut.

Il s'agit d'une voiture permettant de participer à de beaux rallyes sans engager de frais importants, car ses coûts d'utilisation restent raisonnables, ce qui ne l'empêche pas d'être performante et excitante à piloter.

Purchased in Italy in 2003, this Alfa Romeo 2000 GTV was then imported into Belgium, accompanied by a certificate of conformity issued by Fiat Auto Belgio.

In 2008, while it was in the hands of an enthusiast from Fernelmont, in the Namur region, it was carefully prepared, with the aim of taking part in historic rallies. It is fitted with an anti-rollover bar, a hydraulic handbrake control, specific interior fittings and then, in 2009, an OMP roll bar conforming to FIA standards. At the end of this preparatory work, the Royal Automobile Club of Belgium issued a Belgian certificate for competition vehicles, which allowed it to participate in 2010 in the Rallye des Ardennes. In 2011, its Fernelmont owner, wishing to acquire a GTV V6, sold this GTV 2000 to Baudouin Lempereur. The car comes with a folder including technical documentation and the RACB certificate mentioned above.

This is a car that will allow you to participate in rallies without incurring significant costs, because its running costs remain very reasonable, and at the same time it is efficient and exciting to drive.

1983 BMW 728i BERLINE

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis nº 7766909

5.000 - 10.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Deuxième main
- Un collector chic et familial
- Bel état de conservation

- *Two owners from new*
- *A chic and family collectible*
- *Good state of conservation*



Cette voiture se distingue par un état de conservation très satisfaisant, qui s'explique par son passé : elle n'a connu que deux propriétaires, Baudoin Lempereur l'ayant achetée en mars 2009 à la veuve du premier. Son kilométrage s'établissait alors à 138 441 km (pour 138 453 km aujourd'hui). En 1993, selon une étiquette de vidange, il s'élevait à 132 685 km : 6 000 km en 28 ans, c'est peu pour une grande routière de cet acabit. La peinture extérieure de teinte Opal Grün métallisé, sans doute d'origine, est très bien conservée et le compartiment moteur est en bon état d'origine. L'intérieur n'a rien à lui envier, avec un superbe velours vert, des contreportes impeccables et un tableau de bord en bon état. Le compartiment arrière est lui aussi très bien préservé, de même que le ciel de toit qui ne présente aucune déchirure. La voiture est équipée d'origine d'un autoradio Blaupunkt, et l'ensemble des commandes et instruments comportent des mentions en allemand.

Cette belle et sobre BMW 728i est accompagnée du certificat de conformité de BMW Belgique datant de 1983. Avec son puissant moteur 2,8 litres à injection et son confort digne des meilleures routières de l'époque, elle est prête après une révision d'usage à emmener son nouveau propriétaire vers de lointaines contrées, en toute décontraction.

This car is distinguished by its good state of conservation, which can be explained by its past: it has only had two owners, Baudoin Lempereur having bought it in March 2009 from the widow of the first. Its mileage was then 138,441 km (compared to 138,453 km today). In 1993, according to an oil change label, it totaled up to 132,685 km: 6,000 km in 28 years, which is not much for a saloon of this kind. The exterior paintwork in Opal Grün metallic, presumably original, is very well preserved and the engine compartment is in good original condition. The interior has nothing to envy it, with superb green velvet fabric, impeccable door trims and a dashboard in good condition. The rear compartment is also very well preserved, as is the headliner, which has no tears. The car is fitted with a Blaupunkt radio as standard, and all controls and instruments are marked in German.

This beautiful and sober BMW 728i comes with a certificate of conformity from BMW Belgium, dating from 1983. With its powerful 2.8-liter injection engine and its comfort worthy of the best road cars of the time, it is ready after a general service to take its new owner to distant lands, in total relaxation.

