

RÉTROMOBILE 2023 LA VENTE OFFICIELLE

Vendredi 3 février 2023 - 14h
Samedi 4 février 2023 - 14h
Salon Rétromobile Paris

ARTCURIAL
//Motorcars


14
PX-51-RG

RÉTROMOBILE 2023 LA VENTE OFFICIELLE

Vendredi 3 février 2023 - 14h
Samedi 4 février 2023 - 14h
Salon Rétromobile Paris

ARTCURIAL
//Motorcars


AL·61·33

RÉTROMOBILE 2023
LA VENTE OFFICIELLE

vente n°4315

VENTES AUX ENCHÈRES *AUCTIONS*

SALON RÉTROMOBILE - Hall 2.2
Paris Expo - Porte de Versailles
75015 Paris

LA VENTE OFFICIELLE :

- DAY 1
  Vendredi 3 février 2023 - 14h
  du lot 1 au lot 128
- DAY 2
  Samedi 4 février 2023 - 14h
  du lot 201 au lot 299

RACING, FLYING & YACHTING :

- Dimanche 5 février 2023 - 14h

THE OFFICIAL SALE:

- *DAY 1*
  Friday 3 February 2023 - 2pm
  from lot 1 to lot 128
- *DAY 2*
  Saturday 4 February 2023 - 2pm
  from lot 201 to lot 299

RACING, FLYING & YACHTING:

- *Sunday 5 February 2023 - 2pm*

INFORMATIONS / *ENQUIRIES*

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

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

Xavier Denis
Tél. : +33 (0)1 58 56 38 11
Mobile : +33 (0)6 95 96 80 26
xdenis@artcurial.com

Consultants

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

Niklas Hannah
Edward Fallon
Marion Thouroude

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
ihummel@artcurial.com

Anne-Claire Mandine
Commissaire-priseur
Responsable des relations clients
Auctioneer - 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


Xavier Denis

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


Marion Thouroude

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


Hervé Poulain

EXPOSITION /*VIEWING*

SALON RÉTROMOBILE - Hall 2.2
Paris Expo - Porte de Versailles
75015 Paris

Mercredi 1 février 2023 : 10h - 22h
Jeudi 2 février 2023 : 10h - 19h
Vendredi 3 février 2023 : 10h - 13h
Samedi 4 février 2023 : 10h - 13h

Wednesday 1 February 2023: 10am - 10pm
Thursday 2 February 2023: 10am - 7pm
Friday 3 February 2023: 10am - 1pm
Saturday 4 February 2023: 10am - 1pm

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.

VENTES / *AUCTIONS*

SALON RÉTROMOBILE - Hall 2.2
Paris Expo - Porte de Versailles
75015 Paris

LA VENTE OFFICIELLE :

- DAY 1
  Vendredi 3 février 2023 - 14h
  du lot 1 au lot 128
- DAY 2
  Samedi 4 février 2023 - 14h
  du lot 201 au lot 299

RACING, FLYING & YACHTING :

- Dimanche 5 février 2023 - 14h

THE OFFICIAL SALE:

- *DAY 1*
  Friday 3 February 2023 - 2pm
  from lot 1 to lot 128
- *DAY 2*
  Saturday 4 February 2023 - 2pm
  from lot 201 to lot 299

RACING, FLYING & YACHTING:

- *Sunday 5 February 2023 - 2pm*

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 6 février 2023 après règlement intégral.
Les véhicules n'ayant pas été retirés seront rapatriés dans un stockage sécurisé pour la somme de 520 € HT par voiture et 320 € HT par motocyclette et pourront être enlevés à partir du mardi 7 février 2023. 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 mercredi 8 février 2023. 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 6 February 2023 after full payment. Cars that have not been collected by that date will be shipped to a secured storage place at the cost of €520 + VAT per car and €320 + VAT per motorcycle, and can be collected from there from Tuesday 7 February 2023. Storage cost is charged at €40 + VAT per day per car and €25 + VAT per day per motorcycle from Wednesday 8 February 2023. 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.

INDEX - DAY 1

Vendredi 3 février 2023 - 14h
Friday 3 February 2023 - *2pm*

A-C

1962 AC Ace Bristol 27
1938 Adler 2.5 L Type 10 Cabriolet par Karmann 48
1964 Alfa Romeo 1600 Giulia Spider 81
1951 Alfa Romeo AR51 Matta 4x4 38
1956 Alfa Romeo Giulietta 1300 Spider 'Passo Corto' 71
1962 Alfa Romeo Giulietta SS (Sprint Speciale) 82
1960 Aston Martin DB4 Série 2 coupé 25
1962 Aston Martin DB4 Série 4 Vantage coupé 98
1956 Bandini 750 Sport Saponetta 72
1995 Benetton Renault B195 Formule 1 114
2019 Bentley Gen II GT3 118
1975 BMW 2.8L E3 berline 37
Bugatti 35 - Projet de reconstruction en pièces 42
1929 Bugatti Type 35C 45
1931 Bugatti Type 43 Grand Sport 'Prima Donna' 44
1935 Bugatti Type 57 coupé Atalante 46
1953 Buick Roadmaster break "woody" 60
1931 Cadillac convertible coupé V12 370A Fleetwood 16
1990 Cisitalia 202 Spider Nuvolari Spider Mille Miglia 67
1961 Citroën 2 CV Sahara 4x4 4
1987 Citroën BX 4TC 108
1962 Citroën DS 19 Cabriolet " Le Caddy " Chapron 18
1963 Citroën DS 19 cabriolet par Chapron 94
1972 Citroën DS 23ie Pallas 3
1972 Citroën SM 93
1935 Citroën Traction 7C berline 7
1927 Cotre aurique "Runa VI" 91

D-F

1997 De Tomaso Guarà Spyder 101
1976 De Tomaso Longchamp cabriolet 100
1971 De Tomaso Pantera "Pré-L" 99
1946 Delage D6 3L Olympic cabriolet par Dens 15
1938 Delage D8 120 Cabriolet par Vanvooren 19
1932 Delage D8S Cabriolet 51
1950 Delahaye 135 MS cabriolet par Saoutchik 50
1971 Dino 246 GT Tipo M 58
1960 Facel Vega Excellence (EX1) 13
1960 Facel Vega Facellia Cabriolet (FA) 11
1961 Facel Vega Facellia Coupé 4 places (F2) 10
1960 Facel Vega HK 500 (HK1) 14
1962 Facel Vega HK II 12
1964 Ferrari 250 LM Berlinetta par Pininfarina 89
1962 Ferrari 250 GT SWB Spyder California réplique 35
1980 Ferrari 308 GTB Gr. 4 Foitek 112
1977 Ferrari 308 GTB Vetroresina 111
1967 Ferrari 330 GT 2+2 22
1951 Ferrari 340 America Barchetta Touring Superleggera 43
1970 Ferrari 365 GTB/4 Daytona par Scaglietti 88
2003 Ferrari 575 GTC Compétition 79
2011 Ferrari 612 Scaglietti F1 " One to One " 87
1999 Fiat 126 Bis cabriolet de plage 54
1966 Fiat 2300 S coupé 56
1951 Fiat 500C Topolino 52
1971 Fiat Abarth 595 SS Competizione 115
1967 Fiat Dino Spider 2000 55
1983 Fiat Ritmo Abarth 130 TC 116
1973 Ford Capri 2600 RS 110
1965 Ford Cortina Lotus MK I Série 22 117
1995 Ford Escort RS Cosworth 103
1999 Ford Focus WRC ex-Colin McRae 104

H-L

1880 Hippomobile Félix Barreyre Omnibus 90
1933 Hispano-Suiza Junior par Vanvooren 49
1972 Innocenti Mini Cooper 1300 102
1963 Jaguar Mk X 59
1936 Jaguar SS100 2,5 L roadster 34
1963 Jaguar Type E Série 1 3,8L préparation lightweight 31
1962 Jaguar Type E Série 1 3,8L roadster 32
1950 Jaguar XK 120 roadster aluminium 95
1956 Jaguar XK140 FHC 21
1958 Jaguar XK150 DHC 3.4L 33
1969 Lamborghini 400 GT Espada Série 1 86
1975 Lamborghini Countach LP400 85
1973 Lamborghini Espada Série 3 57
1960 Lancia Appia GTE Zagato 61
1958 Lancia Aurelia B 24 S Cabriolet 3e Série 26
1952 Lancia Aurelia B10 68
1953 Lancia Aurelia B20 28
1954 Lancia Aurelia B20 GT Série IV 69
1989 Lancia Delta Integrale 16v GpA 105
1965 Lancia Flavia 1.8L Convertible par Vignale 80
1967 Lancia Fulvia 1,3 L Sport Zagato 70
1998 Land Rover Defender 90 50th Anniversary 120
1997 Land Rover Discovery 300 TDi Camel Trophy Mongolie 2

M-P

1964 M274 Truck, Platform, Utility, 1/2 ton 1
1973 Maserati Bora 4700 92
1971 Maserati Ghibli 4,9 L SS 83
1970 Maserati Ghibli Spyder 4.7L 84
1962 Mercedes-Benz 190SL avec hard-top 36
1968 Mercedes-Benz 280 SL 30
1956 Mercedes-Benz 300 C Adenauer 127
1962 Mercedes-Benz 300 d Adenauer 128
1977 Mercedes-Benz 508D Camping-Car par Notin 5
1991 Peugeot 205 GTI Le Mans 124
1987 Peugeot 205 Turbo 16 109
1951 Porsche 356 Pre-A 1500 73
1972 Porsche 911 2.4L S Targa 74
1970 Porsche 911 E 2,2L coupé 63
1980 Porsche 911 SC 3.0 "Safari" 75
1989 Porsche 911 Speedster 65
1970 Porsche 911 ST Rally 2,3L 113
1968 Porsche 911 T Targa "soft window" 64
1969 Porsche 912 Targa 53
1985 Porsche 930 Turbo 62
1987 Porsche 959 Komfort 77
1991 Porsche 962 C 78
2005 Porsche Carrera GT 76

R-V

1981 Renault 4 GTL Sinpar 4x4 119
1980 Renault 5 Turbo n°0002 107
1968 Renault 8 Gordini 106
1939 Renault Viva Grand Sport Cabriolet (BDV1) 17
1964 RIVA SUPER FLORIDA "Elodie I" 66
1933 Röhr "Tatzelwurm" 47
1975 Rolls Royce Corniche coupé 29
2002 Rolls Royce Corniche V 97
1958 Rolls-Royce Silver Cloud S1 96
1939 Rosengart LR539 Supertraction Cabriolet 8
1939 Rosengart LR539 Supertraction Cabriolet 9
1973 Rover P6 3500 S Mk I 24
1925 Salmson Grand Sport Spécial San Sebastien lot de pièces 41
1928 Salmson Grand Sport Course moteur Saint-Sébastien 40
1951 Salmson S4-61 Cabriolet 39
1925 SIMA Violet Type MV5 torpédo sport spécial 6
1967 Sunbeam Alpine Tiger V8 260 MK I avec hard-top 23
1983 Toyota FJ40 Série 4 121
2007 Triumph Bonneville " Circe " Par Tamarit 122
1960 Triumph TR3 A 20
1952 Volkswagen Coccinelle Type 11C 'Split-Window' 126
1983 Volkswagen Golf GTI 1800 123
1968 VW Combi T1 modifié " Samba " 23 Fenêtres 125

INDEX - DAY 2

Samedi 4 février 2023 - 14h
Saturday 4 February 2023 - *2pm*

A-D

1989 Alpine GTA V6 Turbo Mille Miles 209
1976 Alpine Renault A110 1600 SC/VD 270
1972 Aston Martin DBS V8 Mark I 292
1999 Aston Martin V8 Vantage V600 Le Mans 268
2012 Aston Martin Virage Volante 296
1991 BMW 850i 221
1990 BMW 850i 267
1958 Chevrolet Corvette cabriolet 258
1991 Citroën 2 CV 275
1992 Citroën BX 16S 280
1987 Citroën CX 25 GTI 276
1968 Citroën DS 21M Cabriolet Chapron 278
1983 Citroën GSA Pallas 277
1999 Citroën Xantia V6 Activa Phase 2 279
1951 DB HBR5 barquette Antem 272
1972 De Tomaso Pantera GTS Gr. IV 228
1973 Dino 246 GTS 243
1981 DMC-12 DeLorean 299

F-H

1981 Ferrari 208 GTB par Pininfarina 229
1964 Ferrari 250 GT/L Lusso par Pininfarina 265
1985 Ferrari 308 GTBi Quattrovalvole 264
1995 Ferrari 348 Spider 297
1996 Ferrari 355 Spider 287
1971 Ferrari 365 GTB/4 Daytona 230
1969 Ferrari 365 GTC coupé 262
2000 Ferrari 456M GTA par Pininfarina 293
1979 Ferrari 512 BB 245
2016 Ferrari F12 TDF 227
1992 Ferrari F40 226
1991 Ferrari Testarossa 225
1988 Ferrari Testarossa 244
1972 Fiat 500 110F 283
1963 Fiat 500 D Trasformabile 222
1975 Ford Bronco 224
2005 Ford GT 246
Ford Mustang de Jean-Paul Belmondo 'Le Marginal' 236
1978 Harley-Davidson Electra Glide 1200 FLH 273
1970 Honda CB750 KO 281
1996 Honda NSX 266

J-M

1961 Jaguar Type E 3,8L Série 1 cabriolet "plancher plat" 238
1974 Jaguar Type E V12 roadster 252
1990 Jaguar XJS V12 cabriolet 269
1954 Jaguar XK 120 roadster 237
1955 Jaguar XK 140 cabriolet 251
1957 Jaguar XK 140 DHC 256
1955 Jaguar XK 140 roadster 241
2012 Kawasaki W800 by Philippe Starck 282
1967 Lamborghini 400 GT 2+2 par Touring 255
1989 Lamborghini Countach 25th anniversary 234
1968 Lancia Flaminia 2.8L 3C Cabriolet 253
1970 Maserati Ghibli 4,7 L coupé 254
1967 Maserati Mistral 4000 263
1955 Mercedes-Benz 190SL avec Hard-top 231
1988 Mercedes-Benz 300 CE 3,2L AMG 216
1979 Mercedes-Benz 450/500 SLC Rallye, voiture d'usine 235
1984 Mercedes-Benz 500 SEC '1000 SEC' Carat Duchatelet 220
1985 Mercedes-Benz 500 SEL par Koenig-Specials 217
1983 Mercedes-Benz 500 SGS Gullwing 219
1989 Mercedes-Benz 560 SEC 5,6 AMG 'Wide Body' 218
1994 Mercedes-Benz E60 AMG 215
2009 Mercedes-Benz SLR Stirling Moss Edition 233
2010 Mercedes-Benz SLS AMG Coupé 232

P

1988 Peugeot 205 Rallye 211
1987 Porsche 3,2L cabriolet Turbo Look 247
1962 Porsche 356 BT6 GT par Hedonic 298
1964 Porsche 356 Carrera 2 coupé 271
1973 Porsche 911 2,4L T/E Targa 286
1966 Porsche 911 2.0L S SWB 289
1989 Porsche 911 3,2 litres Jubile 239
1989 Porsche 911 3,2 litres Speedster "Turbo Look" 248
1988 Porsche 911 3,2L Carrera Targa G50 285
1987 Porsche 911 3,2L G50 288
1976 Porsche 911 Carrera 2,7L Targa Police belge 242
1989 Porsche 911 Carrera 3.2L Cabriolet 223
1966 Porsche 911 S coupé 257
1982 Porsche 911 SC coupé 259
1979 Porsche 911 SC Ex Johnny Hallyday 274
1968 Porsche 912 291
1970 Porsche 914/6 240
1988 Porsche 928 Clubsport 213
1995 Porsche 928 GTS 290
1992 Porsche 964 Carrera RS coupé 250
1992 Porsche 968 cabriolet 249
2013 Porsche 991 GT3 Cup 260
1997 Porsche 993 Carrera 4S 284
1995 Porsche 993 Carrera RS 261
2003 Porsche 996 Carrera 4S 295
2001 Porsche 996 Turbo coupé 212
2001 Porsche 996 Turbo Techart GT Street XL 214
2006 Porsche 997 Carrera 4S Cabriolet 294

R

2328 Reinastella soucoupe volante 201
1992 Renault 25 V6 Turbo Baccara 207
1968 Renault 4 Plein Air 205
1990 Renault 5 GT Turbo Gr. N ex-Alain Oreille 206
1982 Renault 5 Turbo 1 coach 208
1969 Renault 8 Gordini 1300 204
1975 Renault Alpine A110 1300 berlinette 210
1987 Renault Espace 1 Turbo D 203
2011 Renault F1 R31 Show Car 202

CATALOGUE EN LIGNE / *CATALOGUE ONLINE*

Retrouvez l'ensemble des photos et le descriptif intégral de chaque lot sur notre site

Find all the photos and a full description of each lot on our website



www.artcurial/motorcars

CONDITIONS SPÉCIALES / *SPECIAL CONDITIONS*

○ 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 plus éventuellement des droits de douane de 10%).

○ *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 plus potentially a 10% customs duty).*

◆ L'adjudication du lot est HT. La TVA, aux taux en vigueur de 20%, s'ajoute à l'adjudication pour obtenir un prix TTC sur lequel est calculée la commission de vente TTC. Cette TVA est récupérable pour le professionnel français. Elle est remboursable pour un acheteur hors UE sur présentation des justificatifs d'exportation hors UE ou pour un adjudicataire professionnel justifiant d'un numéro de TVA intracommunautaire et d'un document prouvant la livraison dans l'État membre.

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

■ 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.

■ *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.*

▲ Incidence sur la TVA : Le véhicule ayant moins de 6 000 km d'utilisation, il peut être considéré « comme neuf » dans certains pays de l'Union Européenne. Nous vous remercions de prendre contact avec votre administration fiscale pour avoir confirmation du statut dans le pays de destination. En cas d'adjudication à un acheteur résident en France, une TVA de 20% sera facturée sur l'adjudication et les frais.

▲ *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. For a French buyer, a VAT of 20% will be charged on the hammer price and the premium.*

★ L'adjudication du lot est TTC. La TVA, au taux en vigueur de 5,5 %, est incluse dans le prix d'adjudication. Cette TVA est récupérable pour le professionnel français. Elle est remboursable pour un acheteur hors UE sur présentation des justificatifs d'exportation hors UE ou pour un adjudicataire professionnel justifiant d'un numéro de TVA intracommunautaire et d'un document prouvant la livraison dans l'État membre.

★ *This lot is being sold with VAT included. VAT, at the current rate of 5.5%, 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.*

DAY 1

VENDREDI 3 FÉVRIER 2023 - 14h
du lot 1 au lot 128

FRIDAY 3 FEBRUARY 2023 - 2pm
from lot 1 to lot 128



1

1964 M274 TRUCK, PLATFORM, UTILITY, 1/2 TON

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis nº 18726

8.000 - 14.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Provient de la collection Krause
- Révision en 2017
- Engin rare en Europe

- *From the Krause collection*
- *Serviced in 2017*
- *Rare vehicle in Europe*



Largement connu sous le nom de « Mule », le nom officiel de ce véhicule était « M274 Truck, Platform, Utility, 1/2 ton ». Mais ses capacités polyvalentes, tout en ayant une apparence simple, rendaient son nom de Mule mécanique approprié. Il s'agit d'une évolution d'un véhicule conçu par Willys Overland pendant la Seconde Guerre mondiale afin d'accéder dans des zones dans lesquelles la Jeep ne pouvait le faire. Quatre entreprises différentes ont produit six variétés différentes de Mule entre 1956 et 1970.

L'exemplaire présenté provient de la célèbre collection de Chet Krause, vendue aux enchères en 2010 dans le Wisconsin. Ce dernier avait rassemblé chaque modèle de Jeep utilisé par l'armée américaine ! Sorti d'usine en juillet 1964, l'engin a bénéficié d'une restauration lorsqu'il était aux USA, puis en 2017, une révision mécanique a été effectuée chez le spécialiste Jeep Indian Cars (carburation, freinage, allumage...).

Cette pièce de collection méconnue est en bon état de fonctionnement et est accompagnée des caisses et cordages décoratifs, elle complètera à merveille une collection militaire et vous surprendra par ses capacités de franchissement hors norme.

Widely known as the "Mule", the official name of this vehicle was "M274 Truck, Platform, Utility, 1/2 ton". But its versatile abilities, while having a simple appearance, made its name mechanical Mule appropriate. It was an evolution of a vehicle designed by Willys Overland during the Second World War in order to access areas in which the Jeep could not go. Four different companies produced six different models of the Mule between 1956 and 1970.

The vehicle on offer comes from the famous collection of Chet Krause, sold at auction in 2010 in Wisconsin. The latter had collected each model of the Jeep used by the American army! Leaving the factory in July 1964, the machine benefited from a restoration when it was in the USA, then in 2017, a mechanical overhaul was carried out at the Jeep specialist Indian Cars (carburation, braking, ignition, etc.).

This little-known collector's item is in good working condition, and comes with boxes and decorative ropes. It will perfectly complement a military collection and will surprise you with its extraordinary cross country capabilities.

2

1997 LAND ROVER DISCOVERY 300 TDI CAMEL TROPHY MONGOLIE

Carte grise française
French title

Châssis nº SALLJGMF8VA537764

30.000 - 50.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Un des 20 exemplaires préparés pour l'édition 1997
- 83.453km d'origine
- Véritable collector complet de tous ses accessoires

- *One of 20 examples prepared for the 1997 edition*
- *83,453 km since new*
- *A true collector, complete with all accessories*



De 1980 à 2000, le Camel Trophy offrait à ses participants une aventure automobile et humaine hors norme à travers différents pays aux conditions extrêmes. Pendant près de 19 ans, Land Rover fut le partenaire officiel de l'épreuve. Une belle publicité pour la marque qui affirmait ainsi la fiabilité et la résistance de ses véhicules. Le Discovery n'a désormais plus rien à prouver, ayant surmonté l'épreuve pendant huit années dont les trois dernières dans sa version 300TDi.

Celui que nous présentons a participé à l'édition 1997 du Camel Trophy qui se déroulait en Mongolie. Son équipage roumain s'est surpassé durant plus de 1.600km à travers montagnes et déserts. Seuls 20 Discovery sont sortis des usines, spécialement préparés pour l'épreuve, cette année-là. Avec sa transmission, ses ponts et sa suspension renforcés, ses treuils et son arceau cage, ce Land Rover ne demande qu'à repartir à l'aventure ! Et après un essai sur les chemins de campagne, nous pouvons dire qu'il est prêt ! Son équipement est complet, d'origine et fonctionnel : Terratrip, GPS, boussole, lecteur de carte, housses de protection des sièges, tapis en caoutchouc mais pas seulement ! Les accessoires de l'épreuve sont toujours présents : le kayac, les deux VTT sont rangés sur la galerie de toit, et dans le coffre les caisses de rangement ainsi que la paire de gants et le jeu de stickers officiels, neufs et d'époque. Enfin, il est très rare de trouver un Land Rover si peu kilométré alors à vous les expéditions à bord d'un 4×4 de légende !