1966 VOLVO 122 S AMAZON COACH

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis nº 184350

8.000 - 14.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Seulement deux propriétaires depuis 1987
- Modèle attrayant, présence d'un overdrive
- Projet idéal pour les rallyes historiques

- *Only two owners since 1987*
- *Attractive model with overdrive*
- *Ideal project for historic rallies*



C'est en 2006 que Baudouin Lempereur a acheté cette voiture à un amateur belge d'Ixelles à qui elle appartenait depuis 1987. Il avait l'intention de la remettre en état pour les rallyes historiques, mais n'a finalement pas mené son projet à son terme. La voiture a été refaite en carrosserie il y a plus de 20 ans et, si la peinture offre un aspect flatteur dans une belle teinte rouge, les alignements de tôlerie ne sont pas parfaits et des traces de corrosion apparaissent au niveau des bas de caisse. Le compartiment moteur a été refait à la même époque et la mécanique a été partiellement démontée pour une remise en état. Baudouin Lempereur n'a pas mené le projet à son terme et les pièces restantes seront livrées avec la voiture qui mérite d'être prise en charge par un amateur qui en terminera les travaux.

Il s'agit d'un modèle attrayant, dont le 4-cylindres à deux carburateurs SU permet de bonnes performances dans la circulation actuelle. De plus, la boîte 4 rapports est complétée d'un overdrive qui permet d'abaisser le régime moteur et d'économiser tant la mécanique que le carburant sur de longues distances.

L'intérieur en cuir noir offre une patine de bon aloi et la voiture est dotée de projecteurs Cibié additionnels. Vendue avec divers manuels, elle constitue un projet attrayant qui, après quelques travaux, promet de vrais moments de plaisir au volant.

It was in 2006 that Baudouin Lempereur bought this car from a Belgian enthusiast from Ixelles to whom it had belonged since 1987. He intended to overhaul it for historic rallies, but ultimately did not complete the project. The bodywork was restored over 20 years ago, and while the paint looks flattering in a beautiful red shade, the sheet metal alignments are not perfect, and signs of corrosion appear at the sills. The engine compartment was redone at the same time and the mechanicals were partially disassembled for overhaul. Baudouin Lempereur did not finish the project and the remaining parts will be delivered with the car which deserves to be completed by an enthusiast.

This attractive model, with its 4-cylinder with two SU carburetors, performs well in today's traffic. Additionally, the 4-speed gearbox has an overdrive, which lowers the engine speed and saves both the mechanicals and improves fuel consumption over long distances.

The black leather interior offers good patina, and the car is fitted with additional Cibié headlamps. Sold with various manuals, this attractive project, after some work, promises real moments of driving pleasure.

ARTCURIAL
//Motorcars

ONLINE only

COLLECTION
BELTOISE



Classic TOYS

Collection de jouets :

Automobiles, avions, bateaux,
autobus, voitures à pédales...

Vente Only Online :

Du mercredi 16
au lundi 21 mars 2022

sur artcurial.com

Contact :

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

artcurial.com/motorcars

ARTCURIAL
//Motorcars



Exceptionnelle Ferrari Testarossa Junior



Géo Ham (Georges Hamel),
Robert Benoist Grand Prix de l'ACF,
Montlhéry 1935, encre et aquarelle,
30 × 27 cm



Paul MOREAU-VAUTHIER
Exceptionnel bronze, Mission Haardt-Audouin-Dubreuil,
la première traversée du Sahara en auto-chenilles

RÉTROMOBILE 2022
Racing, Flying & Yachting

Vente aux enchères :

Dimanche 20 mars 2022 - 14h

Salon Rétromobile - Paris

Contact :

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

artcurial.com/motorcars

ARTCURIAL
//Motorcars



1963 Mercedes-Benz 300 SL Roadster

Vendu 3 143 440 €
RECORD DU MONDE POUR CE MODÈLE VENDU AUX ENCHÈRES

Vente en préparation

LE MANS CLASSIC

Clôture du catalogue :

Mi-mai

Vente aux enchères :

Samedi 2 juillet 2022

Circuit des 24 Heures du Mans

Contact :

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

artcurial.com/motorcars

JOHN TAYLOR

LUXURY REAL ESTATE SINCE 1864



V2056PA | APPARTEMENT - CHAMP DE MARS | PARIS 7ÈME

LES PLUS BELLES TRANSACTIONS
PORTENT TOUJOURS LA MÊME SIGNATURE

UNE SOCIÉTÉ DU GROUPE ARTCURIAL

JOHN TAYLOR PARIS | 32, avenue Pierre 1er de Serbie - 75008 PARIS - Tel. +33 1 80 18 79 40 - paris@john-taylor.com