Between 1980 and 2000, the Camel Trophy offered its participants an extraordinary automotive and human adventure through various countries in extreme conditions. For almost 19 years, Land Rover was the event's official partner. A great publicity for the brand which emphasised the reliability and robustness of its vehicles. The Discovery had therefore nothing left to prove, especially after facing this challenge for eight years, with the last three editions in its 300 TDi version.

This particular one participated in the 1997 edition of the Camel Trophy which took place in Mongolia. Its Romanian crew surpassed themselves during more than 1,600 km through mountains and deserts. Only 20 Discovery came out of the factory, especially prepared for the event that year. With its transmission, reinforced axles and suspension, winches and the roll cage, this Land Rover is ready to go back into adventure! And after a test on country roads, we can confirm that this car is ready! Its equipment is complete, original and functional: Terratrip, GPS, compass, map reader, seat covers, rubber mats to name a few! Accessories for the event are still present: the kayak, both mountain bikes (kept on the roof rack) and in the boot are storage boxes as well as the pair of gloves and the set of official stickers (new and vintage). To conclude, it is very rare to find a Land Rover with such a low mileage, up to you to go on expeditions aboard this legendary 4×4.

3

1972 CITROËN DS 23IE PALLAS

Carte grise française
French title

Châssis nº 00FG0930
Moteur nº DX5 0682000604

50.000 - 80.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Peinture d'origine !
- Etat de préservation exceptionnel
- 56.187 km d'origine !

- *Original paint!*
- *Exceptional state of preservation*
- *56.187 km since new!*



Ultime évolution de la mythique DS, la 23ie dans sa finition Pallas, compte parmi les versions les plus recherchées pour ses performances et sa finition cossue.

L'exemplaire présenté est un des premiers construits et fut immatriculé en France le 18 octobre 1972. Entre les mains d'un notaire du Vaucluse durant de nombreuses années, il est ensuite passé entre les mains d'un amateur de l'Isère, avant d'être acheté en 1997 par son actuel propriétaire, qui a possédé jusqu'à neuf DS, pour ne finalement garder que celle-ci, pour son état de préservation exceptionnel. En effet, à l'exception du pavillon qui vient d'être repeint, la voiture est en peinture d'origine, dans son élégante teinte noire (AC 200 ME). Les ouvrants portent même encore les étiquettes en papier collées à l'usine ! L'intérieur est tout aussi bien conservé, en drap rouge et skaï blanc, conforme à la version Pallas. Totalisant à peine plus de 56 000 km d'origine, cette DS exceptionnelle n'était utilisée qu'avec extrême parcimonie, mais a bénéficié d'un entretien régulier. La mécanique fonctionne de manière satisfaisante, tout comme le système hydraulique. Les 23ie dans cet état de préservation sont devenues très difficiles à dénicher et méritent l'attention de fins connaisseurs qui seront sensibles à l'odeur, aux détails et aux sensations que seules les voitures qui n'ont jamais été restaurées peuvent procurer.

The ultimate evolution of the legendary DS, the 23ie in its Pallas finish, is one of the most sought-after versions, for its performance and opulent finish.

The car on offer is one of the first built and was registered in France on October 18, 1972. In the ownership of a notary from Vaucluse for many years, it then passed into the hands of an enthusiast from Isère, before being acquired by its current owner in 1997, who has owned up to nine DS. Finally, he kept only this one, for its exceptional state of preservation. With the exception of the roof which has just been repainted, the car is in its original paint, in its elegant black color (AC 200 ME). The door frame still bears the paper labels stuck at the factory! The interior is just as well preserved, in red cloth and white leatherette, consistent with the Pallas version. With just over 56,000 km since new, this exceptional DS has been used very sparingly, yet benefited from regular maintenance. The mechanicals work satisfactorily, as does the hydraulic system. A 23ie in this state of preservation is very difficult to find and deserves the attention of connoisseurs who will be sensitive to the smell, the details and the sensations that only cars which have never been restored can provide.

4

1961 CITROËN 2 CV SAHARA 4×4

Titre de circulation suédois
Swedish title

Châssis nº AZ4/40169

80.000 - 120.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Historique connu depuis 1977
- Modèle rare et recherché
- En exposition ces 20 dernières années

- *Known history since 1977*
- *Rare and sought-after model*
- *On display for the past 20 years*



Livrée neuve en Suisse, cette 2 CV Sahara a été achetée en 1977 par un Suédois expatrié dans ce pays, M. B. Kohn, collectionneur de 2 CV. La voiture était en état d'usage avancé malgré un début de restauration et, après bon nombre de démarches administratives, l'exportation vers Stockholm a pu se faire et le propriétaire s'est lancé dans une restauration, n'hésitant pas à apporter diverses modifications quand il considérait qu'elles amélioraient le fonctionnement, comme le passage du circuit électrique de 6 à 12 volts. Il a cédé la voiture en 1989 à un concessionnaire automobile d'Uppsala, Bil-O-Matic, qui a parcouru quelque 1 000 km en neuf ans. La Sahara a été ensuite achetée par le plus ancien concessionnaire automobile de Suède, Örebro Automobil Affär AB, ouvert en 1928. Représentant Citroën depuis toujours, son magasin a accueilli la Sahara qui est restée exposée pendant 20 ans dans son hall. Le propriétaire a décidé de vendre son établissement, ce qui explique qu'il se sépare de cette voiture.

Restée longtemps sans rouler, elle fonctionne correctement mais aura besoin d'une révision et d'un nettoyage des réservoirs de carburant pour retrouver un usage optimal. Sur un total de 694 Sahara produite, celle-ci serait le 169ème exemplaire. On estime à une centaine le nombre de survivantes, ce qui en fait une des Citroën les plus rares.

Delivered new in Switzerland, this 2CV Sahara was purchased in 1977 by a Swedish expatriate in this country, Mr. B. Kohn, a collector of 2CVs. The car was in an advanced state of use despite the beginning of restoration and, after a number of administrative procedures, the export to Stockholm was able to take place and the owner embarked on a restoration, not hesitating to bring various modifications when he considered that they improved the operation of the car, such as changing the electrical system from 6 to 12 volts. He sold the car in 1989 to an Uppsala car dealer, Bil-O-Matic, who covered some 1,000 km in nine years. The Sahara was then bought by Sweden's oldest car dealership, Örebro Automobil Affär AB, which opened in 1928. It has always been a Citroën representative, and its store housed the Sahara, which remained on display for 20 years in its hall. The owner decided to sell his compagny, which explains why he is parting with this car.

It has not been driven in a long time, but it functions correctly – nonetheless, it will need an overhaul and a cleaning of the fuel tanks. Of a total of 694 Saharas produced, this would be the 169th example. The number of survivors is estimated at around a hundred, making it one of the rarest Citroëns.

5

1977 MERCEDES-BENZ 508D CAMPING-CAR PAR NOTIN

Carte grise française
French title

Châssis nº 309 404 10 295 360

10.000 - 20.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Un seul propriétaire entre 1977 et 2018
- Modèle unique !
- 55.592 km d'origine

- *Only one owner between 1977 and 2018*
- *Unique model!*
- *55.592 km since new*



Depuis plus d'un siècle, la maison française Notin se distingue par ses fabrications de camping-car grand luxe. Dans les années 70, elle ne réalisait que de très petites séries (environ 10 par an), sur commande uniquement et à l'aménagement sur-mesure, faisant ainsi de chaque modèle un exemplaire unique. Ces camping-cars sont reconnaissables par leurs volets en bois et leurs lanterneaux typiques qui projettent une lumière orangée sur les meubles intérieurs en bois massif. Le modèle que nous vous présentons est en superbe état d'origine ! Adapté sur une base de Mercedes 508D, un des utilitaires les plus robustes de son époque, il ne totalise que 55.592 km ! Vendu neuf à Dijon, il est resté entre les mêmes mains soigneuses jusqu'en 2018. Nous avons été impressionnés par son état de préservation et lors de notre essai, séduits par son moteur coupleux qui démarre au quart de tour et un rayon de braquage très large qui en fait un véhicule facile à conduire, d'autant plus que le permis poids lourd n'est pas requis ! L'aménagement intérieur est à l'image du reste du véhicule : proche du neuf et ses équipements sont complets et fonctionnels permettant à ses quatre occupants de voyager dans le plus grand confort. Ce véhicule dispose de nombreuses options, même les plus surprenantes comme une caméra de recul. Enfin, un grand nombre de documents tels que le certificat de conformité Mercedes, le manuel d'utilisation, le carnet d'entretien ou même le mode d'emploi des WC accompagnent cet engin formidable. Cette pièce de collection unique séduira les aventuriers aimant le confort et l'originalité.

For more than a century, the French company Notin has distinguished itself by its manufacture of luxury motorhomes. In the 1970s, it produced very limited numbers (about 10 per year), on order only and with custom-made fittings, making each model unique. These motorhomes are recognizable by their wooden shutters and their typical skylights that project an orange light on the solid wood interior furniture. The one we are offering is in superb original condition! Adapted on a Mercedes 508D base, one of the most robust utility vehicles of its time, it has totaled only 55,592 km! Sold new in Dijon, it remained in the same ownership until 2018. We were impressed by its state of preservation and during our test drive seduced by its torquey engine that starts at a quarter of a turn, as well as its very tight turning circle, making it an easy vehicle to drive, especially since a truck license is not required! The interior layout is like the rest of the vehicle: almost new and its equipment is complete and functional allowing its four occupants to travel in the greatest of comfort. This vehicle has many options, even the most surprising such as a reversing camera. Finally, many documents such as the Mercedes certificate of conformity, the user manual, the maintenance booklet or even the instructions for the toilets come with this wonderful machine. This unique collector's item will appeal to adventurers who love comfort as well as originality.

6

1925 SIMA VIOLET TYPE MV5 TORPÉDO SPORT SPÉCIAL

Carte grise française
French title

Châssis nº 1096

40.000 - 60.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- L'archétype du cyclecar !
- Mécanique originale et performante
- Restauration soignée

- *The archetypal cyclecar!*
- *Original and powerful mechanicals*
- *Careful restoration*



L'ingénieur Marcel-Achille Violet mit au point à Courbevoie un cyclecar léger et performant qu'il présenta au Salon de 1923. Apôtre des mécaniques à deux temps, ce dernier proposait un engin équipé d'un performant et original moteur deux temps, bicylindre à plat de 500cc, à refroidissement par air et accouplé à une boîte de vitesses à deux rapports et MA. L'essai publié dans la Vie Automobile en octobre 1925 est éloquent : faible consommation, « freinage aussi bon que possible », excellente grimpeuse, tenue de route de premier ordre… En toute logique, ses succès en compétition furent innombrables en catégorie 500 cm³.

L'exemplaire présenté est un type MV5 qui était immatriculé à Champigny sur Marne en 1937, ainsi que le confirme une copie de son ancienne carte grise. La voiture portait toujours cette immatriculation lorsqu'elle a été achetée en 2007 par un collectionneur des Bouches du Rhône qui lui a fait bénéficier d'une restauration complète de qualité dont témoigne un ensemble de photos. La carrosserie à 2 places décalées, spécifique au torpédo sport spécial, a été entièrement refaite en aluminium. La magnéto, qui sera fournie, a laissé place à un allumage par bobine et allumeur. Il est rare de constater un tel soin dans la restauration de ces engins rares, celui-ci est en outre accompagné de l'incontournable serre-tête en cuir, de lunettes Climax et d'un guide BP d'époque qui vous aidera à trouver une bonne adresse où déguster une blanquette de veau pour vous remettre de vos aventures automobilistes, de retour après un week-end à piloter sur l'anneau de Montlhéry lors de l'incontournable meeting Vintage Revival.

The engineer Marcel-Achille Violet developed in Courbevoie a light and efficient cyclecar which he presented at the 1923 Motor Show. An apostle of two-stroke mechanicals, the latter offered a machine equipped with a powerful and original flat two-stroke 500cc engine, air-cooled and mated to a two-speed and reverse gearbox. The test published in La Vie Automobile in October 1925 was eloquent: low fuel consumption, "braking as good as possible", excellent climbing ability, first-rate road holding, etc. Logically, its successes in competition were countless in the 500cc category.

The example we are offering is a MV5 type, registered in Champigny sur Marne in 1937 as confirmed by a copy of its old registration document. The car still had this registration when it was purchased in 2007 by a collector from the Bouches du Rhône who gave the car a comprehensive high-quality restoration, as can be seen by a set of photos. The staggered 2-seater bodywork, specific to the special sport roadster, has been completely redone in aluminium. The magneto, which will be supplied, has given way to coil ignition and distributor. It is rare to see such care in the restoration of these rare machines, this one is furthermore accompanied by the essential leather band, Climax glasses and a period BP guide which will help you find a good place to enjoy a veal blanquette to recover from your motoring adventures, back after a weekend of driving on the Montlhéry circuit during the unmissable Vintage Revival meeting.

7

1935 CITROËN TRACTION 7C BERLINE

Carte grise française
French title

Châssis nº 064185
Moteur nº FZ0907

15.000 - 25.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- 35 759 km d'origine, jamais repeinte
- Dans le même village depuis 1935 !
- Etat de préservation exceptionnel

- *35,759 km since new, never repainted*
- *In the same village since 1935!*
- *Exceptional state of preservation*



Au-delà de l'intérêt historique que présente une Traction 7C de 1935 qui compte parmi les premiers exemplaires produits et identifiable par de nombreux détails spécifiques comme le coffre borgne, il ne nous a jamais été donné d'examiner une traction en si bel état de préservation. Cette condition tient à un historique limpide puisque cet exemplaire a été immatriculé par un pharmacien de la Loire en 1935 sous le numéro 7569 JA 3. On retrouve d'ailleurs ce numéro, inscrit à la craie sous le capot, probablement à l'usine ! La voiture passe ensuite sous le nouveau système d'immatriculation en 1955 lorsqu'elle reçoit le numéro 437 CK 42. Impressionné par l'état de cette voiture qu'il croisait de temps en temps dans son village et qui ne sortait jamais les jours de pluie, Roger Sanlaville, collectionneur de la première heure, tentait de s'en rendre acquéreur dès la fin des années 60, mais n'y parvint qu'en 1973, alors que la voiture totalisait à un plus de 34 000 km d'origine (nous avons retrouvé une étiquette de vidange du 18 août 1968 à 34 060 km). Jamais repeinte, saine, avec un intérieur en état de préservation exceptionnel, son moteur et sa boîte de vitesses d'origine, cette Traction n'a parcouru que 35 759 km depuis sa sortie d'usine, et a cessé de circuler au milieu des années 80. Le moteur n'est pas bloqué, il reviendra à son nouveau propriétaire de lui faire bénéficier d'un nettoyage précautionneux et d'une révision générale minutieuse visant à conserver l'état d'origine unique de cette véritable pièce de musée stationnée dans le même village depuis 1935 !

Beyond the historical interest of a 1935 Traction Avant 7C which is one of the first examples produced and identifiable by many specific details such as the blind trunk, we have never been given the opportunity to examine a Traction Avant in such a good state of preservation. This condition is due to a clear history since this example was registered by a pharmacist from the Loire in 1935 under the number 7569 JA 3. We also find this number written in chalk under the hood, probably at the factory! The car then passed under the new registration system in 1955 when it received the number 437 CK 42. Impressed by the condition of this car which he came across from time to time in his village and which never went out on rainy days, Roger Sanlaville, an early collector, tried to buy it in the late 1960s, but only succeeded in 1973, when the car had clocked up a little over 34,000 km since new. (We found an oil change label from 1968 at 34 060 km). Never repainted, sound, with an interior in exceptionally well-preserved condition, its original engine and gearbox, this Traction has covered only 35,759 km since it left the factory and stopped to be driven in the mid-80s. The engine is not seized, and it will be up to its new owner to give the car a careful cleaning and a meticulous general overhaul aiming at preserving the unique, original condition of this museum piece, which has been in the same village since 1935!

8

1939 ROSENGART LR539 SUPERTRACTION CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis nº 400232
Moteur nº AW 07415

40.000 - 60.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Dans la collection depuis 46 ans !
- Modèle rare et exclusif
- Excellente base de restauration

- *In the collection for 46 years!*
- *Rare and exclusive model*
- *Excellent base for restoration*



Dès 1932, avant Citroën, Lucien Rosengart avait exploré la piste de la traction avant en commercialisant ses « Supertraction » qui empruntaient leurs mécaniques à Adler. Au Salon de l'Automobile de 1938, sous le slogan « La plus belle voiture française », il présente la LR539 qui adopte la mécanique de la Citroën Traction 11 perfo, ainsi que sa boîte à 3 rapports. Disponible en cabriolet et en coupé, il s'agit d'une voiture luxueuse à la ligne élégante qui retient de nombreux détails témoignant d'une recherche esthétique poussée. Commercialisée en mars 1939, sa production s'arrête avec la guerre, ne laissant aujourd'hui que de rares exemplaires survivants. Roger Sanlaville, sensible aux raffinements du modèle, en avait acquis un premier exemplaire dès 1971, puis avait déniché celui-ci en 1976 dans une ferme de la Drôme où il était immatriculé depuis 1962. Complète et équipée de jantes bi-métal RAF et d'un volant accessoire, la voiture avait alors bénéficié d'une nouvelle peinture bi-tons. Arrêté depuis le milieu des années 80, ce rare cabriolet dont la remise en état est ancienne, dispose d'une belle sellerie en cuir marron. Le moteur n'est pas bloqué et l'essentiel des accessoires spécifiques sont présents, ce qui permettra une remise en état aisée. Bienvenue dans les concours d'élégance, cette LR539 vous permettra de circuler à bord d'une voiture française exclusive et méconnue, qui bénéficie des derniers raffinements techniques de l'avant-guerre, mais dont la mécanique est éprouvée et les pièces de rechanges facilement disponibles. Une excellente synthèse pour circuler en avant-guerre !

As early as 1932, before Citroën, Lucien Rosengart had explored the concept of front-wheel drive by marketing his "Supertraction" which borrowed their mechanicals from Adler. At the 1938 Motor Show, under the slogan "The most beautiful French car", he presented the LR539 which adopted the mechanicals of the Citroën Traction 11 perfo, as well as its 3-speed gearbox. Available in cabriolet and coupé body styles, it was a luxurious car with an elegant design that retained many details testifying to a thorough aesthetic research. Marketed in March 1939, its production stopped with the war, and today there are very few surviving examples. Roger Sanlaville, sensitive to the refinements of the model, had acquired a first example in 1971, then found this one in 1976 in a farm in the Drôme, where it had been registered since 1962. Complete and equipped with RAF bi-metal rims and an accessory steering wheel, the car then received a new two-tone paint. On the blocks since the mid-1980s, this rare cabriolet, with its older restoration, features a beautiful brown leather upholstery. The engine is not seized and most of the specific accessories are present, which will allow an easy restoration. A car that will be welcome at most Concours d'Elegances, this LR539 allows you to travel aboard an exclusive and little-known French car, which benefits from the latest pre-war technical refinements, but whose mechanicals are proven and spare parts easily available. A great way to enjoy driving a pre-war car!

9

1939 ROSENGART LR539 SUPERTRACTION CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis nº HS57446
Moteur nº 416336

40.000 - 60.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Dans la collection depuis 51 ans !
- Echangé à Henri Malartre à l'époque
- Base de restauration rare de nos jours

- *In the collection for 51 years!*
- *Exchanged with Henri Malartre in period*
- *Rare basis for a restoration*



« Le dernier mot du progrès » en tête de page ; « La plus belle voiture française » en pied : voilà comment était résumé l'esprit de la Supertraction dans une publicité de 1939. Il faut bien avouer qu'avec ses lignes élégantes et tendues, sa face avant et son tableau de bord d'inspiration américaine, mais également la modernité de sa traction avant grâce au moteur et à la boîte de vitesses de la Citroën Traction, cette Rosengart était d'une grande modernité. Disponible uniquement en coupé ou en cabriolet, il s'agit d'une voiture peu courante à laquelle Roger Sanlaville avait porté un intérêt précurseur. En effet, c'est en 1971 qu'il avait échangé cet exemplaire à Henri Malartre, créateur du célèbre musée automobile de la Rochetaillée, contre un châssis de La Buire !

Le beau cabriolet était alors immatriculé depuis 1969 dans l'Essonne et bénéficiait d'une face avant légèrement différente du reste de la production par une ouverture de calandre plus basse, des feux rectangulaires sous les phares et un badge « Deluxe » sous le capot. La voiture a bénéficié d'une peinture ancienne, la sellerie avait également été refaite en accord avec les nouveaux coloris retenus pour la carrosserie. Sous le capot, une plaque constructeur plus moderne a pris la place de l'ancienne et le moteur, du type PVSC11 porte la mention « rénové ». Le tableau de bord est complété d'une plaque commémorant le concours d'élégance de Vichy de 1975, de manomètres de température d'eau et de pression d'huile ainsi que d'un autoradio logé dans la boîte à gants. Arrêté depuis le milieu des années 80, ce flamboyant cabriolet mérite une remise en état qui lui redonnera de sa superbe.

"The last word in progress" and "The most beautiful French car" at the top at the bottom of the page : this is how the spirit of the Supertraction was summarized in a 1939 advertisement. It must be admitted that with its elegant and taut lines, its American-inspired front end and dashboard, as well as the modernity of its front-wheel drive thanks to the engine and gearbox from the Citroën Traction, this Rosengart was very modern. Available only in coupé or cabriolet form, this is an unusual car in which Roger Sanlaville had taken a pioneering interest. He exchanged this car in 1971 with Henri Malartre, the creator of the famous automobile museum of La Rochetaillée, against a La Buire chassis! This beautiful cabriolet had been registered since 1969 in Essonne and featured a front end slightly different from the rest of the series production model with a lower grille opening, rectangular lights under the headlamps, and a "Deluxe" badge under the bonnet. The car was painted a while ago, the upholstery had also been redone matching with the colors chosen for the bodywork. Under the hood, a more modern manufacturer's plate has replaced the old one and the PVSC11 type engine bears the mention "renovated". The dashboard is completed with a plaque commemorating the 1975 Vichy Concours d'Elegance, water temperature and oil pressure gauges as well as a car radio housed in the glove box. On the blocks since the mid-1980s, this flamboyant cabriolet deserves a refurbishment that will bring it back to its former glory.

COLLECTION ALAIN RAGAULT

La passion des Facel

Du lot 10 au lot 15



ALAIN RAGAULT, LA PASSION DES FACEL

Alain Ragault a eu de la patience. Les Facel, il en rêvait depuis les années 60, quand il les voyait passer à Deauville entre les mains de couples opulents... Mais il a dû attendre d'avoir l'âge de 60 ans pour pouvoir s'offrir sa première voiture de la marque. C'était en 2001, une Facellia découverte dans une petite annonce de magazine. Elle n'était pas dans un état irréprochable, mais cette voiture n'a fait que renforcer son attirance pour cette marque tout à fait particulière, dernier constructeur français de voitures de grand luxe dont le passage éclair au firmament de l'histoire de l'automobile a laissé des traces profondes dans le cœur des passionnés.

Alain Ragault ne s'est pas laissé décourager par la mauvaise réputation du moteur Pont-à-Mousson qui équipait sa première Facel et dont les défauts de jeunesse avaient fini par s'estomper, et il a complété sa collection pour finalement posséder au moins un exemplaire des différentes gammes de Facel produites. Le modèle le plus prestigieux de la marque, une HK500, a été complétée d'une HKII à restaurer : ces coupés d'un luxe incomparable étaient équipés d'un puissant V8 Chrysler leur permettant des performances dignes des meilleurs Grand Tourisme du marché. Et avec l'ultime HKII, dont seulement 184 exemplaires ont vu le jour, cette puissance se dissimulait sous une carrosserie d'une beauté à couper le souffle, mêlant une allure musclée à un pavillon d'une grâce extrême.

Alain Ragault, qui entretemps est devenu une figure de l'Amicale Facel Vega où il pris la responsabilité des rallyes et manifestations tout en étant délégué régional pour la Normandie, s'est offert également le modèle d'apparat de la marque, une berline Excellence, voiture convoitée par les stars et les rois : elle combinait la race d'une carrosserie longue et basse au même puissant V8 que les coupés HK500 et constituait une des premières berlines semi-sportives du monde, au contraire de ses rivales les Rolls-Royce dont le confort et le luxe étaient la seule raison d'être. Ce qui n'empêchait pas l'Excellence d'afficher une finition admirable où le cuir, la peinture imitation bois et les instruments à entourage chromé baignaient les occupants dans une atmosphère exclusive. Mais Facel n'a pas produit que des machines de haut niveau et la gamme s'est complétée de modèles plus modestes, quoi toujours luxueux, bien finis et chers à l'époque. Ainsi, la collection d'Alain Ragault s'est enrichie d'une Facel 6 cabriolet, une voiture équipée d'un 6-cylindres Austin-Healey : un gage de fiabilité et d'agrément, grâce au couple généreux de ce moteur britannique.

Mais au-delà des voitures, l'intérêt d'Alain Ragault pour la marque s'est porté aussi sur son histoire et son créateur, Jean Daninos. Ainsi, il a pu récupérer la table à dessin de celui qui est à l'origine de toute l'aventure Facel, en plus du master du masque avant de la Facellia.

L'histoire de Facel a été de courte durée : 10 ans, de 1954 à 1964. Mais pour Alain Ragault, cette marque d'exception a été la passion d'une vie.

Alain Ragault was a patient man. He had been dreaming about Facels since the 1960s, when he first saw them pass through Deauville in the hands of wealthy couples...He had to wait until the age of 60 before he could afford to buy his first example of the marque. This was in 2001, and was a Facellia he came across in a magazine advert. It wasn't in perfect condition, but this car only increased his attraction to such a special marque. This was last French luxury car constructor, whose swift passage into automobile history left a deep impression in the hearts of enthusiasts.

Alain Ragault was not deterred by the poor reputation of the Pont-à-Mousson engine in his first Facel, the early flaws having mellowed over time. He went on to include in his collection at least one example from each range produced by Facel. The marque's most prestigious model, an HK500, was added to with an HKII in need of restoration. These amazingly luxurious coupés were equipped with a powerful V8 Chrysler engine giving the cars a performance worthy of the best Grand Touring cars on the market. And with the ultimate HKII, of which just 184 examples were built, this power was concealed under breathtakingly beautiful coachwork, its graceful roofline combining with a muscular body shape.

Alain Ragault became a well-known figure in the Amicale Facel Vega, taking responsibility for rallies and demonstrations and acting as the representative for Normandy. He bought himself the marque's most exclusive model, a car coveted by celebrities and royalty. This car combined a long, low body with the same powerful V8 engine used in the HK500 coupés, creating one of the first semi-sporting saloons in the world, and thus standing apart from its rivals Rolls-Royce, for whom comfort and luxury were paramount. This didn't prevent the Excellence from having an admirable finish, with leather, imitation wood paintwork and chrome-cased instruments cocooning its occupants in a highly exclusive atmosphere. However, Facel didn't restrict themselves to top-of-the-range machines and added more modest models that were still luxurious, well finished and expensive in their day. And so, Alain Ragault's collection was enriched with a Facel 6 cabriolet, a car equipped with an Austin-Healey 6-cylinder engine – a guarantee of reliability and enjoyment, thanks to the generous torque of this British engine.

In addition to the cars, Alain Ragault's interest in the marque extended to its history and its creator, Jean Daninos. He managed to recover the drawing board that belonged to Daninos, the originator of the entire Facel adventure, and also the master for the front mask of the Facellia.

Facel's history was short-lived : ten years, from 1954 to 1964. But for Alain Ragault, this exceptional marque was the passion of a lifetime.

10

1961 FACEL VEGA FACELLIA COUPÉ 4 PLACES (F2)

Carte grise française
French title

Châssis nº F2 - A462
Moteur nº 161189

40.000 - 60.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Produit à moins de 100 exemplaires en F2
- Equipée d'un moteur F2B
- Bel état de préservation

- ***Less than 100 F2 made***
- ***Powered by a F2B engine***
- ***In a beautiful state of preservation***



Immatriculé neuf en France le 19 mai 1961, ce coupé Facellia 4 places fut livré le 10 mai 1961 à l'agence SIDAM de Neuilly. De couleur « grigio glacé » avec intérieur noir, il fut ensuite enregistré en Seine Saint Denis le 26 février 1972, avant d'être cédé le 3 février 1975 à un amateur de la marque, à Joué-les-Tours, en Indre et Loire. C'est en 2000, cédant à sa passion de toujours pour les Facel Vega, qu'Alain Ragault achète sa première Facel qui affiche à peine plus de 7000 km au compteur. La carrosserie est saine et a simplement été repeinte, tandis que la sellerie semble d'origine. Le compteur affiche aujourd'hui 20 750 km et notre collectionneur aimait rappeler la fiabilité de la Facellia à partir du modèle F2, avec pour preuve deux aller-retours en Corse par la route! La voiture est toujours équipée d'un moteur Pont à Mousson, mais du modèle F2B qui équipait une autre Facellia de son précédent propriétaire. Dans un état de préservation peu courant, cet élégant coupé a été produit à moins de 100 exemplaires en version F2, ce qui ajoute la rareté à son élégance.

Registered new in France on 19 May 1961, this 4-seater Facellia coupé was delivered on 10 May 1961 to the SIDAM agency in Neuilly. In "grigio glacé" color with black interior, it was then registered in Seine Saint Denis on 26 February 1972, before being sold on 3 February 1975 to an enthusiast of the brand in Joué-les-Tours (Indre et Loire). It was in 2000, when giving in to his lifelong passion for Facel Vegas, that Alain Ragault bought his first Facel, which had barely more than 7000 km on the odometer. The bodywork is sound and has been repainted, while the upholstery appears to be original. The odometer now shows 20,750 km and our collector liked to recall the reliability of the Facellia F2, with as proof two round trips to Corsica by road! The car is still fitted with a Pont à Mousson engine, but with the F2B model which was fitted in another Facellia of its previous owner. In an unusual state of preservation, less than 100 of this elegant coupé were produced in the F2 version, which adds rarity to its elegance.

11

1960 FACEL VEGA FACELLIA CABRIOLET (FA)

Carte grise française
French title

Châssis nº FA - A105

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

- 614 exemplaires produits
- Le 3ème exemplaire produit en série !
- Historique limpide

- ***614 units made***
- ***The 3rd car produced in series!***
- ***Clear history***



D'après l'attestation d'identification délivrée par l'Amicale Facel Vega, le châssis A105 a été livré neuf à l'Imperial Garage à Paris, le 2 avril 1960. Il fut immatriculé dans la foulée 8928 JS 75 et a probablement servi de voiture de démonstration avant d'être vendu à Monaco le 23 septembre 1960. Il s'agit en effet d'un des tout premiers exemplaires produits en série, le 3ème plus précisément, puisque deux prototypes reçurent les numéros 101 et 102. Il était de couleur « Metalic » avec intérieur noir, disposait d'enjoliveurs de bas de caisse et de roues, ainsi que d'une montre. L'élégant cabriolet passe ensuite entre les mains d'un amateur des Bouches du Rhone qui le conservera jusqu'en 1988, avant de la céder à un collectionneur de Colmar qui la restaurera, puis la cèdera en avril 2016. En 2015, le moteur avait été confié à Quirino Marafini, réputé pour sa connaissance de cette mécanique, afin d'être entièrement refait. C'est en mars 2018 qu'Alain Ragault en fit l'acquisition auprès d'une amateur du Calvados. En 2019, la culasse avait été déposée, éprouvée et rectifiée. En 2022, le démarreur a été reconditionné. La mécanique est, en outre, dotée de deux carburateurs weber 40 DCOE, comme sur les versions « Sport ». Elégant et agréable d'utilisation, le cabriolet Facellia est une pièce de collection de choix.

As per the identification certificate issued by the Amicale Facel Vega, chassis A105 was delivered new to the Imperial Garage in Paris on 2 April 1960. It was immediately registered as 8928 JS 75 and was probably used as a demonstrator before being sold in Monaco on 23 September 1960. It is indeed one of the very first cars to be produced in series, the 3rd to be more exact, since the first two prototypes received the numbers 101 and 102. It was painted "Metalic" with black interior, featured rocker and wheel covers, as well as a clock. The elegant cabriolet then passed into the hands of an enthusiast from the South of France who kept it until 1988, before selling it to a collector from Colmar who restored it, then sold it in April 2016. In 2015, work on the engine was entrusted to the renowned specialist Quirino Marafini to be completely redone. It was in March 2018 that Alain Ragault acquired it from an enthusiast from Calvados. In 2019, the cylinder head was removed, tested and rectified. In 2022, the starter was reconditioned. The car is fitted with two Weber 40 DCOE carburettors, as on the "Sport" versions. Elegant and pleasant to use, the Facellia convertible is a collector's item of choice.

12

1962 FACEL VEGA HK II

Carte grise française
French title

Châssis nº HK2 - A159

200.000 - 300.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Restauration intégrale de qualité
- Produite à 184 exemplaires
- La Facel Vega la plus aboutie

- ***Full high-quality restoration***
- ***Only 184 built***
- ***The ultimate Facel Vega***



Ainsi que le confirme l'attestation d'identification délivrée par l'Amicale Facel Vega, le châssis A159 a été livré neuf le 7 juin 1962 chez l'agent Auto-Becker en Allemagne. Son moteur TY8 était accouplé à une boîte automatique, la carrosserie était bleu Facel irisé avec une sellerie en cuir bleu 3015. Elle disposait de vitres teintées, de roues fils Borrani, d'un volant Nardi et d'un autoradio Radiomobile. Au titre des observations, sont mentionnés des moyeux de roues en acier forge, un levier de direction renforcé anglais et une boîte de vitesses modifiée.

C'est à l'état d'épave, sans papier, qu'Alain Ragault s'en est porté acquéreur au début des années 2010, avant de se lancer dans une restauration courageuse dont témoigne un important dossier de photos. La carrosserie fut intégralement refaite par Daniel Germain et la sellerie confiée à la société Serge Sellerie, une plaque en l'honneur de ces artisans a d'ailleurs été fixée dans le coffre. Bien évidemment, la mécanique, l'électricité et les trains roulants furent également restaurés. Ce modèle, clé de voûte de la collection, était la fierté d'Alain Ragault, il consacra plus de sept années à sa restauration dont il n'aura, hélas, jamais profité. En 2022, afin de parfaire la mise au point de l'ensemble, la voiture a été confiée aux excellents Ets Vega Passion, une facture de plus de 16 000 € détaille les travaux effectués. Produite à 184 exemplaires, la Facel II est la Facel Vega la plus aboutie de la lignée, la plus performante également, sans parler de l'élégance exceptionnelle de sa ligne, ni du luxe de son habitacle. Son nouveau propriétaire pourra jouir des années de travail qui furent nécessaires à la résurrection d'un chef d'œuvre de l'industrie automobile française.

As the identification certificate from the Amicale Facel Vega confirms, chassis no. A159 was supplied new on 7 June 1962 to the Auto-Becker dealership in Germany. Its TY8 engine was mated to an automatic gearbox; the body was in iridescent Facel blue with an interior in blue leather (3015). It was equipped with tinted glass, Borrani wire wheels, a Nardi steering wheel and Radiomobile radio. It was also noted that it had forged steel wheel hubs, a stronger English steering arm and a modified gearbox.

It was as a wreck, without any papers, that Alain Ragault bought the car at the start of the 2010s, before embarking on a courageous restoration, shown in an extensive set of photos. The body was completely rebuilt by Daniel German, while the upholstery was handled by Serge Sellerie; a plate in honour of these craftsmen has been mounted in the boot. Naturally, the engine, electrical system and running gear were also restored. This model, the cornerstone of his collection, was Ragault 's pride and joy; he spent more than seven years on its restoration but would never live to enjoy it. In 2022, in order to put the finishing touches to it, the car was entrusted to the excellent firm of Vega Passion and an invoice for more than 16,000 € lists the work undertaken. The Facel II, of which 184 were built, was the most accomplished Facel Vega model, the quickest too, not to mention its exceptionally elegant styling or its luxurious interior. Its new owner will be able to enjoy the many years of work needed to breathe new life into this masterpiece of the French car industry.

13

1960 FACEL VEGA EXCELLENCE (EX1)

Carte grise française
French title

Châssis nº EX1B 077
Moteur nº TY7 29670

80.000 - 120.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Moteur et coloris d'origine
- 134 exemplaires produits
- Belle restauration

- ***Original engine and colors***
- ***Only 134 units made***
- ***Beautiful restoration***



Ainsi que le confirment les archives de l'Amicale Facel, cette Excellence fut livrée neuve le 16 janvier 1960 au concessionnaire de Los Angeles, Peter Satori. Elle était de couleur noire avec sellerie en cuir rouge vif, disposait de vitres teintées vertes et de l'air conditionné. Une boîte automatique, la direction assistée et des phares spécifiques au marché américain complétaient l'ensemble. La voiture fut ensuite immatriculée à San Diego, Californie, en 1965 et conservera cette immatriculation jusqu'à 1990 lorsqu'elle est importée en France. Elle séjournera en Indre et Loire avant d'être vendue en 1999 aux enchères à un professionnel qui la cèdera à un membre parisien de l'Amicale Facel la même année. C'est en 2001 qu'Alain Ragault en devient le propriétaire et va parcourir de nombreux kilomètres à son bord: « Je l'adore. L'ambiance de l'Excellence, c'est le pied. Elle représente les Trente Glorieuses, un âge d'or où la France rayonnait ». Restaurée dans le respect de sa configuration d'origine, cette Excellence dispose toujours de son moteur TY7 d'origine et affiche 45 774 miles au compteur. Une révision du freinage, dont les roues ont tendance à bloquer sera à effectuer. La mécanique fonctionne de manière satisfaisante, tout comme la boîte de vitesses. Témoignage d'un véritable savoir-faire français en matière d'automobiles haut de gamme, l'Excellence était à l'époque réservée aux grands de ce monde, il s'agit d'une pièce de collection rare et enviable.

As confirmed by the archives of the Amicale Facel, this Excellence was delivered new on 16 January 1960 to the Los Angeles dealer, Peter Satori. It was black with bright red leather upholstery, green tinted windows and air conditioning. An automatic transmission, power steering and US-specific headlamps completed the package. The car was then registered in San Diego, California, in 1965 and retained this registration until 1990 when it is imported into France. It remained in Indre et Loire before being sold in 1999 at an auction to a professional who then sold it to a Parisian member of the Amicale Facel the same year. It was in 2001 that Alain Ragault became the owner and drove many kilometers in it: "I love it. The atmosphere of Excellence is wonderful. It represents the Glorious Thirties, a golden age when France was at its best". Restored respecting its original configuration, this Excellence still has its original TY7 engine and displays 45,774 miles on the odometer. An overhaul of the braking system is needed, as the wheels tend to lock. The mechanicals work satisfactorily, as does the gearbox. Capturing French know-how in high-end automobiles, the Excellence was a car for the giants of the world, and it is indeed a rare and enviable collectible.

14

1960 FACEL VEGA HK 500 (HK1)

Carte grise française
French title

Châssis nº HK1 - BK2
Moteur nº TY7 13672

120.000 - 160.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Puissance du moteur TY7
- Toit ouvrant, jantes Borrani
- Combinaison de couleurs élégante

- ***TY7 engine power***
- ***Sunroof, Borrani rims***
- ***Elegant color combination***



Ainsi que le confirme une copie de sa seconde carte grise, cette HK 500 fut immatriculée neuve le 26 septembre 1960 dans l'Aude. Elle passe ensuite entre les mains d'un garagiste de l'Isère le 13 décembre 1962 avant d'être vendue en Alsace le 15 septembre 1980. Puis, le 21 mars 1983, elle est importée en Suisse par un avocat. Elle connait ensuite trois propriétaires avant d'être achetée par Claude Frésard en novembre 2000. C'est auprès d'un collectionneur de l'Essonne qu'Alain Ragault en fait l'acquisition en 2003. De teinte gris canon de fusil, elle est équipée d'une caisse étroite repeinte en 2015 qui devait équiper un modèle antérieur. L'habitacle en cuir gris avec moquettes assorties est partiellement restauré et patiné. Il est agrémenté d'un toit ouvrant à commande manuelle. Le moteur est bien le TY7 conforme au modèle, tandis que la boîte de vitesses est une ZF manuelle, remplacée en échange standard en 2006. L'ouverture du coffre laisse découvrir un ensemble de trois valises sur-mesure, bien pratiques lorsque l'on sait que la goulotte de remplissage d'essence se trouve précisément dans le coffre! Une liste exhaustive des travaux effectués depuis que la voiture est entrée dans la collection est présente, incluant notamment le remplacement du couple cônique, de l'embrayage, des amortisseurs ou encore des pneumatiques. Avec son élégante combinaison de couleurs, ses roues fil Borrani et son toit ouvrant, ce coupé puissant est une invitation au voyage.

As can be seen from the car's second registration document, this HK 500 was registered new on 26 September 1960 in Aude. It then passed into the hands of a mechanic in Isère on 13 December 1962 before being sold in Alsace on 15 September 1980. On 21 March 1983 it was imported into Switzerland by a lawyer. It then had three more owners before being bought by Claude Frésard in November 2000. It was from a collector in Essonne that Alain Ragault acquired it in 2003. Gunmetal grey in color, it is equipped with a narrow body repainted in 2015 which was to equip an earlier model. The grey leather interior with matching carpets is partially restored and weathered. It has a manually operated sunroof. The engine is the TY7 conforming to the model, while the gearbox is a manual ZF, replaced as a standard exchange in 2006. Opening the trunk reveals a set of three tailor-made suitcases, very practical when knowing that the fuel filler neck is located precisely in the trunk! An exhaustive list of the work carried out since the car entered the collection is available, including the replacement of the bevel gear, the clutch, the shock absorbers and the tyres. With its elegant color combination, Borrani wire wheels and sunroof, this powerful coupé is a great way to travel around.

15

1946 DELAGE D6 3L OLYMPIC CABRIOLET PAR DENS

Carte grise française
French title

Châssis nº 880010
Moteur nº 880010

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

- Châssis Olympic à 3 carburateurs
- Superbe dessin, trois exemplaires connus
- Moteur d'origine

- ***Olympic chassis with triple carburetors***
- ***Superb design, three known cars***
- ***Original engine***



Homologuée par les Mines le 11 avril 1939, la Delage D6 3L est proposée en deux empattements, 3.15 et 3.30 m, tandis que la version Olympic repose sur le châssis le plus court et dispose d'un moteur plus puissant grâce au montage de 3 carburateurs. La D6 3L est maintenue au catalogue au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, et le modèle proposé est l'un d'eux. Ce châssis Olympic est sorti d'usine fin 1947 pour être confié au carrossier L&A Dens Frères, à Anvers et y recevoir une élégante carrosserie cabriolet 4 places sous capote dont trois exemplaires auraient été réalisés. Preuve que la ligne ponton n'a pas encore convaincu tous les carrossiers à la fin des années 40, c'est la fluidité de sa ligne, notamment pour la partie arrière, qui avait séduit Alain Ragault et l'avait invité à faire une exception à Facel Vega ! La voiture avait bénéficié d'une restauration ancienne lors de son achat en 2006. Une ancienne facture mentionne une réfection de la boîte Cotal en 1985 alors que le beau cabriolet était immatriculé depuis 1982 dans le Val d'Oise. Une importante liste des travaux d'entretien effectués entre 2006 et 2018 figure dans le dossier. Une révision générale de principe sera à effectuer avant de reprendre la route, mais cette Delage au châssis performant et à la carrosserie rare et réussie mérite de rejoindre une belle collection.

Approved by the French homologation authorities on 11 April 1939, the Delage D6 3L was offered in two wheelbases of 3.15 and 3.30m, while the Olympic version was based on the shorter chassis and had a more powerful engine thanks to triple carburetors. The D6 3L was on offer after the Second World War, and the model on offer is one of them. This Olympic chassis left the factory at the end of 1947 to be coachbuilt by L&A Dens Frères, in Antwerp, and the car received an elegant 4-seater cabriolet body with a hood, three of which would have been made. Proof that the pontoon line had not yet convinced all the coachbuilders by the end of the 1940s, it was the fluidity of its line, especially at the rear, which seduced Alain Ragault and convinced him to make an exception to Facel Vega! The car has had an older restoration when it was purchased in 2006. An old invoice mentions a repair of the Cotal gearbox in 1985 when the beautiful convertible had been registered in the Val d'Oise (since 1982). An extensive list of maintenance work carried out between 2006 and 2018 is on file. A general overhaul will need to be carried out before the car can hit the road again, but this Delage with its high-performance chassis and rare bodywork deserves to join a fine collection.