UN RÉSEAU INTERNATIONAL | FRANCE ▪ MONACO ▪ ITALIE ▪ SUISSE ▪ ESPAGNE ▪ MALTE ▪ PORTUGAL ▪ ÉMIRATS ARABES UNIS ▪ QATAR ▪ INDE | WWW.JOHN-TAYLOR.COM



SALON RÉTRO MOBILE

LE PASSÉ A TOUJOURS UN FUTUR

16-20 MARS 2022

PARIS
PORTE DE VERSAILLES

RETROMOBILE.FR
#RETROMOBILE

VENTE AUX ENCHÈRES
ARTCURIAL
//Motorcars
18 MARS

© Loïc Kernen

COMEXPOSIUM

MOTUL

BUSINESS IS A RACE. TAKE THE LEAD.



From Moscow to Los Angeles, Beijing to New York, the right business jet can make the difference between stunning achievement and missed opportunity. The highly flexible, ultra-long range Falcon 8X is the ideal choice. With its ability to access airports others cannot, its superior efficiency, and unique blend of whisper-quiet comfort and high-speed connectivity, the 8X is more than transportation. It's your platform for success. 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

Le Reflet de votre Passion



GOOD LIFE®
PARIS

les introuvables®

good life



racing



spitfire



porte-habit travel



33 rue de l'Assomption 75016 PARIS

01 45 24 56 50

catalogue sur demande

www.good-life.fr



RICHARD MILLE

BMW
SOTOGRANDE ANDALUCÍA
Sarthe 24
KUEHNE+NAGEL
COYOTE
WOODHAM MORTIMER
VICOMTE A. PARIS
MOTUL
Le Point
ARTCURIAL //Motorcars
De Tomaso
NOSTALGIE

Linea di Corsa

DOLCE VITA SPORTING CLUB

1961



CHAUSSURES

MAROQUINERIE DE VOYAGE

VESTES

32 rue du Dragon - 75006 Paris - +33 (0) 98 34 38 365

WWW.LINEADICORSA.COM


EVIAN • MEGEVE • ALPE D'HUEZ • CANNES
33e EDITION
2022
9 - 11 JUIN
RESERVOIR
SWISS MADE
COUPE DES ALPES
ASSOCIATION SPORTIVE
RALLYSTORY
ville Evian
SYNERGY MARINE LTD
COUPE DES ALPES
107
6
RESERVOIR
SWISS MADE
RALLYSTORY
RALLIES AROUND THE WORLD
ville Evian
SYNERGY MARINE LTD

Città di
Portivechju

TOUR DE CORSE HISTORIQUE



DU 2 AU 8 OCTOBRE 2022

tourdecorse-historique.fr

La rencontre des légendes
TOUR DE CORSE HISTORIQUE

CONDITIONS GÉNÉRALES D'ACHAT AUX ENCHÈRES PUBLIQUES

ARTCURIAL SAS

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

1. LE BIEN MIS EN VENTE

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

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

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

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

e) Seule l'authenticité des véhicules est garantie, en tenant compte des réserves éventuelles apportées dans la description. Les véhicules d'occasion ne bénéficient pas de la garantie légale de conformité conformément à l'article L 217-2 du Code de la consommation.

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 déposit. 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 déposit de garantie, et qu'elle aura acceptés. Si le lot n'est pas adjugé à cet enchérisseur, le déposit de garantie sera renvoyé sous 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 ❍).
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 rétroédés à l'adjudicataire sur présentation des justificatifs d'exportation hors UE. L'adjudicataire UE justifiant d'un nº de TVA Intracommunautaire et d'un document prouvant la livraison dans son Etat membre pourra obtenir le remboursement de la TVA sur commissions.