16

1931 CADILLAC CONVERTIBLE COUPÉ V12 370A PAR FLEETWOOD

Carte grise française
French title

Châssis nº 1005430
Moteur nº 1005430/5735
Carrosserie : Style 4735 # 362

90.000 - 130.000 €

- Exceptionnelle carrosserie Roadster
- Moteur V12 de 6.3 litre
- Restauration ancienne de grande qualité

- *Exceptional Roadster bodywork*
- *6.3-liter V12 engine*
- *High quality old restoration*



Importée des Etats-Unis en 1991 via la Belgique, cette Cadillac rejoignit la France en 1993 où elle fût exposée à Rétromobile et revendue à un amateur du sud de la France. Ce dernier la céda en 2003, après avoir parcouru 8000 km à un autre amateur normand. 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, sa trappe à sac de golf sur le côté droit et son Rumble Seat lui confèrent un charme désuet. Quelques factures accompagnent la voiture, notamment celle de la réfection de la dynamo et de son régulateur par les bobinages Houdanais, de services et d'entretiens ainsi que ses contrôles techniques. Elle est équipée d'un coupe batterie, d'un filtre à huile à cartouche moderne, d'un manomètre de pression d'essence et d'une pompe électrique. Le second rapport a tendance à sauter parfois et la carburation nécessite une mise au point. La restauration de grande qualité dont elle avait bénéficié il y a plus de 30 ans aux USA met en valeur l'élégance de ce roadster, avec sa superbe combinaison de couleurs et ses détails soignés à l'extrême. Emblématique de la démesure et de la flamboyance des automobiles imaginées lors des années folles, cette rare Cadillac V12 Convertible coupé est une pièce de collection exceptionnelle.

Imported from the United States in 1991 via Belgium, this Cadillac reached France in 1993 where it was exhibited at Rétromobile and sold to an enthusiast in the south of France. The latter sold it in 2003, after having covered 8000 km, to another enthusiast from Normandy. The leather upholstery is beautiful, all the instrumentation is original. The two imposing spare wheels on the front fenders, its golf bag hatch on the right side and its Rumble Seat give it an old-fashioned charm. Some invoices come with the car, in particular the repair of the dynamo and its regulator by Houdanais windings, services and overhauls, as well as its technical controls. It is equipped with a battery switch, a modern cartridge oil filter, a fuel pressure gauge, and an electric pump. The second gear tends to skip sometimes, and the carburation needs a tune-up. The high-quality restoration is from more than 30 years ago in the USA and highlights the elegance of this roadster, in its superb combination of colors and its meticulous attention to detail. Emblematic of the excess and flamboyance of automobiles from the Roaring Twenties, this rare Cadillac V12 Convertible Coupe is an exceptional collector's item.

17

1939 RENAULT VIVA GRAND SPORT CABRIOLET (BDVI)

Carte grise française
French title

Châssis nº 930988

80.000 - 120.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Dans la même famille depuis 1969 !
- Importante restauration entre 2005 et 2016
- Modèle rare et élégant

- *In the same family since 1969!*
- *Comprehensive restoration between 2005 and 2016*
- *Rare and elegant model*



« Voiture élégante, d'une rare distinction pour les voyages, la vie mondaine. » Voici résumée par une publicité d'époque la philosophie de la gamme Stella, figurée par une étoile, qui regroupait les modèles les plus luxueux de Renault avant-guerre.

L'exemplaire présenté, un rare cabriolet deux places avec spider de la dernière année de production a été acheté en 1969 par Jean Desgardins, père de l'actuel propriétaire et directeur du département « Ancêtres et classiques » du Club des Amateurs d'Anciennes Renault (CAR). Dans un article de 8 pages dédié à la voiture dans Rétroviseur, son fils rappelle que la voiture fut vendue neuve début 1939 à un avocat résidant avenue Foch à Paris et que la voiture fut certainement abandonnée à Nogent le Rotrou lors de l'exode en mai suivant, probablement en panne d'essence. Lors de son achat en 1969, la voiture fut remise en route afin de regagner la capitale par la route, mais les bielles furent coulées à 40 km de l'arrivée ! Le moteur fut refait avec un second trouvé par chance dans une casse. Soigneusement conservé dans la famille depuis, l'élégant cabriolet a bénéficié d'une restauration entre 2005 et 2016, la tôlerie et peinture étant confiée à la carrosserie Lecoq, et la partie mécanique et électrique à Automobiles d'Antan à Châtillon. Un dossier de factures de près de 48 000€ détaille les travaux effectués. Particulièrement élégant, avec son pare-brise rabattable, sa teinte bleu nuit mariée à un intérieur cuir brun, ce rare cabriolet Viva Grand Sport à l'historique limpide est une pièce de collection que l'on ne rencontre que très rarement.

"Elegant car, of rare distinction" was the period advertisement summarizing the philosophy of the Stella range, represented by a star, which were the most luxurious pre-war Renaults.

The car on offer, a rare two-seater convertible with spider bodywork from the last year of production, was purchased in 1969 by Jean Desgardins, father of the current owner and director of the "Ancêtres et classiques" department of the Club des Amateurs d'Anciennes Renault (CAR). In an 8-page article dedicated to the car in Retroviseur, his son recalls that the car was sold new at the beginning of 1939 to a lawyer in Paris and certainly abandoned in Nogent le Rotrou during the exodus in May 1940, probably when it ran out of gas. When it was purchased in 1969, the car was restarted in order to drive back to the capital, but the connecting rods broke 40 km after! The engine was refurbished with a second connecting rod found by chance in a scrapyard. Carefully preserved in the family since then, it received a comprehensive restoration between 2005 and 2016, the sheet metal work and painting was entrusted to coachbuilder Lecoq, the engine and electricals to Automobiles d'Antan in Châtillon. A folder of invoices of nearly €48,000 details the work carried out. Particularly elegant, with its folding windscreen and its midnight blue tint paired with a brown leather interior, this rare Viva Grand Sport cabriolet with its clear history is a collectible that you will rarely come across.

18

1962 CITROËN DS 19 CABRIOLET « LE CADDY » PAR CHAPRON

Titre de circulation norvégien
Norwegian title

Châssis nº 4245419
Numéro Chapron 7487

120.000 - 180.000 €

- Seulement 34 exemplaires produits
- Coloris d'origine
- Vendu neuf à Zurich

- *Just 34 examples produced*
- *Original colours*
- *Sold new in Zurich*



Chapron proposait sa propre gamme de carrosseries, dont le cabriolet baptisé « Le Caddy », sur la base de l'ID 19. Cette version ne sera produite qu'à 34 exemplaires.

Celui que nous présentons, ainsi que le confirme la fiche de construction Chapron, fut commandé par Schlotterbeck, l'agent Citroën de Zurich en Suisse. Le châssis fut livré le 23 octobre 1962 et est sorti des ateliers le 22 novembre suivant. Ce précieux document précise un « habillage complet » pour la carrosserie et une teinte blanche, assortie à la capote doublée en drap. La sellerie rouge vif était assortie aux jantes et des phares anti-brouillard complétaient les équipements de série. L'élégant cabriolet a visiblement passé l'essentiel de sa vie en Suisse, puisque c'est au Musée automobile de Muriaux que le père de l'actuel propriétaire en a fait l'acquisition en 1997. Ce dernier, fin-connaisseur de Citroën, vice-président du club SM de Norvège et très actif dans le domaine des Citroën de collection avait alors ramené la « Le Caddy » par la route jusqu'en Norvège, à Oslo ! Anciennement restaurée, la voiture fut ensuite entretenue et l'intérieur refait dans la même configuration qu'à l'origine à l'exception de la capote devenue noire. Ancien mécanicien Citroën, il assurait lui-même l'entretien de sa voiture qu'il décida de transmettre à son fils en 2017. La carrosserie a été anciennement repeinte et dispose de ses badges et baguettes spécifiques, tandis que le tableau de bord est complété d'un autoradio Continental Edison. En bon état de fonctionnement, cet exemplaire rarissime sera apprécié des esthètes et mérite de rejoindre une nouvelle collection de qualité.

Chapron offered its own range of bodies, including a cabriolet known as "Le Caddy" built on the base of the ID 19. Just 34 examples of this version were produced.

The one we are presenting, as confirmed by the Chapron build sheet, was ordered by Schlotterbeck, the Citroën agent in Zurich, Switzerland. The chassis was delivered on 23 October 1962 and left the workshop on 22 November. This precious document specifies a "full presentation" for the bodywork and white paintwork, with matching fabric lined hood. The bright red upholstery matched the wheels and fog-lamps completed the standard equipment. This elegant cabriolet has obviously spent most of its life in Switzerland, as it was from the Musée automobile in Muriaux that the father of the current owner acquired the car in 1997. The father, a genuine Citroën connoisseur, vice-president of the SM Club of Norway and very active in the field of collectors' Citroëns, took his "Le Caddy" to Oslo in Norway, by road! Previously restored, the car was serviced and the interior re-done to the original configuration, with the exception of the hood which became black. A former Citroën mechanic, he maintained the car himself, and decided to pass it on to his son in 2017. The bodywork has been repainted in the past and displays its specific badges and chrome trim, and the dashboard is competed by a Continental Edison radio. In good working order, this extremely rare example will be appreciated by aesthetes. It merits joining a new quality collection.

19

1938 DELAGE D8 120 CABRIOLET PAR VANVOOREN

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis nº 51613
Moteur nº 51613

650.000 - 850.000 €

- Commandé neuf par le Shah Aga Khan III
- Restauration ancienne de qualité
- Dessin extraordinaire
- Un seul propriétaire pendant 44 ans

- *Ordered new by the Shah Aga Khan III*
- *Older high-quality restoration*
- *Extraordinary design*
- *Same owner for 44 years*



Vaisseau amirale de la gamme Delage à partir de 1936, le châssis D8-120 était le reflet de ce que l'on pouvait trouver de mieux en France à cette époque. Son puissant 8 cylindres en lignes dont la puissance avait été portée à 115cv en 1938 avec l'augmentation de sa cylindrée à 4.7L, nécessitait un capot d'une longueur fantastique qui inspira les nombreux carrossiers qui jetèrent leur dévolu sur ce fabuleux châssis. Signe de puissance, de massives tubulures d'échappement chromées sortaient du capot droit pour replonger dans l'aile, tandis que certaines réalisations poussaient le fantasme à l'ajout de tubulures factices identiques du côté opposé, afin de parfaire la symétrie de l'ensemble.

C'est le cas du châssis 51613, sorti des usines Delage en 1938 et conduit chez Vanvooren à Courbevoie afin d'y recevoir une exceptionnelle carrosserie de cabriolet à 4/5 places sous capote. Il fut tout d'abord la propriété du Shah Aga Khan III et immatriculé neuf à Paris 1111 RM 1. Il est à noter que la Delahaye 135 Figoni du Shah portait le numéro 1111 RK 6, et qu'en conséquence, le numéro 1111 résultait d'une demande particulière. Une copie d'une ancienne carte grise nous apprend que le véhicule change de titre de circulation le 16 juin 1948, tout en restant à Paris, puis c'est Joseph Pollet, mécanicien de Rueil Malmaison qui en fait l'acquisition le 13 novembre 1959. En 1960, la voiture est achetée

The flagship model of the Delage range from 1936, the D8-120 chassis reflected the best that could be found in France at that time. Its powerful straight-eight engine, which increased to 4.7-litres and 115 bhp in 1938, required a fantastically long bonnet, inspiring numerous coachbuilders who had their sights set on this fabulous chassis. Massive chrome exhaust pipes emerged from the right side of the bonnet to plunge back into the wing, a clear demonstration of the car's power. Certain creations took this look to another level, adding identical dummy pipes installed on the opposite side, to perfect the symmetry.

This is the case with chassis 51613 that left the Delage factories in 1938. It was taken to Vanvooren in Courbevoie to be given an exceptional cabriolet body, with 4/5 seats under its hood. The car was registered new in Paris, given the number 1111 RM 1 for the first owner, the Shah Aga Khan III. It is notable that the Shah's Delahaye 135 Figoni bore the number 1111 RK 6, and so number 1111 was the result of a special request. A copy of an old registration document tells us that the vehicle remained in Paris but changed title on 16 June 1948. The next owner was Joseph Pollet, a mechanic from Rueil Malmaison, who acquired the car on 13 November 1959. In 1960, it was bought by Jean Salis, well known in the world







Telle que découverte en 1979 / As discovered in 1979 © DR

par Jean Salis, bien connu dans l'aviation ancienne et qui posséda jusqu'à trois Delage D8 120 (une bleue, une blanche, et une rouge - 51613). Des photos de cette époque montrent que la voiture a reçu une calandre spéciale et ne roule visiblement plus. La voiture passe ensuite entre les mains de Ray Jones avant d'être vendue en 1979 à M. Yvon de Saintes. C'est auprès de ce dernier que M. Smits collectionneur hollandais averti, en fait l'acquisition en 1979, le compteur affiche 12 740 km. La voiture est alors toujours complète, non roulante et à restaurer intégralement. Le dossier très important accompagnant cette Œuvre d'Art contient un reportage photographique de la sortie de grange à l'époque témoignant de l'état de la voiture lors de sa découverte. Egalement, on y trouve l'intégralité des photos de la restauration du démontage complet depuis le châssis, de chaque pièce de carrosserie, d'intérieur, de la mécanique, des suspensions, toutes minutieusement classées puis refaites une à une, jusqu'au remontage total et à l'assemblage précis. A cette occasion, la calandre fut remise dans sa configuration d'origine. Le travail fut exceptionnellement bien réalisé puisqu'aujourd'hui, cette D8 120 se trouve encore dans un superbe état, juste patiné comme nous aimons les automobiles. Nous avons eu le plaisir de réaliser un essai de la voiture, constatant que le puissant 8 cylindres fonctionne de manière très satisfaisante, relayé par l'agréable boîte de vitesses Cotal. Que ce soit capoté ou décapoté, la ligne si élégante et racée de ce cabriolet est à couper le souffle, le degré de finition et de raffinement de l'ensemble confirment que cette D8-120 représente ce qui se faisait de mieux en France avant la seconde guerre mondiale. Une pièce de collection majeure à la provenance prestigieuse avec un historique parfaitement suivi et un dossier très conséquent l'accompagnant.

of vintage aircraft, who already owned three Delage D8 120s (a blue, a white and a red - 51613). Photos from this period show the car obviously not running and with a special radiator grille. It then passed into the hands of Ray Jones before being sold in 1979 to Mr Yvon from Saintes. It was from the latter that Mr Smits, a discerning Dutch collector, acquired it in 1979 when the odometer stood at 12 740 km. The car then was complete, not running and in need of a full restoration. The comprehensive file accompanying this work of art contains a photographic report of this barn-find, testifying to the condition of the car when it was discovered. Also included is a set of photographs of the restoration, documenting the job from dismantling it down to the chassis, with each part of the bodywork, the interior, all mechanical elements, the suspension, all studiously classified then rebuilt, bit by bit, through to its complete and meticulous re-assembly. At this point the radiator grille was returned to its original configuration. The work was of an exceptionally high standard as today, this D8 120 remains in superb condition, simply patinated as we like automobiles to be.

We had the pleasure of a test drive and experienced the powerful 8-cylinder engine running very well, connected to a lovely Cotal gearbox. Hood up or down, the elegant and sporty design of this cabriolet is spectacular. The overall level of finish and sophistication confirms that this D8-120 does indeed represent the best in France before the Second World War. A major collector's piece with a prestigious provenance and fully continuous history coming with a substantial file.

20

1960 TRIUMPH TR3 A

Carte grise française
French title

Châssis nº TS71541L
Moteur nº CT78248E

25.000 - 35.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Dans la collection depuis 34 ans !
- Restauration ancienne soignée
- Améliorations techniques et de sécurité

- ***In the collection for 34 years!***
- ***Careful older restoration***
- ***Technical and safety improvements***



Connue sous le nom TR3 « A », sans que cette appellation ne soit officielle chez le constructeur, cette évolution de la TR3 apparue en 1957 était reconnaissable par sa calandre plus large, ses poignées de portes et de coffre, tandis que sa puissance était accrue.

L'exemplaire présenté est une conduite à gauche d'origine et a rejoint la collection dès 1988. Il a bénéficié d'une restauration ancienne complète de qualité. L'élégante peinture bleu ciel est en bon état, et les soubassements sont sains. Les équipements « tous temps » sont présents : capote, side-screens et couvre-tonneau. A bord, deux sièges baquets avec appuie-tête et harnais ont été installés pour plus de sécurité. La sellerie avait été restaurée en 1998. Le tableau de bord est complet, avec son compteur en km/h situé derrière le volant conforme à l'origine. Le bloc moteur provient d'une TR4 A et est coiffé d'une culasse équipée au sans plomb montée en 2004. Un démarreur haut rendement, ainsi qu'un alternateur et un allumage électronique en facilitent son utilisation. Une barre stabilisatrice additionnelle a été adaptée afin d'améliorer la précision du train avant. N'ayant pas été utilisée depuis environ un an, les freins devront être vérifiés et la batterie remplacée, mais la mécanique fonctionne de manière satisfaisante, tout comme l'embrayage et la boîte de vitesses. Ce charmant roadster fera la joie des amateurs souhaitant circuler à bord d'une voiture remise en état pour rouler en sécurité dans les conditions de circulation actuelles.

Known under the name TR3 "A", without this name being official with the manufacturer, this evolution of the TR3 appeared in 1957, and was recognizable by its wider grille, its door and trunk handles, while its power went up.

The example on offer is an original left-hand driver and joined the collection in 1988. It has benefited from a high-quality restoration some years ago. The elegant sky-blue paintwork is in good condition, and the underbody is sound. All-weather equipment is present: hood, side-screens, and tonneau cover. Two bucket seats with headrests and harnesses have been installed for greater safety. The upholstery was restored in 1998. The dashboard is complete, with its km/h counter located behind the original steering wheel. The engine block comes from a TR4 A and is topped with an unleaded cylinder head fitted in 2004. A high-efficiency starter, as well as an alternator and electronic ignition make it easy to use the car. An additional stabilizer bar has been adapted to improve the handling. Not having been used for about a year, the brakes will have to be checked and the battery replaced, but the mechanicals work satisfactorily, as do the clutch and the gearbox. This charming roadster will delight enthusiasts who would like to travel around in a safe car in current traffic conditions.

21

1956 JAGUAR XK140 FHC

Carte grise française
French title

Châssis nº S804685DN
Moteur nº K-5972-8

35.000 - 45.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Important dossier de factures
- Nombreuses améliorations techniques
- Eligible dans de nombreuses compétitions historiques

- ***Impressive folder of invoices***
- ***Many technical improvements***
- ***Eligible in many historical competitions***



Vendue en 1956 par l'agent P.J. Evans de Birmingham en Angleterre, cette XK 140 RHD fut délivrée neuve de couleur crème avec intérieur rouge. Ainsi que le précise la lettre S qui précède son numéro de série, il s'agissait d'une version « special equipment » équipée d'une culasse type C. C'est en 1995 que notre gentleman driver s'en était porté acquéreur, et la même année, avait faire repeindre la carrosserie. En 1997, c'était au tour de la sellerie d'être intégralement restaurée en cuir rouge, en intégrant des sièges plus enveloppants qu'à l'origine, complétés de harnais. En 2012, le moteur fut confié à Retro Roadster pour un démontage et une remise en état. A cette occasion, la boîte de vitesses fût également démontée et révisée. Notons au passage que le moteur est équipé d'un démarreur haute performance, d'une pompe à essence électrique, d'un allumage électronique, et d'un ventilateur additionnel. En 2015, un réservoir d'essence en aluminium et des barres de torsion améliorées furent installées, tandis que le pont bénéficiait d'une tulipe de nez de pont renforcée et d'un carter arrière en alliage léger. Equipé de quatre freins à disques et d'une direction assistée, cet élégant coupé fonctionne bien et s'avère agréable à l'usage. Immobilisé depuis un an, il devra bénéficier des vérifications d'usage.

Sold in 1956 by the dealer P.J. Evans of Birmingham, England, this XK 140 RHD was delivered in cream color with red interior. As specified by the letter S which precedes its serial number, it was a "special equipment" version equipped with a Type C cylinder head. It was in 1995 that our gentleman driver acquired it, and the same year, he had the bodywork repainted. In 1997, the upholstery was completely restored in red leather, integrating more enveloping seats and harnesses. In 2012, the engine was given to Retro Roadster for dismantling and overhaul. On this occasion, the gearbox was also dismantled and overhauled. It may be worth noting that the engine is equipped with a high-performance starter, an electric fuel pump, electronic ignition, and an additional fan. In 2015, an aluminum fuel tank and improved torsion bars were fitted, while the axle benefited from a reinforced axle nose tulip and a light alloy rear sump. Equipped with four disc brakes and power steering, this elegant coupe drives well. Immobile for a year, it will need to be serviced before being driven.

22

1967 FERRARI 330 GT 2+2

Carte grise française
French title

Châssis nº 9763
Moteur nº 9763

250.000 - 300.000 €

- Matching numbers, matching colours
- Historique connu depuis l'origine
- Restauration soignée

- ***Matching numbers, matching colours***
- ***History known since new***
- ***Meticulously restored***



La 330 GT 2+2 fut présentée au Salon de Bruxelles en 1964. Le moteur est le fameux V12 Colombo largement éprouvé en compétition. Elle succède à la 250 GTE, avec une cylindrée augmentée de 960 cm³, et une puissance passant de 240 à 300 ch. Dès 1965, Pininfarina dessine un nouvel avant à deux phares, plus élégant que les quatre de la version précédente. Ce modèle produit en 455 exemplaires de 1965 à 1967, est équipé d'une boîte cinq vitesses, la vitesse maximum est de 240 km/h, le 400 mètres départ arrêté est couvert en 15'9. Elégante, performante et raffinée, la 330 GT résume l'esprit du grand tourisme à l'italienne de l'époque.

L'exemplaire présenté est sorti des usines de Maranello de couleur « Grigio Notte » avec sellerie en cuir « Nero Franzi » et moquettes rouge. La facture d'achat d'origine présente dans le dossier, ainsi que le carnet de garantie original confirment que c'est l'agent Ferrari de Madrid, Tayre, qui la vendit neuve le 12 juin 1967 à la société Movil Dior SL, puis c'est le 3 juillet suivant qu'elle fut immatriculée. Une seconde facture du 13 juin témoigne du montage de l'autoradio Autovox toujours présent à ce jour. La voiture change ensuite de mains en 1986 alors qu'elle affiche 65 000 km au compteur, puis est revendue la même année. Elle

The 330 GT 2+2 was presented at the Brussels Motor Show in 1964. Its famous Colombo V12 engine was well proven in competition. Succeeding the 250 GTE, its capacity increased by 960 cc and power rose from 240 to 300 bhp. In 1965, Pininfarina redesigned the front of the car with single headlamps, which were more elegant than the twin headlamps of the previous version. 455 examples of this model were built from 1965–1967; fitted with a five-speed gearbox, it could reach a top speed of 240 kph and cover the standing 400 m in 15.9 sec. Elegant, fast and refined, the 330 GT epitomised Italian grand touring in its day.

This example left the factory in Maranello finished in 'Grigio Notte' with 'Nero Franzi' leather upholstery and red carpets. The original sales invoice and warranty booklet, present in the file, confirm that it was sold new on 12 June 1967 by the Ferrari dealer in Madrid, Tayre, to the company Movil Dior, and then registered on 3 July that year. A second invoice dated 13 June shows that an Autovox radio was installed, and this remains present today. The car changed hands in 1986, when the odometer was reading 65,000 km, and was then sold again the same year.









restera ensuite entre les mains du même propriétaire jusqu'en 2014 ; elle est devenue rouge et affiche 76 230 km. C'est l'année suivante qu'est entreprise une restauration étalée sur près de trois ans avec mise à nu de la carrosserie afin de la repeindre dans sa teinte d'origine. La superbe sellerie d'origine est conservée pour toutes les parties qui le permettent, tandis que les moquettes sont remplacées. La mécanique et les trains roulants font également l'objet d'une remise en état dont témoignent des factures. Les jantes Campagnolo d'origine font alors place à de magnifiques Borrani à rayons. En 2017, la voiture remportera le 1er prix lors du concours organisé à l'occasion d'Autobello à Madrid. C'est en 2019 que notre collectionneur succombe à son rêve de Ferrari et intègre la seule voiture italienne de sa collection. Une petite révision sera alors effectuée chez Retro Roadster la même année. Bien que la batterie soit hors d'usage après un peu plus d'un an d'inutilisation, la mécanique fonctionne parfaitement, et s'avère bien réglée. Restaurée en prenant soin de conserver ce qui pouvait l'être, et dans le respect de sa configuration d'origine, cette très belle 330 est une véritable invitation.

After this, it remained in the same ownership until 2014, when it had covered 76,230 km and had been resprayed red. The following year, a restoration lasting nearly three years began; the body was stripped to bare metal and repainted in its original colour. Wherever possible, the magnificent original upholstery was kept, while the carpets were replaced. The engine and running gear were also restored, as can be seen from the invoices. The original Campagnolo rims were replaced by a superb set of Borrani wire wheels. In 2017, the car won first prize at the concours organised by Autobello in Madrid. In 2019, our client gave in to his dream to own a Ferrari and added the only Italian car to his collection. A minor service was carried out by Retro Roadster the same year. Although the battery is no longer working after being unused for just over a year, the engine runs perfectly and is correctly set up. Restored to its original specification and with every care taken to preserve whatever could be kept, this very attractive 330 is a choice item for the collector and an invitation to set out on a trip.

23

1967 SUNBEAM ALPINE TIGER V8 260 MK I AVEC HARD-TOP

Carte grise française
French title

Châssis nº B9473575LRO

65.000 - 85.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Rarissime version française d'origine
- Restauration de qualité
- Performances impressionnantes !

- ***Extremely rare, original French version***
- ***High quality restoration***
- ***Impressive performance !***



Rare, la Sunbeam Tiger présente l'avantage d'une ligne élégante combinée à un moteur puissant. Pour lui donner naissance, Carroll Shelby a appliqué la même recette qu'avec l'AC Cobra, avec l'aide de son ami Ken Miles, en plaçant dans la Sunbeam Alpine un V8 Ford de 260 ci (4,2 litres). Le rachat de Rootes (qui possédait Sunbeam) par Chrysler a sonné le glas du modèle. L'exemplaire présenté fait partie de la poignée d'unités aux spécifications de l'Europe continentale, vendues neuves en France via le réseau SIMCA. C'est en 2015 que notre collectionneur est parvenu à dénicher cette pièce exceptionnelle, qui plus est équipée de son hard-top. Elle fut immédiatement équipée de jantes Minilite en 14' chaussées de pneus Yokohama. La voiture venait de bénéficier d'une restauration complète, mais par acquis de conscience, une importante révision générale pour un montant de plus de 13 000€ fut effectuée par Retro Roadster en février 2016 et quelques mois plus tard, une capote en alpaga neuve fut confectionnée. En 2018, la dynamo fut refaite et des étriers 4 pistons furent montés à l'avant accompagnés de disques neufs.

Restaurée avec soin et en bon état de fonctionnement, cette Alpine 260 n'a pas roulé depuis plus d'un an, il conviendra de réviser les freins et de remplacer la batterie. Une occasion qui ne se représentera pas de sitôt !

The rare Sunbeam Tiger has the advantage of elegant styling combined with a powerful engine. In creating it, Carroll Shelby applied the same recipe as for the AC Cobra, with the help of his friend Ken Miles, and the Sunbeam Alpine was fitted with a Ford V8 260 ci (4.2-litre) engine. The acquisition of Rootes (which owned Sunbeam) by Chrysler spelled the end for the model. The example presented is one of a handful of cars configured to Continental European specification, sold new in France through the SIMCA network. It was in 2015 that our collector discovered this exceptional example, equipped with its hardtop. It was immediately fitted with 14" Minilite wheels and Yokohama tyres. The car had recently benefited from a full restoration, but being a conscientious owner, the car was treated to a major general service costing more than 13 000€, carried out by Retro Roadster in February 2016. A few months later, a new alpaca hood was made for it. In 2018, the dynamo was refurbished and four-piston calipers were fitted at the front along with new discs.

Carefully restored and in good running condition, this Alpine 260 has not been driven for more than a year, so the brakes should be overhauled and the battery needs replacing. Here's an opportunity that won't come round again soon!

24

1973 ROVER P6 3500 S MK I

Carte grise française
French title

Châssis nº 48400990B

25.000 - 35.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Rare dans cet état et cette combinaison de couleurs
- Moteur préparé stage 1, puissant et souple
- Restauration de grande qualité

- *Rare in this condition and this color combination*
- *Engine prepared to stage 1, powerful and flexible*
- *High quality restoration*

La Rover P6 de la vente, originaire d'Allemagne a bénéficié d'une restauration totale en 2014 pour un coût d'environ 50 000 €. Le moteur a été refait et préparé en stage I par le spécialiste britannique RPI. Engineering à Norfolk ainsi que le système de freinage. Les carburateurs sont montés sur un collecteur d'admission Offenhauser et respirent au travers de filtres à air K&N. Les collecteurs d'échappement sont en inox et une boîte de vitesses à 5 rapports à levier court a été installée. Les instruments du tableau de bord ont été refaits et elle est équipée de 4 vitres électriques, de 4 ceintures à enrouleur et d'un grand toit ouvrant manuel Finlandia Safari qui donne de la clarté à l'intérieur tout cuir. Le volant est également gainé de cuir noir et elle est montée sur des jantes Minilite en Magnésium (spéciales Police) chaussées de Vredestein VR Sprint Classic. Une radio Alpine Bluetooth est dissimulée dans la boîte à gants gauche et un coupe batterie est logé dans la malle. Cette P6, a été vendue par le garage Houtkamp Collection en Hollande à un amateur français en 2017. Elle a été choisie par le comité de sélection du célèbre concours d'élégance de Chantilly en 2022 et a participé également au Concours des journées du patrimoine au château de Neuville de Gambais cette même année. Elle fut l'objet des deux articles dans Auto Plus # 1789 et dans Auto plus Classiques # 62 en 2022. Un dossier de factures accompagne la voiture. Cette voiture siglée du Drakkar, élue voiture de l'année 1964 est prête à prendre la route toutes distances.

The Rover P6 on sale, originally from Germany, benefited from a comprehensive restoration in 2014 at a cost of approximately €50,000. The engine was redone and prepared for stage 1 by the British specialist RPI Engineering in Norfolk, as was the braking system. The carburetors are mounted on an Offenhauser intake manifold and breathe through K&N air filters. The exhaust manifolds are made of stainless steel and a short-lever 5-speed gearbox has been installed. The instruments on the dashboard have been redone and it is fitted with 4 electric windows, 4 retractable seat belts and a large Finlandia Safari manual sunroof which gives clarity to the all-leather interior. The steering wheel is also sheathed in black leather, and the car features Minilite Magnesium rims shod with Vredestein VR Sprint Classic tires. An Alpine Bluetooth radio is hidden in the left glove box and a battery switch is housed in the trunk. This P6 was sold by the Houtkamp Collection garage in Holland to a French enthusiast in 2017. It was chosen by the selection committee for the famous Chantilly Elegance competition in 2022 and also participated in the Concours des journées du partrimoine at the Château de Neuville de Gambais that same year. It was the subject of two articles in Auto Plus # 1789 and in Auto Plus Classiques # 62 in 2022. A file of invoices comes with the car. This car features a Drakkar logo, and it was voted Car of the Year 1964, and is all ready to hit the road.



25

Même propriétaire depuis 1968, 99 289 km d'origine / *In the same ownership since 1968, 99,289 km from new*

1960 ASTON MARTIN DB4 SÉRIE 2

Carte grise française
French title

Châssis n° DB4/476/L
Moteur n° 370/466

350.000 - 500.000 €

- Vendue neuve en France, trois propriétaires seulement
- État d'origine exceptionnellement bien préservé
- Moteur et teintes d'origine

- *Sold new in France, only three owners*
- *Exceptionally well-preserved original condition*
- *Original engine and colour scheme*



Cela peut paraître incroyable, mais il existe encore dans les garages de France des voitures inconnues en état d'origine extrêmement bien préservé, jamais restaurées. C'est le cas de l'Aston Martin DB4 que nous présentons ici. Vendue neuve en 1960 par l'intermédiaire du garage Mirabeau à un acheteur des Hautes-Rivières, village des Ardennes à la lisière de la frontière belge, cette DB4 Série 2 avait été commandée avec les options d'un radiateur d'huile et de jantes à rayons chromés, comme le révèle sa fiche de montage usine fournie par le constructeur. On note aussi la présence d'un moteur à deux carburateurs SU, d'amortisseurs Armstrong, de pneus Dunlop et de compteurs Smiths, la teinte de carrosserie étant « Snow Shadow Grey » avec une sellerie en cuir Connolly rouge.

Le premier propriétaire n'a conservé cette voiture que quelques mois avant de la céder à une connaissance du propriétaire actuel. Celui-ci en a fait l'acquisition en 1968 et, selon son fils, la voiture affichait à cette époque un kilométrage de l'ordre de 50 000 km. Passionné d'automobile, notre acheteur possédait aussi une Salmson et une Talbot-Lago Record et, par la suite, il a fait l'acquisition d'une Aston Martin DB6. Particulièrement soigneux, il s'est arrangé pour que cette DB4 soit toujours stockée bien au sec et il en a assuré un entretien régulier, notamment auprès d'Aston Service Dorset, en Angleterre. Le dossier contient un ensemble de factures et de correspondances avec le capitaine Forshaw, directeur de cet établissement britannique réputé. On note par exemple en mars 1988, alors que le kilométrage s'élevait à 82 489 km, une révision

As incredible as it may seem, there are still unknown cars, in extremely well-preserved original condition and never restored, to be found in garages in France. Such is the case of the Aston Martin DB4 presented here. Sold new in 1960 by the Mirabeau garage to a customer from Hautes-Rivières, a village in the Ardennes on the edge of the Belgian border, this Series 2 DB4 was ordered with an oil cooler and chrome wire wheels as options, as can be seen from the works production sheet supplied by the manufacturer. The car also had an engine with two SU carburettors, Armstrong shock absorbers, Dunlop tyres and Smiths instruments; the body was finished in 'Snow Shadow Grey' with red Connolly leather upholstery.

The first owner only kept the car for a few months before selling it to an acquaintance of the current owner, who bought it in 1968. According to his son, the car had then covered about 50,000 km. A car enthusiast, he also owned a Salmson and a Talbot-Lago; later, he bought an Aston Martin DB6. A particularly careful owner, he made sure that the DB4 was always stored in the dry and that it was regularly maintained, in particular by Aston Service Dorset, in England. The history file includes a set of invoices and correspondence with Captain Forshaw, the director of this renowned British firm. In March 1988, for example, when the car had covered 82,489 km, the running gear and braking system were overhauled. From the late 1990s, as the owner grew older, he only took the DB4 out to go to Le Mans Classic, accompanied by members of







des trains roulants et du système de freinage. A partir de la fin des années 90, le propriétaire vieillissant, il ne sortira plus la DB4 que pour se rendre au Mans Classic, en compagnie de membres de sa famille comme son fils et petit-fils. A cette époque, elle est entretenue par le Garage de la Maison Neuve, aux Essarts-le-Roi. En 2006, elle affiche 97 956 km et, depuis 2010, elle a très peu roulé.

Aujourd'hui, le compteur montre 99 289 km et la voiture se présente dans un état de préservation extraordinaire. Le fils du propriétaire nous a indiqué se souvenir que, depuis l'âge de 16 ans, il aidait parfois son père qui, tous les ans, nettoyait et graissait les cuirs et lustrait manuellement la carrosserie. A tel point que, par endroit, la peinture sans doute d'origine est tellement fine qu'elle laisse presque apparaître la tôle nue. Elle offre encore un aspect remarquable pour son âge, de même que la sellerie rouge, à peine patinée par les ans. Le compartiment moteur est impeccable et le 6-cylindres double arbre 3,7 litres de 240 ch d'origine y apparaît dans toute sa pureté. Il est aussi noble que la carrosserie réalisée par Touring selon sa méthode « Superleggera », où des feuilles d'aluminium habillent un treillis tubulaire.

Souvent, les voitures de cet âge et de cette catégorie ont été restaurées, partiellement ou entièrement, parfois même plusieurs fois. Trouver une Aston Martin DB4 telle que celle-ci, vierge de toute intervention autre que celles correspondant à un entretien soigneux, est inespéré et nous sommes heureux de donner la possibilité à un nouvel amateur d'en apprécier le charme sans égal.

his family such as his son and grandson. At this time, the car was maintained by the Garage de la Maison Neuve, at Essarts-le-Roi. By 2006, it had covered 97,956 km, and since 2010 it has been driven very little.

Today, the car has 99,289 km on the clock and is in extraordinarily well-preserved condition. The owner's son recalled that from the age of 16, he sometimes helped his father who cleaned and greased the leather trim every year and polished the body by hand. So much that in places what is undoubtedly the original paint has become so thin that the bare metal can almost be seen. The paintwork still looks remarkable for its age, as does the red upholstery, which has scarcely been worn by the passing years. The engine compartment is immaculate, and the original 3.7-litre twin-cam six-cylinder engine producing 240 bhp can be seen in all its purity. It is just as noble as the bodywork produced by Touring following its 'Superleggera' method, with aluminium sheets laid over a tubular lattice-work structure.

Often, cars of this age and category have been restored, partially or completely, sometimes even several times. To find an Aston Martin DB4 like this one, unsullied by any work other than for careful maintenance, is unhoped-for, and we are delighted to give a new enthusiast the chance to enjoy its unrivalled charm.

1958 LANCIA AURELIA B 24 S CABRIOLET 3E SÉRIE

Carte grise française
French title

Châssis nº B24S/1531
Moteur nº B24/ 1651

300.000 - 350.000 €

- Vendue neuve en France
- 62 000 km, 3e main
- Entièrement d'origine, tournante
- Un des plus beaux cabriolets dans son ultime évolution

- *Sold new in France*
- *62,000 km from new, 3 owners*
- *Completely original, turns over*
- *One of the most beautiful cabriolets in its ultimate evolution*



Quand Carlo Pesenti prit le contrôle de Lancia fin 1955, la célèbre firme avait de sérieux problèmes financiers. L'immense intérêt que portait Gianni Lancia à la compétition coûtait à la firme des sommes colossales que ne compensèrent pas les succès acquis sur les circuits. Aussi quand Max Hoffman demanda à Lancia un modèle spécial pour le marché américain, Gianni Lancia s'enthousiasma pour le projet. Ce ne fut pas une version routière de la sublime D24 qui fut choisi mais une version découverte du coupé Gran Turismo de l'Aurelia apparue en 1950 dans sa version 4 portes motorisée par le célèbre six cylindres en V à 60°. La cylindrée originale de 1750 cm^3 passa à deux litres en 1951, puis à 2,5 litres en 1953. En 1954, l'Aurelia fut dotée d'un pont de Dion et de ressorts à lames semi- elliptiques. C'est sur cette base que Pininfarina fut chargé d'étudier la version découvrable. Il était déjà chargé de la fabrication du coupé B20 qui avait pourtant été conçu par Boano, alors chez Ghia qui n'avait pu assurer la fabrication à cause de moyens plus limités. Le prototype fut terminé mi-1954 et Gianni Lancia l'utilisa comme voiture de fonction et s'en déclara enchanté malgré la conduite à droite. Il fut remplacé en 1956 par le convertible avec un pare-brise classique, des portières agrandies, un habitacle plus spacieux.

Le propriétaire ainsi que la seconde carte grise nous indiquent que cette B24 S a résidé en Corse au moins depuis 1966, fut revendue ensuite en 1985 et immatriculée à Marseille, puis, acquise en 2012 par l'actuel collectionneur du sud

When Carlo Pesenti took control of Lancia at the end of 1955, the celebrated manufacturer was suffering serious financial problems. Gianni Lancia's interest in competition cost the company vast sums of money not repaid with success on the racetrack. So when Max Hoffman asked Lancia to create a model specifically for the American market, Gianni Lancia was very enthusiastic about the project. This was not to be a road-going version of the sublime D24, but a convertible version of the Gran Turismo coupé which had appeared in 1950 as a four-door car with a six-cylinder engine in a 60° V. The original 1750cc engine became 2-litres in 1951, then 2.5-litres in 1953. In 1954, the Aurelia was given a Dion rear axle and semi-elliptical leaf springs. It was on this base that Pininfarina was commissioned to build a convertible version. The coachbuilder had already been asked to build the B20 coupé that had been designed by Boano at Ghia who, with more limited means, had been unable to guarantee its production. The prototype was finished mid-1954 and Gianni Lancia, who used it as a company car, declared himself delighted with it, even though it was right-hand drive. In 1956, it was replaced by a convertible with a conventional windscreen, larger doors and a more spacious interior.

We know from the owner and the second registration document that this B24 S resided in Corsica from at least since 1966. The car then sold in 1985 and was







de la France qui se contenta de la remiser et de la faire tourner régulièrement. Aux vues de son état de conservation exceptionnel, il est possible de l'améliorer et de la fiabiliser en lui conservant son originalité ou de la restaurer mais il est pratiquement impossible de trouver un exemplaire totalisant si peu de km, sans corrosion ni trace d'accident et ayant conservé sa peinture et sa sellerie d'origine. Les cuirs sont encore souples et non déchirés ou décousus, les contreportes en cuir sont en excellent état et le tableau de bord arbore une radio d'époque. Une étiquette de vidange datant de 1978, collée dans le compartiment moteur indique 61 000 km et le compteur, 62 252 km ! La pompe à eau vient d'être remplacée ainsi que les quatre pneus Michelin X et l'allumage révisé.

Cette Lancia Aurelia B24 S, S pour sinistra, conduite à gauche en italien, est un vivant exemple de ce que produisait Lancia et terme de sophistication mécanique, de qualité et de modernité. En effet, cette voiture de la fin des années 50, n'accuse pas son âge et se conduit comme une voiture moderne. Elle freine, tient bien la route, son équilibre est parfait grâce à la boîte/pont et son moteur pousse à tous les régimes. Quant à la carrosserie, de quel angle qu'on la regarde elle est harmonieuse et divinement proportionnée : c'est un chef-d'œuvre.

registered in Marseille before being acquired in 2012 by the current owner, a collector from the South of France, who has been happy to store it and keep the engine turning over regularly. In view of its exceptionally well-conserved condition, it would be possible to make improvements to the car's reliability while preserving its originality, or to carry out a restoration. It is practically impossible to find an example like this with such a low mileage, no sign of corrosion or damage, and with its original paintwork and upholstery. The leather has retained its suppleness and stitching and is not ripped. The leather door linings are in excellent condition and the dashboard sports a period radio. An oil change sticker, dating from 1978, attached to the engine compartment, indicates 61 000 km and the odometer displays 62 252 km! The water pump has just been changed, the ignition overhauled and it has four new Michelin X tyres.

This Lancia Aurélia B24 S, S for sinistra, left-hand drive in Italian, is a lovely example of the marque's mechanical sophistication, quality and modernity from this period. Dating from the end of the 1950s, the car belies its age and drives like a modern vehicle. It brakes, handles well, with perfect balance, the engine and transmission set up to accelerate smoothly in every gear. As for the bodywork, it is harmonious and beautifully proportioned from all angles: a masterpiece.

27

Vendue neuve en France / *Sold new in France*

1962 AC ACE BRISTOL

Carte grise française
French title

Châssis nº BEX 1196
Moteur type 100D 684

280.000 - 340.000 €

- Origine française, belle présentation
- 38 000 € de travaux chez A. Surber en 2021
- Équipements spéciaux pour améliorer l'utilisation

- *Originally supplied in France, attractively presented*
- *38,000 € spent on work with A. Surber in 2021*
- *Specially equipped to improve its usability*



Livrée neuve en janvier 1962, cette voiture a été achetée par Alfred Morille, des Parfums Raphaël, qui l'a immatriculée sous le numéro 25 LW 75. Il l'a gardée un an avant de la revendre aux Établissements Gauthier, à Paris. Cédée plus tard à la baronne d'Espin, elle n'a ensuite connu que cinq propriétaires avant celui qui la détient aujourd'hui.

Selon le rapport d'expertise qui l'accompagne, cette voiture française d'origine a fait l'objet de plusieurs interventions de restauration. D'abord entre 2006 et 2011, par le garage C2C de Bondoufle, puis par le garage RPM en 2012 et 2013. De plus, le dossier comporte une facture d'AS Classic Engineering (Alexandre Surber) datant de juillet 2021 et totalisant près de 38 000 € de travaux sur la mécanique et la carrosserie afin que la voiture soit parfaite.

Ces interventions traduisent le souci des propriétaires de pouvoir utiliser cette voiture sans souci, et ses équipements en témoignent.

Delivered new in January 1962, this car was bought by Alfred Morille, of the Parfums Raphaël company, who registered it as 25 LW 75. He kept it for a year before selling it to the Etablissements Gauthier in Paris. Later sold to the Baronne d'Espin, it had only five owners before its current keeper.

According to the valuation report, the car, originally supplied in France, has undergone restoration work on several occasions. First between 2006 and 2011, by the C2C garage in Bondoufle, and then by RPM in 2012 and 2013. The file also includes an invoice from AS Classic Engineering (Alexandre Surber) from July 2021, for a total of nearly 38,000 € of mechanical work and jobs on the bodywork to make the car perfect.

The work carried out reflects the owners' desire to use the car without any worries, and this can be seen in its equipment.









Ainsi, elle est équipée d'une crémaillère au lieu du boîtier de direction d'origine, ce qui rend la manœuvre plus légère ; d'un overdrive, ce qui permet d'abaisser le régime-moteur lors des voyages longue distance ; d'un radiateur d'huile et d'un filtre à huile à cartouche, dans un souci de lubrification efficace ; d'un radiateur de refroidissement en aluminium et d'une ligne d'échappement en inox.