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

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

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

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

f) Le paiement du lot aura lieu au comptant, pour l'intégralité du prix, des frais et taxes, même en cas de nécessité d'obtention d'une licence d'exportation. L'adjudicataire pourra s'acquitter par les moyens suivants:
- En espèces: jusqu'à 1 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants

français, jusqu'à 15 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants étrangers sur présentation de leurs papiers d'identité;
- Par chèque bancaire tiré sur une banque française sur présentation d'une pièce d'identité et, pour toute personne morale, d'un extrait KBis daté de moins de 3 mois (les chèques tirés sur une banque étrangère ne sont pas acceptés);
- Par virement bancaire;
- Par carte de crédit: VISA, MASTERCARD ou AMEX (en cas de règlement par carte American Express, une commission supplémentaire de 1,85 % correspondant aux frais d'encaissement sera perçue).

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

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

i) Le lot ne sera délivré à l'acquéreur qu'après paiement intégral du prix, des frais et des taxes.En cas de règlement par chèque, le lot ne sera délivré qu'après encaissement définitif du chèque, soit 8 jours ouvrables à compter du dépôt du chèque. Dans l'intervalle, Artcurial SAS pourra facturer à l'acquéreur des frais d'entreposage du lot, et éventuellement des frais de manutention et de transport. À défaut de paiement par l'adjudicataire, après mise en demeure restée infructueuse, le bien est remis en vente à la demande du vendeur sur folle enchère de l'adjudicataire défaillant; si le vendeur ne formule pas cette demande dans un délai de trois mois à compter de l'adjudication, la vente est résolue de plein droit, sans préjudice de dommages intérêts dus par l'adjudicataire défaillant. En outre, Artcurial SAS se réserve de réclamer à l'adjudicataire défaillant, à son choix:
- Des intérêts au taux légal majoré de cinq points,
- Le remboursement des coûts supplémentaires engendrés par sa défaillance,
- Le paiement de la différence entre le prix d'adjudication initial et le prix d'adjudication sur folle enchère s'il est inférieur, ainsi que les coûts générés par les nouvelles enchères. Artcurial SAS se réserve également de procéder à toute compensation avec des sommes dues à l'adjudicataire défaillant. Artcurial SAS se réserve d'exclure de ses ventes futures, tout adjudicataire qui aura été défaillant ou qui n'aura pas respecté les présentes conditions générales d'achat.

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

4. LES INCIDENTS DE LA VENTE

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

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

b) Pour faciliter la présentation des biens lors de ventes, Artcurial SAS pourra utiliser des moyens vidéos. En cas d'erreur de manipulation pouvant conduire pendant la vente à présenter un bien différent de celui sur lequel les enchères sont portées, Artcurial SAS ne pourra engager sa responsabilité et sera seul juge de la nécessité de recommencer les enchères.

5. PRÉEMPTION DE L'ÉTAT FRANÇAIS

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

6. PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE – REPRODUCTION DES ŒUVRES

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

7. BIENS SOUMIS À UNE LÉGISLATION PARTICULIÈRE

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

8. RETRAIT DES LOTS

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

9. INDÉPENDANCE DES DISPOSITIONS

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

10. COMPÉTENCES LÉGISLATIVE ET JURIDICTIONNELLE

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

PROTECTION DES BIENS CULTURELS

Artcurial 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:

Neuflize OBC
ABN AMRO

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.

1. GOODS FOR AUCTION

a) The prospective buyers are invited to examine any goods in which they may be interested, before the auction takes place, and notably during the exhibitions. Artcurial 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. Second-hand vehicles do not benefit from the legal guarantee of conformity in accordance with article L 217-2 of the Consumer Code.

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 pupose, 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 / responsability whatsoever, notably if the telephone contact is not made, or if it is made too late, or in case of mistakes or omissions relating to the reception of the telephone. For variety of purposes, Artcurial SAS reserves its right to record all the telephone communications during the auction. Such records shall be kept until the complete payment of the auction price, except claims.

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

e) In the event where a reserve price has been stipulated by the seller, Artcurial SAS reserves the right to bid on behalf of the seller until the reserve price is reached. The seller will not be admitted to bid himself directly or through an agent. The reserve price may not be higher than the low estimate for the lot printed in the catalogue or publicly modified before the sale.

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

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

h) So as to facilitate the price calculation for prospective buyers, a currency converter may be operated by Artcurial SAS as guidance only. Nevertheless, the bidding is made in euro only and Artcurial SAS will not be liable for errors of conversion.