Équipée du célèbre 6-cylindres d'origine BMW dans sa désirable version 100D, le moteur d'origine étant du type 100 D2, cette voiture se présente dans un état très satisfaisant et prête à prendre part aux plus belles épreuves telle que le Tour Auto. Sa teinte bleu foncé se marie magnifiquement à sa ligne sobre et élégante, et sa sellerie en cuir beige ne demande qu'à accueillir un nouvel utilisateur heureux de prendre le volant de cette voiture de « gentleman-driver ».

Accordingly, it is fitted with rack-and-pinion steering in place of the original steering box, making the car easier to manoeuvre, overdrive to reduce the engine speed on long journeys, an oil cooler and cartridge-type oil filter for more effective lubrication, and an aluminium radiator and stainless-steel exhaust system.

Equipped with the famous six-cylinder engine originally built by BMW, in its desirable 100D version – the original engine having been a Type 100 D2 – this model is in highly satisfactory condition and is ready to take part in top events like the Tour Auto. Its dark blue paintwork goes magnificently with its sober, elegant styling, while its beige leather upholstery asks only to welcome a new owner who will be happy to take the wheel of this car for the 'gentleman-driver'.

28

1953 LANCIA AURELIA B20

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis nº 2807

140.000 - 180.000 €

- Préparation de haute qualité, spécifications Nardi
- Idéale pour les rallyes historiques
- Ayant participé 5 fois aux Mille Miglia et autres

- *High-quality preparation, Nardi specifications*
- *Ideal for historic rallies*
- *Participated 5 times in the Mille Miglia and others*

Cette voiture a fait l'objet d'une préparation complète pour participer de manière efficace aux rallyes historiques. Elle a d'ailleurs pris part cinq fois à la rétrospective des Mille Miglia, deux fois au Rallye Liège-Rome-Liège et une fois au Gran Premio Nuvolari. La préparation entièrement réalisée par les excellents ateliers hollandais Mugello en 2014 (factures à l'appui) a notamment comporté les opérations suivantes : réfection complète du moteur avec arbres à cames spéciaux et spécifications Nardi ; levier de vitesses Nardi au plancher ; circuit électrique refait avec des relais neufs ; réservoir de carburant en aluminium, de grande capacité ; instruments de chronométrage Halda ; pneus Vredestein Sprint Classic ; radiateur en aluminium ; échappement spécial ; projecteurs additionnels.

Ainsi équipée, cette Lancia est une machine de rallye idéale. C'est aussi une façon de rendre hommage à ce modèle qui a terminé deuxième aux Mille Miglia 1951 avec Giovanni Bracco et Umberto Maglioli, et remporté la victoire à la Targa Florio 1952 et au Rallye de Monte Carlo en 1954 entre les mains de Louis Chiron.

Grâce à son V6 conçu par Vittorio Jano, à sa boîte-pont assurant une bonne répartition des masses et à son élégante carrosserie Pininfarina, l'Aurelia B20 est une voiture très agréable à piloter, efficace et historique.

This car has been fully prepared to effectively take part in historic rallies. It also participated five times in the classic Mille Miglia event, twice in the Liege-Rome-Liege Rally and once in the Gran Premio Nuvolari. Entirely carried out by the excellent Dutch workshops Mugello in 2014 (with supporting invoices), the preparation included the following work: complete engine rebuild with special camshafts and Nardi specifications, floor-mounted Nardi gear lever, electrical system redone with new relays, large capacity aluminium fuel tank, Halda timing devices, Vredestein Sprint Classic tyres, aluminium radiator, special exhaust and additional headlights.

Equipped in this manner, this Lancia is an ideal rally machine. It is also a way of paying tribute to this model which finished second in the 1951 Mille Miglia with Giovanni Bracco and Umberto Maglioli and, won the 1952 Targa Florio and the 1954 Monte Carlo Rally with Louis Chiron at the steering wheel.

Thanks to its V6 engine designed by Vittorio Jano, its transaxle ensuring good weight distribution and its elegant Pininfarina bodywork, the Aurelia B20 is a very pleasant, efficient and historic car to drive.



29

1975 ROLLS-ROYCE CORNICHE COUPÉ

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis nº CRX20285

60.000 - 90.000 €

- Livrée neuve en France, état d'origine splendide
- Rarissime exemplaire conduite à gauche avec toit ouvrant
- Modèle le plus cher du marché à son époque

- *Delivered new in France, in splendid original condition*
- *Extremely rare left-hand drive model with sunroof*
- *The most expensive model on the market at its time*



Sa plaque de châssis de l'importateur français « Franco Britannic Autos » laisse entendre que cette voiture a été livrée neuve en France. Elle se trouvait toutefois en Italie lorsque notre collectionneur l'a achetée, charmé par son superbe état d'origine. De plus, cette Corniche fait partie des rares coupés qui sont équipés d'un toit ouvrant d'origine.

La carrosserie bicolore beige et tabac souligne l'élégant profil et le « Spirit of Ecstasy » surmonte la haute calandre, mais c'est surtout à l'intérieur que cette voiture révèle le luxe qui a fait la réputation de la marque. De véritables fauteuils dotés d'accoudoirs et, à l'arrière, une banquette spacieuse accueillent les occupants, l'ensemble étant recouvert d'un cuir beige de qualité. Le tableau de bord en ronce de noyer est équipé de tous les instruments nécessaires, dont un compte-tours spécifique à cette version Corniche. Le cric est bien présent dans le coffre habillé de moquette et le capot dissimule le V8 dont le constructeur ne dévoilait pas la puissance, légèrement plus élevée sur la Corniche, qui bénéficiait aussi de disques de freins ventilés. Dénommé officiellement « Two-door Saloon by HJ Mulliner-Park Ward », le coupé a été produit à 1 155 exemplaires de 1971 à 1980, ce qui en fait une voiture rare, exclusive et particulièrement désirable dans l'état magnifique de celle proposée ici.

Its chassis plate from the French importer "Franco Britannic Autos" suggests that this car was delivered new in France. However, it was in Italy when our collector bought it, charmed by its superb original condition. What's more, this Corniche is one of the few coupes that is equipped with an original sunroof.

The two-tone beige and tobacco body emphasizes the elegant profile and the "Spirit of Ecstasy" surmounts the high grille, but it is the inside where the car reveals the luxury for which the brand is renowned. Genuine armchairs with armrests and, at the rear, a spacious bench seat welcome the occupants, all of it upholstered in top quality beige leather. The burl walnut dashboard is equipped with all the necessary instruments, including a rev counter specific to this Corniche version. The jack is present in the carpeted trunk and the hood conceals the V8 whose power (slightly higher on the Corniche. The Corniche also benefited from ventilated brake discs. Officially called "Two-door Saloon by HJ Mulliner-Park Ward", 1,155 units of the coupe were produced between 1971 and 1980, making it a rare, exclusive and particularly desirable car – and even more so, in the magnificent condition this one is in.

30

1968 MERCEDES-BENZ 280 SL

Titre de circulation italien
Italian title
Châssis nº 113.044 10 006901
90.000 - 130.000 €

- Superbement préservée
- Moteur 2,8L, boîte manuelle d'origine
- Teinte très originale

- ***Superbly preserved***
- ***2.8-litre engine, original manual gearbox***
- ***Very original shade***



Cette voiture est riche d'une belle histoire italienne : elle est encore accompagnée de son « libretto » d'origine et revêtue de ses plaques d'immatriculation noires (Targa nera) d'époque ! Vendue neuve à Palerme, elle a reçu l'immatriculation PA 634042 et c'est son état de conservation incroyable qui a séduit notre collectionneur. Elle est sortie d'usine de couleur « Sandbeige 467 » et c'est celle qui semble encore la sienne aujourd'hui. Équipée d'origine d'une boîte de vitesses manuelle, elle présente une sellerie marron foncé dont l'alliance avec la couleur de carrosserie donne à cette voiture un chic particulier. Un autoradio Becker Europa d'époque agrémente le superbe tableau de bord dont le raffinement est souligné par la garniture bois épousant la forme du pare-brise. Jamais entièrement restaurée, cette voiture a l'avantage d'avoir été bien préservée tout au long de son existence.

Né sous la forme 230 SL, ce modèle qui doit son surnom « Pagode » à la forme incurvée de son hard-top (absent ici) a vu sa mécanique évoluer : après le 6-cylindres 2,3 litres à injection initial, il reçoit un 2,5 litres puis, version ultime telle que la voiture présentée ici, un 2,8 litres de 170 ch. Elle trouve alors sa véritable dimension, avec un fonctionnement onctueux qui s'accorde parfaitement à la vocation touristique de cette élégante automobile.

This car has a rich Italian history: it comes with its original "libretto" and is fitted with its period black registration plates (Targa nera)! Sold new in Palermo, it received the registration PA 634042, and it was in its incredible state of preservation that seduced our collector. It came out of the factory in "Sandbeige 467" color and it has the look of one that is freshly out of the factory. Originally fitted with a manual gearbox, it has dark brown upholstery, the combination of which with the body color gives this car a particularly chic look. A period Becker Europa car radio adorns the superb dashboard, the refinement of which is underlined by the wood trim that follows the shape of the windscreen. Never completely restored, this car has the advantage of having been extremely well preserved throughout its existence.

Launched in the 230 SL form, this model, which owes its nickname "Pagoda" to the curved shape of its hard-top (absent for this car), has seen its mechanicals evolve: after the initial 2.3-litre 6-cylinder injection engine, it was powered by a 2.5 liter, and then, the ultimate version such as this one on offer, featured a 170bhp 2.8. The model is at its best in this form, with a smooth operation that fits perfectly with the touring car aspiration of this very elegant automobile.

31

1963 JAGUAR TYPE E SÉRIE I 3,8L COUPÉ PRÉPARATION "LIGHTWEIGHT"

Titre de circulation italien
Italian title
Châssis nº 888779

70.000 - 110.000 €

- Préparation ancienne très soignée
- Idéale pour épreuves de régularité
- Modèle très performant

- ***Meticulous older preparation***
- ***Ideaal for regularity events***
- ***Very powerful model***



Ce coupé Type E Série I a fait l'objet il y a une vingtaine d'années d'une préparation type « lightweight » très sérieuse, réalisée par un grand préparateur anglais. Dépouillée de ses pare-chocs, elle a reçu notamment un coupe-circuit extérieur, un bouchon d'essence à ouverture rapide, un arceau boulonné et plusieurs éléments de carrosserie en aluminium, dont le vaste capot avant fixé par des lanières en cuir. Le célèbre 6-cylindres double arbre a fait lui aussi l'objet de modifications destinées à en améliorer les performances, comme une alimentation par trois carburateurs Weber double corps avec leur six trompettes d'admission, un collecteur d'échappement et un radiateur aluminium spéciaux... L'habitacle en bon état présente deux sièges en cuir noir de belle facture et un volant gainé de cuir.

Cette belle Type E était déjà dans cette configuration quand notre collectionneur italien en a fait l'acquisition, séduit par la qualité des modifications. Dans sa superbe teinte qui se rapproche du Gun Metal Grey, avec ses jantes Dunlop à serrage central et sa ligne fluide et dépouillée, c'est une machine qui se prête à merveille aux rallyes de régularité, y compris les plus belles épreuves comme le Tour Auto. La Type E dans sa version de base est une voiture déjà très performante, et cette préparation permet de la rendre encore plus compétitive.

This Series I E-Type coupé was the subject of a very extensive «lightweight» preparation some twenty years ago, carried out by a British preparer. Stripped of its bumpers, the car was fitted with an exterior circuit-breaker, a quick-release fuel cap, bolted-in roll-bar and various elements of aluminium bodywork, including the lengthy front bonnet fastened with leather straps. The famous 6-cylinder twin-cam engine has also been modified to improve its performance. This has included fitting triple Weber carburettors with their six intake trumpets and a special aluminium exhaust manifold and radiator. The interior is in good condition with two beautifully-crafted black leather seats, and a leather-clad steering wheel.

This lovely E-Type was already in this configuration when our Italian collector acquired it, attracted by the quality of the modifications. Superb in a colour close to Gun Metal Grey, with Dunlop centre-lock wheels, this machine with its flowing and pared-down styling, is perfect for regularity rallies such as the prestigious Tour Auto. The standard E-Type is a powerful car, and this preparation makes it even more competitive.

32

1962 JAGUAR TYPE E SÉRIE I 3,8L ROADSTER

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis nº 877635

150.000 - 180.000 €

- Restauration de haute qualité par l'un des meilleurs spécialistes italiens
- Superbe combinaison de couleur
- Moteur d'origine

- ***High quality restoration by a top Italian specialist***
- ***Superb colour combination***
- ***Original engine***



Cette Type E 3,8L roadster a fait l'objet d'une restauration complète par un spécialiste bien connu de la région de Milan, Baroni Legend, spécialisé de père en fils dans la restauration de voitures anglaises et en particulier de Jaguar et d'Aston Martin. D'ailleurs, sa renommée est telle que Walter Baroni a fait en février 2011 la couverture du magazine Il Giorno car il était en train de restaurer une Aston Martin DB5 ayant appartenu à Paul McCartney.

Les travaux effectués sur la présente voiture sont donc de très grande qualité et le dossier comporte des photos ainsi que des factures qui en témoignent. De couleur noire avec sellerie en cuir rouge et capote rouge, cette voiture est magnifique à tous points de vue, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur, et même sous le capot on peut constater la grande qualité de la restauration. Notre collectionneur italien cherchait depuis longtemps une Type E 3,8L, mais voulait une voiture irréprochable, celle-ci l'a séduit par son état.

S'agissant d'un roadster Série I, il présente la ligne la plus pure de toute la gamme de Type E, avec ses phares profilés et ses minces pare-chocs, et il combine le plaisir de la conduite décapotée à celui d'un comportement sportif. En 1961 lors de sa présentation au Salon de Genève, la Type E a fait sensation. Elle continue encore aujourd'hui à étonner, tant sa forme était avant-gardiste.

This 3.8-litre E-Type roadster has been fully restored by a well-known specialist from the Milan area, Baroni Legend, a father and son team who specialise in the restoration of British cars, in particular Jaguars and Aston Martins. Moreover, their reputation is such that Walter Baroni made the cover of the magazine Il Giorno in February 2011 when he was in the process of restoring an Aston Martin DB5 that belonged to Paul McCartney.

The work on the car presented has therefore been carried out to a very high standard and the file contains photos and invoices illustrating this. Presented in black with red leather interior and red hood, this car is magnificent from all points of view, both inside and out. The high quality of the restoration is also evident under the bonnet. Having long been searching for a 3.8-litre E-Type that was immaculate, our Italian collector was won over by the condition of this car.

Being a Series I roadster, it has the purest styling of any E-type, with faired-in headlights and narrow bumpers. It combines the enjoyment of open-top driving with a sporting personality. When it was presented at the Geneva Motor Show in 1961, the E-Type caused a sensation. With its avant-garde styling, it continues to astonish today.

33

1958 JAGUAR XK150 DHC 3,4L

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis nº S827310DN

100.000 - 150.000 €

- Restauration de très haute qualité
- Combinaison de teintes d'une irrésistible élégance
- Modifications intelligentes pour une conduite magnifiée

- *Very high-quality restoration*
- *Combination of shades of irresistible elegance*
- *Clever modifications for better driving*



Cette voiture magnifique provient d'une importante collection italienne et son état est à la hauteur des qualités du modèle. En effet, elle a été complètement refaite par un spécialiste de ce modèle basé en Autriche, et le dossier qui l'accompagne, avec ses factures et ses photos, reflète les travaux importants qui ont été réalisés.

C'était à l'origine un modèle à conduite à droite. En plus d'avoir été convertie en conduite à gauche, cette voiture a bénéficié de modifications intelligentes effectuées pour en faciliter l'usage dans la circulation moderne, comme l'installation d'une boîte Getrag cinq rapports, d'un radiateur et d'une boîte à eau en aluminium, de jantes à rayons renforcées... Le prix de revient de cette restauration dépasse de toute évidence la valeur de la voiture.

L'XK 150 est l'ultime déclinaison de la formule lancée par Jaguar en 1948 avec l'XK 120 qui, avec son brillant 6-cylindres et sa ligne originale et résolument sportive, entrait avec panache dans l'ère moderne. L'XK 150 en est l'aboutissement avec une carrosserie plus spacieuse, un équipement plus cossu, un comportement plus confortable et une personnalité qui préfigure celle de la Type E. Entretemps, Jaguar a signé plusieurs victoires au Mans, ce qui souligne les qualités de cette fantastique lignée.

This magnificent car comes from an important Italian collection and its condition matches the qualities of the model. Indeed, it has been completely redone by a specialist in this model, based in Austria, and the file that accompanies it, with its invoices and photos, reflects the important work that has been carried out.

It was originally a right-hand drive model. As well as being converted to left-hand drive, this car has benefited from clever modifications made to make it easier to use in modern traffic, such as the installation of a five-speed Getrag gearbox, a radiator, and an aluminum water tank, reinforced spoked rims... The cost of this restoration clearly exceeds the value of the car.

The XK 150 is the ultimate variation of the formula launched by Jaguar in 1948 with the XK 120 which, with its brilliant 6-cylinder and its original and beautifully sporty design, entered the modern era with panache. The XK 150 is the culmination of this family, with a more spacious body, more opulent interiors, better dynamics, and a personality that foreshadows that of the E-Type. In the meantime, Jaguar won several victories at Le Mans with powertrains that underpinned this family of sportsters.

34

1936 JAGUAR SS100 2,5 L ROADSTER

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis nº 18019

200.000 - 300.000 €

- Restauration magnifique, grand respect de l'authenticité
- Une des premières SS100 produites
- Nombre de propriétaires limités et illustres

- *Stunning restoration, major emphasis on the authenticity*
- *One of the first SS100 produced*
- *Illustrious and limited amount of owners*



La voiture proposée ici est une des premières SS100 produite : la septième pour être précis. Elle a été livrée en juin 1936 en Angleterre à une Mme Agnew, dans le Northumberland et a été immatriculée CS 4100. Elle était « Nile Blue » avec sellerie en cuir bleu clair et a connu encore deux propriétaires britanniques avant d'être exportée en 1965 sous des cieux plus cléments, en Californie, achetée par Gunther Shirley, de Los Angeles. En 1989, on retrouve cette voiture au Canada et, autour de 1990, elle revient en Europe dans la collection Koelliker, à Milan. M.Koelliker était importateur Jaguar/Mitsubishi et il a entrepris une restauration complète sous l'autorité du regretté David Barber qui faisait alors autorité en la matière. A cette époque, la voiture était équipée d'un moteur 3,5L d'après-guerre installé au cours de son existence et, dans un souci d'authenticité, un bloc 2,5L a été trouvé sur une SS100 d'avant-guerre et un moteur de remplacement a été réalisé par David Barber.

This particular car is one of the first SS100 produced: the seventh to be precise. It was delivered in June 1936 in England to a Mrs Agnew in Northumberland and was registered as CS 4100. It was in "Nile Blue " colour with light blue leather upholstery and had two more British owners before being exported in 1965 into sunny California, acquired by Gunther Shirley from Los Angeles. This car was then found in Canada in 1989 and around 1990, it returned to Europe into the Koelliker collection in Milan. Mr. Koelliker was a Jaguar / Mitsubishi importer and had a full restoration carried out under the authority of the late David Barber, who was then an expert in this field. During that time, the car had been equipped with a post-war 3.5-litre engine fitted during its existence but, due to authenticity concerns, a 2.5-litre engine block was found on a pre-war SS100 and an engine replacement was therefore carried out by David Barber.







Depuis cette restauration, cette voiture a pris part avec succès à la rétrospective des Mille Miglia et au Concours d'Élégance Louis Vuitton, en 1992 à Bagatelle, avant d'être vendue en 2012 à un collectionneur italien particulièrement exigeant.

Véritable archétype du roadster sportif des années 30 avec son long capot, ses ailes élancées, ses deux gros phares encadrant une calandre ramassée et la sonorité profonde de son 6-cylindres, cette voiture magnifiquement restaurée dans un profond respect de l'origine respire la vitesse et la liberté. Son nom en témoigne, le « 100 » signifiant « 100 mph », soit 160 km/h, sa vitesse maxi : une performance brillante, à son époque.

After this restoration, this car successfully took part in the classic Mille Miglia event and the Louis Vuitton Concours d'Elegance at Bagatelle in 1992, before being sold in 2012 to a particularly demanding Italian collector.

As a true example of the sporty roadster of the 1930s with its long bonnet, its sleek wings, its two large headlights enclosing a compact grille and the deep sound of its 6-cylinder engine, this stunningly restored car has a major emphasis on its origins and emanates speed and freedom. Its "100" name says it all, meaning that it has a top speed of "100 mph", equivalent to 160 km/h: a brilliant performance for its era.



36

1962 MERCEDES-BENZ 190SL AVEC HARD-TOP

Carte grise française
French title

Châssis nº 121.040-10-024251
Moteur nº 121.928-10-002174

100.000 - 150.000 €

- Française d'origine, 2ème main
- Matching numbers and colors
- Importante documentation d'époque

- *French from new, 2 owners from new*
- *Matching numbers and colours*
- *Important period documentation*



Cette 190 SL a été vendue neuve à Paris via l'importateur Ch. Delecroix le 12 avril 1962, puis fut immatriculée le lendemain 6777 ME 75. Elle retenait déjà sa combinaison de couleurs actuelle : blanc (DB50) avec intérieur rouge, et disposait d'un hard-top ainsi que d'un autoradio Becker Europa optionnel. C'est auprès de la famille de la première propriétaire que son actuel possesseur en a fait l'acquisition en 1989, séduit par son état de préservation et l'importante documentation qui l'accompagnait. En effet, celle-ci est toujours accompagnée de sa Datenkarte qui permet de confirmer que le moteur est d'origine, de tous ses manuels de bord, incluant ceux de l'autoradio, ainsi que du manuel des pièces détachées. Préservée en état d'origine, la carrosserie est saine, bien alignée et a été anciennement repeinte. La sellerie, ainsi que la capote et la garniture du hard-top ont été soigneusement refaites en 2018. Le moteur d'origine est équipé de carburateurs Weber 40 DCOE, réputés plus fiables et faciles à régler, prolongés de cornets en lieu et place du filtre à air. La mécanique s'avère bien réglée et démarre à la première sollicitation. Cette 190 SL, produite parmi les derniers exemplaires, bénéficie des dernières évolutions du modèle, il est rarissime de trouver un exemplaire français d'origine à l'historique aussi limpide et documenté. Celui-ci est, en outre, accompagné d'une expertise réalisée en 2018.