3. THE PERFORMANCE OF THE SALE

a) In addition of the lot's hammer price, the buyer must pay each lot purchased according to a sliding scale:
1) Lots from the EU:
Classic cars :
• From 1 to 900 000 euros: 16 % + current VAT.
• Over 900 001 euros: 12 % + current VAT.
2) Lots from outside the EU: (identified by an ❍). In addition to the commissions and taxes indicated above, an additional import VAT will be charged (5,5% of the hammer price 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 in entitled to use a right of pre-emption on works of art, pursuant to the rules of law in force. The use of this right comes immediately after the hammer stroke, the representative of the French state expressing then the intention of the State to substitute for the last bidder, provided he confirms the pre-emption decision within fifteen days.Artcurial SAS will not bear any liability/responsibility for the conditions of
the pre-emption by the French State.

6. INTELLECTUAL PROPERTY RIGHT - COPYRIGHT

The copyright in any and all parts of the catalogue is the property of Artcurial SAS. Any reproduction thereof is forbidden and will be considered as counterfeiting to their detriment.
Furthermore, Artcurial SAS benefits from a legal exception allowing them to reproduce the lots for auction sale in their catalogue, even though the copyright protection on an item has not lapsed.
Any reproduction of Artcurial SAS catalogue may therefore constitute an illegal reproduction of a work which may lead its perpetrator to be prosecuted for counterfeiting by the holder of copyright on the work.The sale of a work of art does not transfer to its buyer any reproduction or representation rights thereof.

7. ITEMS FALLING WITHIN THE SCOPE OF SPECIFIC RULES

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

8. REMOVAL OF PURCHASES

The buyer has to insure its purchase, and Artcurial SAS assumes no liability for any damage items which may occur after the sale. All transportation arrangements are the sole responsibility of the buyer.

9. SEVERABILITY

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

10. LAW AND JURISDICTION

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

PROTECTION OF CULTURAL PROPERTY

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

Bank:

Neuflize OBC
ABN AMRO

ARTS DES XX^{e} & XXI^{e} SIÈCLES

Art Contemporain Africain
Directeur: Christophe Person
Administratrice:
Margot Denis-Lutard, 16 44

Art-Déco / Design
Directrice:
Sabrina Dolla, 16 40
Spécialiste:
Justine Posalski
Catalogueur:
Alexandre Barbaise, 20 37
Administratrice senior:
Pétronille Esclattier
Administratrice:
Eliette Robinot, 16 24
Consultants:
Design Italien:
Justine Despretz
Design Scandinave:
Aldric Speer
Design:
Thibault Lannuzel

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

Estampes & Multiples
Spécialiste: Karine Castagna
Administrateur:
Florent Sinnah, 16 54
Expert: 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 & Art Précolombien
Administratrices:
Lamia Içame, 20 75
Solène Carré
Expert Art Précolombien:
Jacques Blazy
Experts Art de l'Islam:
Romain Pingannaud &
Camille Celier

Art d'Asie
Directrice:
Isabelle Bresset
Experts:
Philippe Delalande,
Qinghua Yin
Spécialiste junior:
Shu Yu Chang, 20 32

Livres & Manuscrits
Directeur: Frédéric Harnisch
Administratrice junior:
Ambre Cabral de Almeida, 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:
Florence Conan, 16 15

Souvenirs Historiques & Armes Anciennes / Numismatique / Philatélie / Objets de curiosités & Histoire naturelle
Expert armes: Gaëtan Brunel
Expert numismatique:
Cabinet Bourgey
Administratrice:
Juliette Leroy-Prost, 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
Directrice des opérations et de l'administration:
Iris Hummel, 20 56
Administratrice - Responsable des relations clients Motorcars:
Anne-Claire Mandine, 20 73
Administratrice:
Sandra Fournet
+33 (0) 1 58 56 38 14
Consultant:
Frédéric Stoesser
motorcars@artcurial.com

Automobilia Aéronautique, Marine
Directeur: Matthieu Lamoure
Responsable:
Sophie Peyrache, 20 41