This 190 SL was sold new in Paris via the importer Ch. Delecroix on 12 April 1962. It was then registered the next day as 6777 ME 75. It already had its current colour combination: white (DB50) with red interior and it also possessed a hardtop as well as an optional Becker Europa car radio. Its current proprietor acquired it from the first owner's family in 1989, seduced by its well-preserved condition and the extensive documentation. It is accompanied by its Datenkarte, which confirms that the engine is original, all its onboard manuals, including those of the car radio as well as the spare parts manual. Maintained in its original condition, the bodywork is sound, well aligned and was repainted in the past. The upholstery, as well as the hood and hardtop trim were carefully refurbished in 2018. The original engine is fitted with Weber 40 DCOE carburettors which are deemed more reliable and easier to adjust, extended with cones instead of the air filter. The engine is well adjusted and starts in a flash. Produced among the last examples, this 190 SL benefits from the latest evolutions of this model, it is extremely rare to find an original French example with such a clear and documented history. Also, this one includes an inspection report carried out in 2018.

37

1975 BMW 2.8L E3 BERLINE

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis nº 3040281

25.000 - 35.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Restaurée à neuf ! Etat incroyable !
- Historique d'entretien
- Manuels et trousse à outils

- *Restored to new! Incredible condition!*
- *Maintenance history*
- *Manuals and toolkit*



Livrée neuve le 30 mai 1975 en Hollande, cette berline BMW 2.8 L était d'une élégante teinte bleu « Fjord » métallisé. Elle était équipée de jantes en alliage léger, ainsi que d'une boîte automatique.

Appartenant à son deuxième propriétaire, elle a été entièrement restaurée ces dernières années et le résultat est exceptionnel. Sa restauration a d'ailleurs coûté bien plus que la valeur de l'estimation haute à laquelle ce vaisseau amiral de la marque dans les années 70 est présenté. Elle est vendue avec son carnet d'entretien dûment tamponné, son manuel d'utilisation et la liste des concessionnaires BMW d'Europe de l'époque. Elle comporte également sa trousse à outils complète à 95%, signe d'une conservation sérieuse, et constitue une occasion intéressante d'acquérir une des premières versions de berline BMW à moteur 6-cylindres, progression importante pour la marque vers le statut enviable qui est le sien aujourd'hui.

En effet, lancée en 1968, la première berline 2500 (« E3 ») constituait un pas majeur pour la marque, en reprenant les codes de la « Neue Klasse » mais avec un moteur 6-cylindres qui la projetait vers un niveau supérieur et qui sera décliné en plusieurs cylindrées et puissances, également dans les carrosseries coupés qui feront la gloire de la marque sur route et sur circuit. Avec sa calandre quatre phares, elle affichait une allure sportive qui se complétait d'un équipement luxueux.

Cette berline 2.8 L en est une superbe représentante grâce aux travaux impressionnants qu'elle a reçu. A voir absolument pendant l'exposition.

Delivered new on May 30, 1975, in Holland, this BMW 2.8 L saloon was finished in an elegant "Fjord" blue metallic color. It was equipped with light alloy rims, as well as an automatic gearbox. Belonging to its second owner, it has been completely restored in recent years and the result is exceptional. Its restoration has also cost much more than the value of the high estimate at which this flagship of the brand in the 70s is presented. It is sold with its service logbook duly stamped, its user manual and the list of BMW dealers in Europe at the time. It also includes its tool kit which is 95% complete, a sign of serious preservation, and constitutes an interesting opportunity to acquire one of the first versions of a BMW sedan with a 6-cylinder engine, a significant progression for the brand towards the enviable status which it has today. Indeed, launched in 1968, the first 2500 ("E3") sedan was a major step for the brand, taking up the codes of the "Neue Klasse" but with a 6-cylinder engine which projected it to a higher market segment, and which would be made available in several engine sizes and power outputs, as well as coupé body styles, which will make the brand famous on the road and on the circuit. With its four-headlamp grille, it had a sporty look that was complemented by luxurious equipment. This 2.8 L sedan is a superb representative of this model range thanks to the impressive work carried out on it. A must see during the exhibition.

38

1951 ALFA ROMEO AR51 MATTA 4×4 ◆

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis nº AR51 01221
Moteur nº 130701669

35.000 - 45.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Modèle sortant de l'ordinaire
- Moteur Alfa 1900 double arbre
- Belle présentation, entretien soigné

- *An out of the ordinary model*
- *Alfa 1900 twin camshaft engine*
- *Beautiful condition, careful maintenance*



Il est étrange de voir un moteur aussi noble que le 4-cylindres Alfa Romeo 1900 double arbre sous le capot d'un véhicule tout-terrain. C'est pourtant le cas de cet AR51 Matta, produit par la marque milanaise à la suite d'un appel d'offre du ministère italien de la Défense. Les lettres AR signifiaient « Autovettura da Ricognizione » et le chiffre 51 correspondait à la date de mise en service. Le moteur avait été modifié (distribution, taux de compression) pour être plus adapté à ce nouvel usage, et la voiture était plutôt sophistiquée pour un véhicule tout-terrain. Fiat avait également répondu à l'appel d'offre avec un engin plus adapté (la Campagnola), moins cher et qui a été préféré par l'armée, ce qui n'a pas empêché Alfa Romeo de produire quelque 2 000 exemplaires de sa Matta pour l'administration italienne (armée, police, etc.), plus quelques dizaines vendus directement à des particuliers. Étonnamment, une Matta a remporté en 1952 la catégorie « véhicules militaires » des Mille Miglia, ce qui rend ce modèle, en principe, éligible à la rétrospective.

L'exemplaire que nous présentons est sorti de son utilisation militaire dans les années 70 et n'a appartenu depuis qu'à un seul propriétaire. Dans son état d'origine, cette voiture est complète avec ses outils, ses deux roues de secours et sa bâche. Elle fonctionne correctement et est bien préservée.

It's strange to see an engine as special as the Alfa Romeo 1900 twin-cam 4-cylinder under the hood of an off-road vehicle. This is however the case of this AR51 Matta, produced by the Milan-based marque brand following a call for tenders from the Italian Ministry of Defense. The letters AR stood for "Autovettura da Ricognizione" and the number 51 corresponded to the date of commissioning. The engine had been modified (distribution, compression ratio) to be more suitable for this new use, and the car was rather sophisticated for an all-terrain vehicle. Fiat had also responded to the call for tenders with a more suitable machine (the Campagnola), which was less expensive, and which was eventually preferred by the army, which did not prevent Alfa Romeo from producing some 2,000 units of the Matta for the Italian administration (army, police, etc.), plus a few dozen sold directly to individuals. Surprisingly, a Matta won the Mille Miglia "military vehicles" category in 1952, which makes this model, in principle, eligible for the retrospective. The car on offer came out of military use in the 1970s and has since belonged to only one owner. In its original condition, this car is complete with its tools, its two spare wheels and its tarpaulin. It works well and is well preserved.

39

1951 SALMSON S4-61 CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis nº 63027
Moteur nº A54 97-13

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

- Seulement 192 exemplaires produits
- Joli projet de remise en route
- Mécanique raffinée

- ***Only 192 units made***
- ***Nice project***
- ***Refined mechanicals***



« L'élégance alliée à la qualité mécanique », une formule publicitaire simple mais qui résumait parfaitement les qualités de la Salmson S4-61, en particulier en cabriolet. Modèle le plus abouti de la S4 lancée en 1929, la S4-61, dans sa version commercialisée après-guerre, rompait avec les pratiques esthétiques antérieures et préfigurait le style « ponton ». La modernité ne tenait pas uniquement à ses phares intégrés aux ailes, puisque la voiture bénéficiait du moteur à double arbre à cames en tête de 1730 cm^3, associé à une boîte « électromagnétique » MAAG Cotal, raffinement technique rare sur les voitures de cette catégorie. L'exemplaire présenté, un des 192 cabriolets produits après-guerre, est sorti d'usine en 1951. On retrouve ensuite sa trace alors qu'il est immatriculé à Paris le 26 juin 1968. Il ne changera ensuite d'immatriculation qu'en 2001 lors de son achat par M. Verny qui souhaitait avoir une Salmson plus confortable que son San Sebastien pour les sorties. D'anciennes diapositives de novembre 1975, lors d'un rallye, montrent que la voiture était bleue et crème auparavant. Anciennement repeinte dans sa teinte bordeaux, la voiture a conservé un superbe intérieur en cuir bleu. Elle est équipée d'une boîte Cotal, mais une boîte manuelle sera également fournie, accompagnée de pièces de rechange. N'ayant pas roulé ces dernières années, la voiture devra être remise en route et révisée avant de profiter de ce cabriolet rare, élégant et techniquement raffiné.

"Elegance combined with mechanical quality", a simple advertising formula but which perfectly summed up the qualities of the Salmson S4-61, in particular for a convertible. The most successful model of the S4 launched in 1929, the S4-61, in its post-war version, broke with previous aesthetic practices and prefigured the "pontoon" style. Modernity was not only due to the headlamps integrated into the fenders, but also the 1730cc double overhead camshaft engine, mated to a MAAG Cotal "electromagnetic" gearbox, a rare technical refinement on cars of this category. The example on offer, one of the 192 cabriolets produced after the war, left the factory in 1951. We then find its trace when it was registered in Paris on June 26, 1968. It only changed registration in 2001 when it was purchased by M Verny who wanted a more comfortable Salmson than his San Sebastien. Old slides from a rally in November 1975 show that the car was blue and cream then. Previously repainted in its burgundy colour, the car has retained a superb blue leather interior. It is equipped with a Cotal gearbox, but a manual gearbox will also be provided, along with spare parts. As it has not been driven in recent years, the car will need to be restarted and serviced before enjoying this rare, elegant and technically refined convertible.

40

1928 SALMSON GRAND SPORT COURSE MOTEUR SAINT-SÉBASTIEN DOUBLE ALLUMAGE

Carte grise française
French title
Châssis nº 440

200.000 - 300.000 €

- Un seul propriétaire entre 1929 et 1981 !
- Important dossier historique
- Rare exemplaire authentique survivant sur 20 construits

- ***One owner from 1929 - 1981!***
- ***Extensive history file***
- ***Rare, authentic survivor from the 20 cars built***



Ainsi que le confirment les registres Salmson de sortie d'usine, seuls 20 châssis Grand Sport Course furent construits, dont 7 furent exportés en Grande-Bretagne. Le châssis 440 est le dernier d'entre eux, il fut livré le 4 mai 1928 à l'agent Poinsenet d'Epernay. Le Grand Sport Course est mécaniquement identique aux modèles ayant remporté la 2ème et 3ème place lors des 24H du Mans en 1927 derrière une Bentley 3L. Il reprend des modèles « Le Mans » le châssis surbaissé, l'essieu avant Perrot Piganeau, la boîte 4 vitesses et le moteur double allumage dit « Saint-Sébastien ».

Les registres d'immatriculations montrent que la voiture est immatriculée 5669 DU le 24 août 1929, puis le 6 septembre 1929, elle passe aux mains de Robert Dupont, pilote et mécanicien domicilié à Besançon (2877 EK), puis reçoit l'immatriculation 2867 DU 1 lorsque ce dernier déménage à Dijon en 1931. En 1955, avec le changement de système d'immatriculation, la voiture reçoit le numéro 443 BX 21 qu'elle conservera jusqu'à ce que le père des actuelles propriétaires s'en porte acquéreur en 1981 ! De nombreux articles de presse et résumés de course témoignent des différents engagements et résultats significatifs qu'obtint Robert Dupont. Après une première participation en 1929 à la course du ballon d'Alsace, il y remporta sa catégorie l'année suivante. Il remporte également une brillante 7ème place au général (2ème de sa catégorie) lors du Grand Prix de Lorraine en 1932. Avec une calandre modifiée intégrant les phares dans la partie basse du radiateur, la voiture va continuer de prendre part à de nombreuses

As the Salmson factory records confirm, only 20 Grand Sport Course chassis were built, of which 7 were exported to Great Britain. Chassis no. 440 was the last and was delivered on 4 May 1928 to the dealer Poinsenet in Epernay.

The Grand Sport Course was mechanically identical to the models which finished 2nd and 3rd in the 24 Hours of Le Mans in 1927, behind a 3-litre Bentley. It used the same lowered chassis, Perrot Piganeau front axle, 4-speed gearbox and so-called 'San Sebastián' twin-spark engine as the 'Le Mans' models.

The vehicle registration records show that the car was registered as 5669 DU on 24 August 1929. Then on 6 September 1929, it passed into the ownership of Robert Dupont, a racing driver and mechanic living in Besançon (2877 EK); it was given the registration number 2867 DU 1 when Dupont moved to Dijon in 1931. In 1955, when the registration system changed, it was assigned the number 443 BX 21, which it kept until the father of the ladies who currently own the car acquired it in 1981! Numerous press articles and race reports testify to the various races Dupont entered and the notable results he obtained. After taking part in the Ballon d'Alsace race for the first time in 1929, he won his class the next year. He also achieved an outstanding 7th place overall (and 2nd in his class) in the Grand Prix de Lorraine in 1932. With a modified grille incorporating the headlamps in the lower part of the radiator, the car continued to compete in numerous races until the mid-1970s. When it joined the collection on 18 February 1981, it



Circuit de Montlhéry, mai 1973 © DR



Course de côte de Val-Suzon, 1954 © DR



Course de côte d'Urcy, 1966 © DR



courses jusqu'au milieu des années 70. C'est le 18 février 1981 qu'elle entre dans la collection, alors qu'elle est dans un état de préservation rare. Le Saint-Sébastien va ensuite bénéficier d'une restauration grâce à laquelle il va retrouver la route et la piste, ainsi qu'une calandre conforme à sa sortie d'usine. En 2016/2017, le moteur fut démonté afin d'être refait, puis remonté dans la voiture sans jamais avoir été démarré à cause de problèmes de santé. Aujourd'hui, cette voiture historique mérite une vérification mécanique intégrale avant d'être remise en route, la restauration ancienne dont elle a bénéficié avec les connaissances et les moyens de l'époque pourra être reprise avec la certitude d'être en présence d'un authentique Grand Sport Course à l'historique limpide et dont les performances sont encore aujourd'hui étonnantes.

was in unusually well-preserved condition. The 'San Sebastián' then underwent a restoration, enabling it to return to the road and track, as well as a radiator grille to the factory specification. In 2016/17, the engine was stripped down to be rebuilt and then reinstalled in the car, but was never restarted due to health issues. Today, this historic car deserves a complete mechanical check-over before being driven. The older restoration carried out with the knowledge and means available at the time could be revisited, with the certainty that this is a genuine Grand Sport Course with a clear history and performance which still amazes today.



41

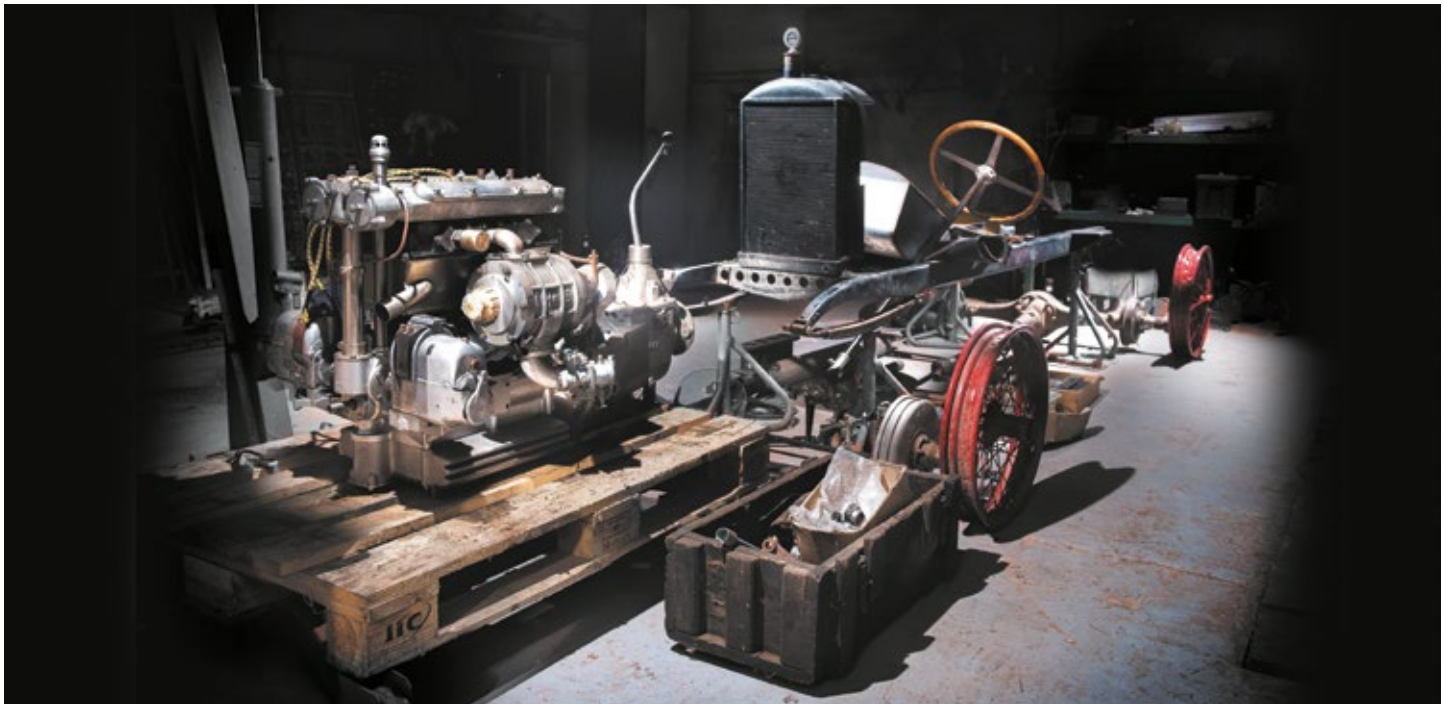
1925 LOT DE PIÈCES SALMSON GRAND SPORT SPÉCIAL « SAN SEBASTIEN » VERSION DESMODROMIQUE

Moteur n °107

60.000 - 100.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Seul moteur fonctionnel connu dans cette configuration
- Histoire liée à l'écurie TORIL
- Projet exceptionnel

- *The only running engine known in this configuration*
- *History linked to the TORIL team*
- *Exceptional project*



Constitué autour du bloc moteur qui porte le numéro 107 et correspond à une Salmson Grand Sport San Sebastien bleue vendue neuve à Toulouse le 29 juillet 1926, ce lot de pièces comprend notamment un châssis refabriqué, tout comme la boîte de vitesses. Les éléments de trains roulants de provenance Salmson ont été adaptés afin de pouvoir remonter une Salmson Grand Sport Spécial, ils sont complets à l'exception des lames de ressorts arrière, le train avant modifié provient d'une S4. Un radiateur est présent, accompagné d'un boitier de direction, de la colonne, prolongée d'une beau volant d'époque. Un réservoir d'essence neuf a été fabriqué, 4 jantes à moyeux Rudge et de nombreux autres éléments sont présents. Le point de départ de ce projet est le moteur Salmson n°107, le seul aujourd'hui connu et fonctionnel, équipé de soupapes à commandes desmodromiques. Complet et restauré, il est équipé d'un compresseur Cozette, et de ses deux magnétos Scintilla. Sur ses pattes de fixation son frappée les noms : RAHMER, LAGROLIERE, JAHAN, JEP et ATO, qui ne sont autres que des membres de l'écurie Toril qui fit courir des voitures entre 1928 et 1939. Un excellent article à ce sujet est présent dans le dossier. Une photo d'époque de l'écurie montre une Salmson qui pourrait être celle dont provient ce moteur. Véritable joyau qui témoigne des capacités exceptionnelles de Salmson dans la conception des moteurs de course, cette mécanique est la clé de voute de cet important lot de pièces qui permettra de faire renaître une voiture dont les performances en étonneront plus d'un sur les circuits.

Centred around an engine block bearing number 107, which corresponds to a blue Salmson Grand Sport San Sebastien that sold new in Toulouse on 29 July 1926, this lot of parts includes a rebuilt chassis and gearbox. The Salmson running gear elements have been adapted to accommodate a Salmson Grand Sport Course body, and are complete apart from the rear leaf springs. There is a radiator, with a steering box and a column fitted with a lovely period steering wheel, the modified from axle comes from a S4. A new fuel tank has been made, and also included are four Rudge wheels and numerous other elements. The starting point for this project is the Salmson engine n°107, the only working example known today, complete with a desmodromic valve system. Complete and restored, it is equipped with a Cozette compressor and two Scintilla Magnetos. Stamped on the fixing brackets are the names: RAHMER, LAGROLIERE, JAHAN, JEP and ATO, none other than the members of the écurie Toril, the team that raced between 1928 and 1939. An excellent article on this subject is included in the file. A period photo of the team shows a Salmson which could well be the car this engine came from. A real gem that testifies to Salmson's exceptional capability in designing racing engines, this piece is the key element of a large batch of parts that will allow the rebirth of a car with an astonishing performance on the track.

BART ROSMAN

The Flying Dutchman

Collectionneur hollandais de la première heure, connu et respecté, Bart Rosman était capable de réparer et entretenir ses voitures lui-même. Sa passion pour Bugatti s'est manifestée très tôt et, dès la fin des années 50, il s'est rendu à Paris avec son frère Maarten pour trouver une voiture de la marque. Ils ont déniché chez Henri Novo un Type 40 en état médiocre que Bart a acheté, puis restauré.

Au fur et à mesure des années, Bart Rosman constitua une exceptionnelle collection de Bugatti, ensemble cohérent où cohabitaient mécaniques à 4 et 8 cylindres, avec et sans compresseur.

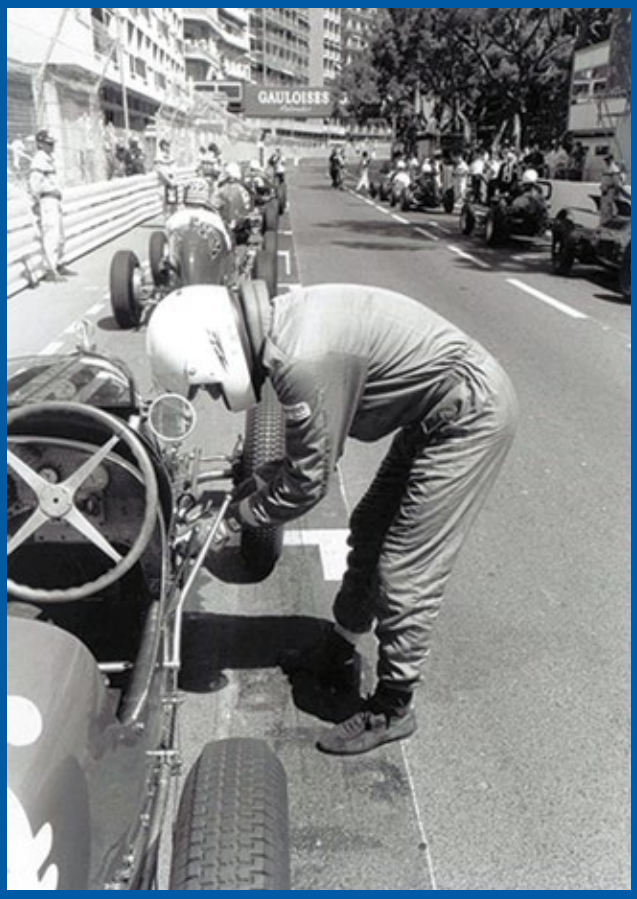
Après des débuts en rallyes, il se tourne vers la piste dans les années 1970. Il s'est distingué à Zandvoort au début des années 70, remportant le Championnat NK au volant d'une Alfa 2000 GTV. En 1974, il fait l'acquisition d'une deuxième Bugatti, un Type 37, et d'une Ferrari 250 GT châssis court berlinetta compétition (qu'il a peinte en "bleu Bugatti", bien sûr !). Grâce à ses études de mécanique, il était capable d'effectuer lui-même la plupart des travaux et a donc restauré et préparé les deux voitures pour les utiliser en course historique. Au fil des nombreuses épreuves auxquelles il a pris part, il s'est bâti une réputation de grand connaisseur de Bugatti et Ferrari, toujours prêt à partager son expérience et ses connaissances avec les autres amateurs. Et de fin volant, il gagne même le surnom de « Flying Dutchman » à la suite de ses exploits avec la 250 GT bleue. En 1975, il achète la Ferrari 340 Barchetta Touring qui représente son projet restauration le plus prestigieux.