LUXE & ART DE VIVRE

Horlogerie de Collection
Directrice:
Marie Sanna-Legrand
Expert: Geoffroy Ader
Consultant:
Gregory Blumenfeld
Spécialiste:
Claire Hofmann, 20 39
Administratrice:
Céleste Clark, 16 51

Joaillerie
Directrice: Julie Valade
Spécialiste: Valérie Goyer
Catalogueur: Marie Callies
Administratrice :
Louise Guignard-Harvey

Mode & Accessoires de luxe
Spécialiste
Alice Léger, 16 59
Administratrice-catalogueur:
Clara Vivien
+33 1 58 56 38 12
Administratrice:
Solène Carré

Stylomania
Administratrice:
Juliette Leroy-Prost, 20 16

Vins fins & Spiritueux
Experts:
Laurie Matheson
Luc Dabadie
Spécialiste junior:
Marie Calzada, 20 24
Administratrice:
Solène Carré
vins@artcurial.com

INVENTAIRES & COLLECTIONS

Directeur: Stéphane Aubert
Chargé d'inventaires :
Maxence Miglioretti
Clerc: Pearl Metalia, 20 18
Administrateur:
Thomas Loiseaux, 16 55
Consultante: Catherine Heim

VENTES PRIVÉES

Anne de Turenne, 20 33

COMMISSAIRES-PRISEURS HABILITÉS

Stéphane Aubert
Isabelle Bresset
Francis Briest
Matthieu Fournier
Juliette Leroy-Prost
Arnaud Oliveux
Hervé Poulain

FRANCE

Bordeaux
Marie Janoueix
+33 (0)6 07 77 59 49
mjanoueix@artcurial.com

Lyon
Françoise Papapietro
+33 (0)6 30 73 67 17
fpapapietro@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

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

SAS au capital de 1 797 000 €
Agrément n° 2001-005

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.

INTERNATIONAL

Directeur Europe:
Martin Guesnet, 20 31

Allemagne
Directrice: Miriam Krohne
Assistante: Caroline Weber
Galeriestrasse 2b
80539 Munich
+49 89 1891 3987

Autriche
Directrice: Caroline Messensee
Rudolfsplatz 3 - 1010 Wien
+43 1 535 04 57

Belgique
Directrice: Vinciane de Traux
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
lijiayi7@gmail.com

Espagne
Représentant Espagne:
Gerard Vidal
+34 633 78 68 83

Italie
Directrice: Emilie Volka
Assistante: Lan Macabiau
Corso Venezia, 22
20121 Milano
+39 02 49 76 36 49

Artcurial Maroc
Directeur: Olivier Berman
Directrice administrative: Soraya Abid
Administratrice:
Lamyae Belghiti
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
Responsable des opérations
et de l'administration:
Julie Moreau
Monte-Carlo Palace
3/9 boulevard des Moulins
98000 Monaco
+377 97 77 51 99

COMITÉ EXÉCUTIF

Nicolas Orlowski
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 Orlowski

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 Orlowski
Hervé Poulain

JOHN TAYLOR
Président directeur général:
Nicolas Orlowski

John Taylor Corporate,
Europa Résidence,
Place des Moulins,
98000 Monaco
contact@john-taylor.com
www.john-taylor.fr

ARQANA
Artcurial Deauville
32, avenue Hocquart de Turtot
14800 Deauville
+33 (0)2 31 81 81 00
info@arqana.com
www.arqana.com

ADMINISTRATION ET GESTION

Directrice générale adjointe, administration et finances:
Joséphine Dubois
Assistante: Jehanne Charliot

Secrétaire générale, directrice des affaires institutionnelles:
Axelle Givaudan, 20 25
Assistante: Emmanuelle Roncola

Comptabilité des ventes
Responsable:Nathalie Higueret
Comptables:
Léonor Augier
Audrey Couturier
Marine Langard
Solène Petit
Victor Quet
20 71 ou 17 00

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

Responsable administrative des ressources humaines:
Isabelle Chênais, 20 27

Service photographique des catalogues
Fanny Adler
Stéphanie Toussaint

Logistique et gestion des stocks
Directeur: Éric Pourchot
Responsables de stock:
Lionel Lavergne
Joël Laviolette
Vincent Mauriol
Lal Sellahanadi
Coordinatrice logistique :
Julia Nagy-Petit
Magasiniers:
Mehdi Bouchekout
Clovis Cano
Denis Chevallier
Louis Sevin
Jason Tilot
Ismaël Bassoumba

Transport et douane
Directeur: Robin Sanderson, 16 57
Clerc: Marine Renault, 17 01
Béatrice Fantuzzi
shipping@artcurial.com

Bureau d'accueil
Responsable accueil,
Clerc Live et PV: Denis Le Rue
Noémie Cirencien
Mizlie Bellevue

Ordres d'achat, enchères par téléphone
Directrice: Kristina Vrzests, 20 51
Marie Auvard
bids@artcurial.com

Marketing
Directrice:
Lorraine Calemard, 20 87
Assistante marketing:
Pauline Leroy, 16 23
Graphistes:
Roxane Lhéoté, 20 10
Aline Meier, 20 88
Abonnements catalogues:
Géraldine de Mortemart, 20 43

Relations Extérieures
Directrice:
Anne-Laure Guérin, 20 86
Attachée de presse:
Deborah Bensaïd

ARTCURIAL //Motorcars

ORDRE D'ACHAT *ABSENTEE BID FORM*

Rétromobile 2022 - vente 4134 - 18 et 19 mars 2022

○ Ordre d'achat / ***Absentee bid***

○ Ligne téléphonique / ***Telephone***

Téléphone pendant la vente / ***Phone during the auction*** :

Nom / ***Name*** : _____

Prénom / ***First name*** : _____

Société / ***Company*** : _____

Adresse / ***Address***: _____

_____

Téléphone / ***Phone*** : _____

Email: _____

Références bancaires obligatoires à nous communiquer :
Required bank reference:
Carte de crédit / ***Credit card numbers*** Expire fin / ***Expiry date***

Merci de bien vouloir joindre à ce formulaire une copie de votre pièce d'identité (passeport ou carte nationale d'identité). Si vous enchérissez pour le compte d'une société, merci de joindre un extrait kbis de moins de 3 mois.

Could you please provide a copy of your ID or passport. If you bid on behalf of a company, please join an act of incorporation and a power of attorney.

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

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

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

Les ordres doivent impérativement nous parvenir au moins 24 heures avant la vente.
To allow time for processing, absentee bids should be received at least 24 hours before the sale begins.

Date et signature obligatoire
Required dated signature

À renvoyer / *Please mail to :*

Bids Office :
Tel : +33 (0)1 42 99 20 51 - Fax: +33 (0)1 42 99 20 60
bids@artcurial.com

Crédits photos

Jean-Louis Basset
Mathieu Bonnevie
Bernard Canonne
Michel Christen
Romaric Croisile
Remi Dargegen
Sébastien Defaux
Loïc Kernen
Philipp Löhmann
Damien Lorrai
Philippe Louzon
Stéphane Marie
Christian Martin
Xavier de Nombel
Jason Schieste
Massimiliano Serra
Peter Singhof
Tamarit Motorcycles
Kevin Van Campenhout
Jonathan Yarden

Infographistes

Horacio Cassinelli
Sandrine Coll

Remerciements

Automobile Club de l'Ouest - Direction Culture et Héritage
Martin Armando
Jean Louis Basset
Philippe Berthonnet
Daniel Cabart
Noëlle Chapron
Hervé Charbonneaux
François Chevalier
Conservatoire Peugeot Citroën DS
Jean-Freddy Frontini
David Jouanisson
Reinhard Klein
Philippe Leroux
Philippe Losson
Maurice Louche
Marcel Massini
Julian Parish
Philippe et Olivier de Parkelis
Liza Potel
Marc Rabineau
Giacomo Rizotto
Rebecca Ruff
Gautam Sen
John Starkey
François Stéfan
Jean Paul Tissot
Ventoux moteur, Laurent et Raphaël Rondoni
Guillaume Waegemacker



RÉTROMOBILE 2022
LA VENTE OFFICIELLE

Vendredi 18 mars 2022 - 15h
Samedi 19 mars 2022 - 15h
artcurial.com/motorcars



ARTCURIAL
//Motorcars