Sa collection a également accueilli une Ferrari 275 GTB Competizione Short Nose et une Alfa Romeo

Bart Rosman, a well-known Dutch classic car collector, had a unique Ferrari and Bugatti car collection. His love for Bugatti manifested at an early age. At the end of the 1950s, he set off for Paris with his brother Maarten Rosman to search for a car of this marque. At Henri Novo's, they came across a Type 40 in poor condition that Bart Rosman bought and he started the restoration. Over time he created a unique Bugatti collection following an ideal combination of a blown and unblown 4 and 8 cylinder. He started off by driving rallies and switched to car racing in the 1970s and won the NK Championship at Zandvoort driving an Alfa 2000 GTV. In 1974 he acquired a second Bugatti, a Type 37, and a Ferrari 250 GT SWB Berlinetta Competition which was given for obvious reasons the color «Bugatti blue»! Due to his in-depth technical insights, he was able to carry out the majority of the work and so he restored and prepared the Berlinetta and the Type 37 for historic racing. Bart Rosman participated in many events and established a profound reputation as a great connoisseur of Bugatti and Ferrari. He was always willing to share his experiences and knowledge with other enthusiasts. He was given the title «Flying Dutchman» as a result of his achievements in the blue Berlinetta. In 1975, he acquired the Ferrari 340 America Touring Barchetta which became his most prestigious restoration project.

The Rosman collection also included a Ferrari 275 GTB Competizione Short Nose and an Alfa Romeo Tubolare Zagato









Tubolare Zagato de 1964. Il engagea cette dernière en compétition, au sein de la Scuderia del Portello. Il a même possédé pendant quelques années une monoplace Ferrari 312 B3 de Formule I avec laquelle Clay Regazzoni et Niki Lauda (Watkins Glen) avaient couru en 1974 et qui fut exposée au musée de Donington, en Angleterre.

Par ailleurs, Bart Rosman est resté plusieurs années Président du Dutch Historic Car Racing Club (HARC).

Il était réputé pour son brio au volant de sa Bugatti 37 (à moteur 4-cylindres atmosphérique) et, en 1984 à Monaco lors des essais du Grand Prix Bugatti, il a surpassé la plupart des Bugatti 8-cylindres à compresseur. En 2003, il s'est rendu en Californie avec le Type 37 pour prendre part au Rallye de l'American Bugatti Club ainsi qu'aux épreuves historiques de Laguna Seca et Lime Rock. En 2004, il a battu à Prescott le record absolu de la montée pour une Bugatti Type 37 lors de l'International Bugatti Meeting, ce qui lui a valu la prestigieuse Coupe Jean Bugatti.

En 1997, il a acheté sa troisième Bugatti, un Type 35 C avec laquelle il a également participé à de nombreux meetings dont plusieurs Grand Prix Historiques de Monaco. Grâce à son expérience, il pouvait effectuer une préparation soignée de ses Bugatti, notamment au niveau de la distribution, ce qui, associé à son habile coup de volant, lui a permis de remporter de nombreuses courses. Sa parfaite connaissance des voitures de la marque lui permettait d'identifier au premier coup d'œil une pièce authentique d'une autre qui ne l'était pas.

En 2008, il fait l'acquisition de la Type 43 de Guillaume Prick, forte personnalité de l'univers Bugatti qui surnommait sa voiture "Prima Donna". Comme pour ses autres Bugatti, il a remis la voiture en état mécaniquement tout en respectant son état de préservation et l'a ensuite inscrite à de nombreux évènements, traversant même l'Atlantique pour le Rallye Bugatti International de 2010. Le tout dernier Rallye Bugatti International auquel il a participé était celui de 2019 en Irlande, où il s'est fait accompagner de son petit-fils.

Jusqu'à la fin, Bart Rosman est resté présent sur les évènements internationaux qu'il affectionnait, avec ses voitures qui n'ont jamais cessé de rouler, ce qui lui valait l'admiration et l'amitié du monde Bugatti et Ferrari. Aujourd'hui, la vente de trois de ses voitures permet une transmission de cette belle histoire à travers sa Ferrari 340 Barchetta, sa Bugatti Type 35 C, sa Bugatti Type 43, un projet de Bugatti Type 35 qu'il voulait réaliser et des centaines de pièces des marques qu'il affectionnait. Ses Bugatti 40 et 37 sont conservées par sa famille.

produced in October 1964. Bart Rosman competed with the TZ in the FIA championship, while joining Scuderia del Portello. For a few years he also owned a Ferrari F1 312 B3, raced by Clay Regazzoni and Niki Lauda (Watkins Glen) in 1974. The B3 was on display in the Donington museum in England.

Bart Rosman was the President of the Dutch Historic Car Racing Club (HARC) for several years. He was admired for his driving skills at the wheel of his Bugatti 37 (with unblown 4-cylinder engine). He outperformed most of the supercharged 8-cylinder Bugatti's during the Grand Prix Historique at Monaco in 1984. In 2003, he travelled to California with his Type 37 to take part in the American Bugatti rally and historic events at Laguna Seca and Lime Rock. At the International Bugatti Meeting at Prescott in 2004, he broke the all-time record for a Bugatti 37, and was awarded the prestigious Jean Bugatti Cup.

In 1997, he acquired his third Bugatti, a Type 35C, which he raced at numerous meetings. His extensive technical experience enabled him to prepare the Bugatti's, with particular attention to the camshaft, and combined with his skillfull driving, he won many races. As a result of his in-depth knowledge of the Bugatti's original details, he was able to identify at first glance whether a part was genuine or not.

In 2008, he bought the Type 43, formerly owned by Guillaume Prick. Prick being a well-known personality in the Bugatti world, named the car «Prima Donna». Like his other Bugatti's, Bart Rosman carried out the restoration to improve the car's functionality as well as respecting its history before entering it in numerous events, even crossing the Atlantic Ocean for the Bugatti International Rally in 2010. The last International Bugatti Rally he took part in was in 2019 in Ireland, accompanied by his grandson.

Until the end, Bart Rosman participated in many international events, which he always enjoyed. He was well-respected by many Bugatti & Ferrari owners around the world. His legacy will remain by offering the Ferrari 340 Barchetta, the Bugatti Type 35C and Type 43, as well as the Bugatti Type 35 project that he wanted to carry out combined with the many parts he collected over time. The type 40 and 37 remain within the family.

42

BUGATTI 35 - PROJET DE RECONSTRUCTION EN PIÈCES

Carte grise française
French title

Moteur n° 4867

80.000 - 120.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Nombreuses pièces originales
- Projet quasiment complet avec carte grise française
- Un projet très excitant !

- ***Numerous original parts***
- ***Project almost complete with French title***
- ***A very exciting project !***

C'est vers 1984 que Bart Rosman acquiert auprès de Bernard Viallon, célèbre transporteur et collectionneur de Meurthe-et-Moselle, un lot de pièces originales de Bugatti 35 comprenant une boîte à cames (n°85), un boitier de direction, une boîte de vitesses complète portant le n°186 et provenant du stock de A.F. Loyens au Luxembourg, un pont arrière (14×54) provenant du stock d'Antoine Raffaelli, un essieu avant, un embrayage, un volant, une pompe à huile et une pompe à eau, ainsi que diverses commandes incluant les palonniers de freins.

L'ensemble est complété d'un châssis refabriqué, probablement par Eysseric à Nyons, d'un radiateur (et un pare-pierre) provenant, semble-t-il, du stock d'A.F. Loyens, de la pointe arrière de carrosserie en aluminium, ainsi que de l'auvent, tous deux refabriqués, tandis que le capot semble d'époque. Les fonds de carrosserie sont également présents, tout comme 4 jantes démontables à grands tambours, chaussées, 4 moyeux de roues, 4 flasques de frein et les mâchoires de frein. Le moteur, dont le carter inférieur porte le numéro 4867 est en cours de montage, vilebrequin, bielles, pistons, soupapes neuves et ressorts de soupapes sont présents. Ce lot comporte également un corps de carburateur brut de fonderie, une magnéto Bosch 8 cylindres, des lames de ressort, un réservoir d'essence refabriqué et de nombreux autres éléments précieux, originaux ou refabriqués qui attestent d'une



It was around 1984 that Bart Rosman bought a collection of original Bugatti 35 parts from Bernard Viallon, the well-known haulier and collector from Meurthe-et-Moselle. The parts included a cam box (no. 85), a steering box, a complete gearbox (no. 186) from A.F. Loyens' stock in Luxembourg, a rear axle (14×54) from Antoine Raffaelli's stock, a front axle, a clutch, a steering wheel, an oil pump and a water pump, as well as various items including brake compensators.

To this collection is added a rebuilt chassis (probably by Eysseric at Nyons), a radiator and stone guard, apparently from A.F. Loyens' stock, the pointed aluminium tail section of the body, as well as the scuttle, both of them remanufactured, while the bonnet appears to be original. The floor pans are also present, as are four detachable rim wheels with large drum brakes, shod with tyres, four wheel hubs, four brake flanges and the brake shoes. The engine, with the number 4867 on the lower sump, is currently being assembled, and the crankshaft, conrods, pistons, new valves and valve springs are all present. This lot also includes a roughcast throttle body, a Bosch 8-cylinder magneto, some spring leaves, a remanufactured fuel tank and many other valuable parts, either original or remade after much careful thought. This can be seen in the seat squab and backrest, the pair of Marchal headlamps

réflexion poussée. En témoignent l'assise et le dossier d'époque, la paire de phares Marchal et leurs supports ou encore le bouchon de réservoir d'essence. Ce lot, accompagné d'une carte grise française, est exceptionnel tant par la qualité des pièces qui le composent que par son caractère complet, tant si peu d'éléments semblent manquer.

with their supports or the fuel filler cap. This collection of parts, coming with a French title, is exceptional in terms both of its quality and its completeness, as so few items appear to be missing.







43

1951 FERRARI 340 AMERICA BARCHETTA TOURING SUPERLEGGERA

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 0120 A
Moteur n° 0120 A
Carrosserie Touring
n° 3564

5.000.000 - 8.000.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Ex-24 Heures du Mans 1951 ; Tourist Trophy 1951 avec Mike Hawthorn ; 12 Heures de Sebring 1953, Daytona Speed Week 1954
- La plus puissante Ferrari de l'époque
- Modèle exceptionnel et rare, pureté de la carrosserie Touring, l'un des 7 construits
- Historique passionnant confirmé par Massini, importante documentation
- Restauration méticuleuse, moteur d'origine
- Jamais proposée sur le marché, dans la Collection de Bart Rosman depuis 1975

- *Ex-24 Hours of Le Mans 1951, Tourist Trophy 1951 with Mike Hawthorn, 12 Hours of Sebring 1953, Daytona Speed Week 1954*
- *The most powerful Ferrari at the time*
- *Rare and exceptional model, pure lines of Touring body, one of seven built*
- *Fascinating history, extensive file, fully documented by Massini*
- *Meticulously restored, original engine*
- *Fresh on the market, in the Bart Rosman Collection since 1975*





Le Mans 1951. Par rapport à l'année précédente, la grille de départ évolue et s'affranchit progressivement des modèles nés avant la guerre pour laisser place à des machines plus modernes. L'aérodynamique poursuit une percée qui ne fera que se confirmer, comme en témoignent les nouvelles Jaguar Type C ou Porsche 356 profilée. Dans la foulée de sa victoire de 1949, Ferrari est présent en force avec neuf voitures au départ, dont quatre 340 America, le modèle le plus puissant de la marque avec son moteur V12 de 4,1 litres. A côté de celles de Chinetti et Chiron dont la réputation n'est plus à faire, la n°18 est engagée par Eddie Hall, qui partage le volant avec Giuseppe Navone. Ancien champion de bobsleigh au sein de l'équipe britannique, Eddie Hall est un pilote confirmé qui a abondamment couru avant-guerre, notamment avec des MG et Bentley. En 1950, il était au départ des 24 Heures du Mans à bord de sa Bentley Corniche aérodynamique, réussissant à passer la ligne d'arrivée en huitième position après avoir tenu le volant pendant 24 heures sans le céder une seule fois à son coéquipier, ce qui reste encore aujourd'hui sans égal !

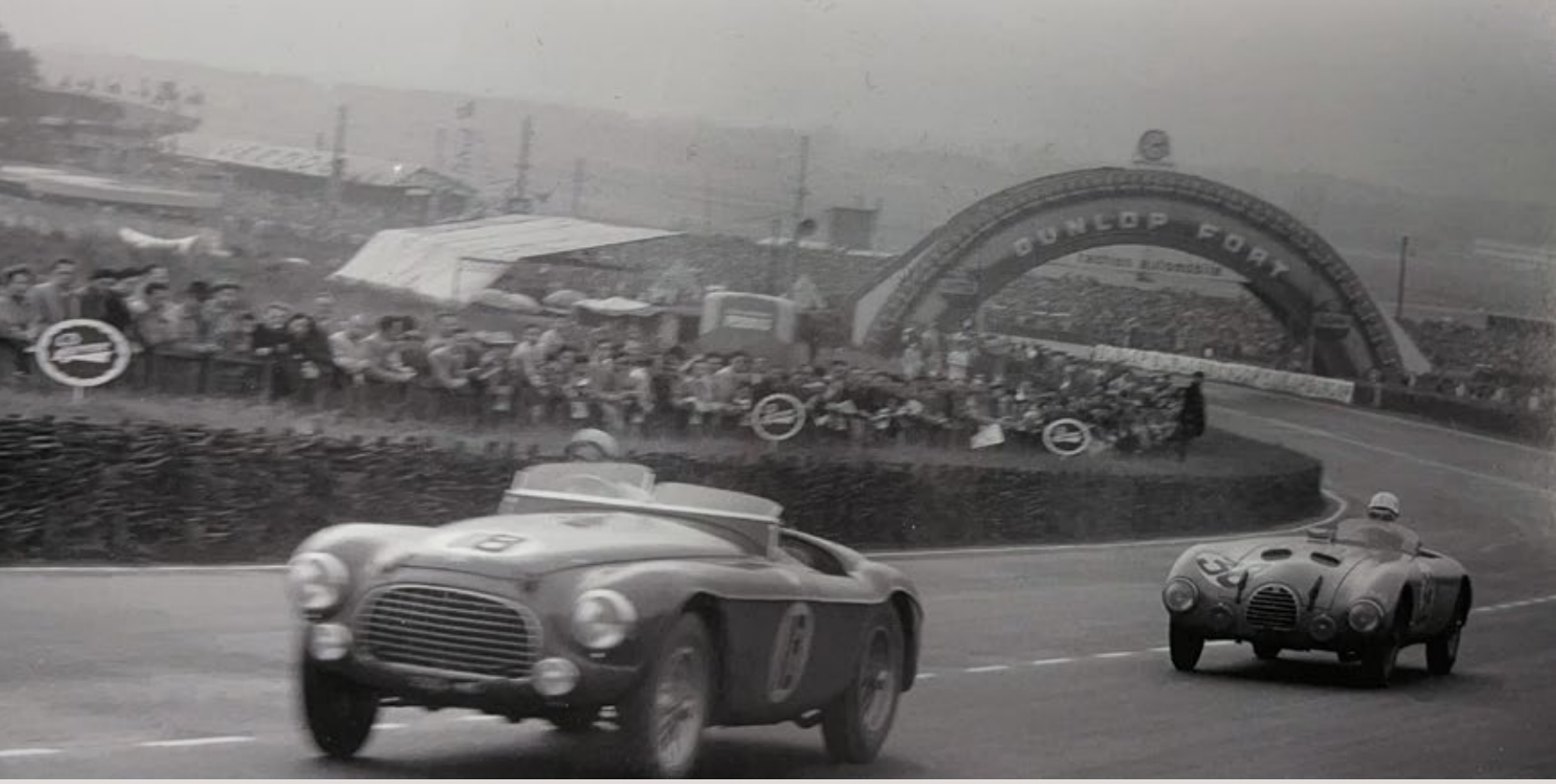
En 1951, l'équipage de la 340 n°18 se montre très rapide et signe le meilleur temps des Ferrari en qualification, performance qui se confirmera lors de la course où la n°18 fera partie des rares voitures ayant effectué un tour en moins de 5 mn, avec le quatrième temps derrière les Jaguar Type C de Moss et Walker, et la Talbot de Fangio.

Le 23 juin à 16 h, le départ est donné et la Ferrari se place dans les voitures de tête parmi les Jaguar, Cunningham, Aston et les autres Ferrari. L'épreuve n'est pas épargnée par la pluie qui s'abat sans relâche et pénalise les pilotes des voitures découvertes. La Ferrari n°18 tourne régulièrement et, à mi-course au cœur de la nuit, elle occupe la troisième place derrière la Jaguar de Whitehead-Walker (future victorieuse) et la Cunningham de Walters-Fitch. Au lever du jour, la pluie cesse et la Ferrari s'arrête au stand pour ravitailler. Mais au moment de repartir, le démarreur refuse de tourner. Le pilote effectue plusieurs tentatives, mais sans succès. C'est l'abandon...

Le Mans 1951. Compared with the previous year, the starting grid had evolved, with the models developed before the war gradually making way for more modern machinery. The breakthroughs made in aerodynamics continued, as could be seen with the new C-Type Jaguar or the streamlined Porsche 356. In the wake of its victory in 1949, Ferrari turned out in force with nine cars, including four 340 Americas, the firm's most powerful model with its 4.1-litre V12. Alongside the cars driven by Chinetti and Chiron, whose reputation was well established, no. 18 was entered by Eddie Hall, sharing the driving with Giuseppe Navone. A former bobsleigh champion in the British team, Hall was an experienced driver who had raced extensively before the war, notably with MGs and Bentleys. In 1950, he competed in the 24 Hours of Le Mans with his aerodynamic Bentley Corniche and succeeded in finishing eighth after driving for 24 hours without handing over the wheel to his co-driver a single time, a feat unrivalled to this day!

In 1951, the crew of no. 18 proved very quick and it was the fastest Ferrari in qualifying. This performance was confirmed in the race, when theirs was one of the few cars to complete a lap in under 5 minutes, with the fourth fastest time behind Moss and Walker's Jaguar C-Types and Fangio's Talbot.

At 4 p.m. on 23 June, the race started and the Ferrari took its place among the leading cars, along with the Jaguars, Cunninghams, Astons and the other Ferraris. During the race it poured with rain, putting the drivers of open cars at a disadvantage. No. 18 lapped consistently and, halfway through the race in the middle of the night, it was in third place behind the Jaguar of Whitehead and Walker (which would go on to win) and the Cunningham of Walters and Fitch. When day broke, the rain let up and the Ferrari stopped in the pits to refuel. But when it was due to leave the pits, the starter refused to turn. The driver made several attempts, but to no avail. They were out of the race ...



0120A at the 24 Hours of Le Mans in 1951 © DR



Sebring 1953 © Archives Marcel Massini

La voiture de cette aventure est celle que nous proposons ici.

Vendue neuve le 7 juin 1951 à Edward Ramsden « Eddie » Hall, elle reçoit le 13 juin l'immatriculation italienne MO 25270. Le lendemain, elle est testée à l'usine et équipée de phares additionnels en vue des 24 Heures du Mans évoquées ci-avant. Après la course mancelle, on retrouve la voiture le 15 septembre au départ du Tourist Trophy, à Dundrod (en Irlande du Nord) où Eddie Hall fait équipe avec Mike Hawthorn, futur Champion du Monde de F1. La voiture a été légèrement modifiée avec un saute-vent au lieu du pare-brise, mais Hall met un terme rapide à l'expérience en sortant de la route dès le premier tour.

En 1953, la Ferrari est vendue à William B. Lloyd, un Américain résident à Green Farms, dans le Connecticut, qui l'engage au mois de mars aux 12 Heures de Sebring. Elle doit être pilotée par Lloyd et Tommy Cole mais, handicapée par des>>>

It is this very car that we are offering here. Sold new on 7 June 1951 to Edward Ramsden "Eddie" Hall, on 13 June it was assigned the Italian registration number MO 25270. The next day, it was tested at the factory and fitted with extra lights for the 24-hour race at Le Mans. After Le Mans, on 15 September the car took its place on the grid for the Tourist Trophy at Dundrod (in Northern Ireland), where Hall teamed up with Mike Hawthorn, the future F1 World Champion. The car was slightly modified, with a deflector rather than a full windscreen, but the event came to an abrupt end when Hall came off the track on the first lap.

In 1953, the Ferrari was sold to William B. Lloyd, an American from Green Farms, Connecticut, who entered it in March that year in the 12 Hours of Sebring. It was due to be driven by Lloyd and Tommy Cole, but, suffering >>>



Tourist Trophy Dundrod 1951 © Archives Marcel Massini



Le Mans 1951 © Archives Marcel Massini



Le Mans 1951 © Archives Marcel Massini



Le Mans 1951 © Archives Marcel Massini

>>> problèmes moteur, elle ne prend part qu'aux essais. Elle est vendue peu après à William Spear, de Westport, qui la prête à John Rutherfurd, promoteur immobilier de Palm Beach. Rutherfurd a pratiqué la course nautique et son "Juno" à moteur Packard, un des premiers hydroplanes trois points, s'est adjugé plusieurs compétitions et records. Il est également aviateur et a servi dans l'armée américaine lors de la première Guerre Mondiale.

Au début des années 50, Rutherfurd commence à s'intéresser à la course automobile et son goût des records l'amène à inscrire la Ferrari 340 de son ami Spear à la Speed Week de Daytona, en 1954, sponsorisé par les bougies Champion et les huiles Sinclair Oil. Devant 4 000 spectateurs, il effectue le parcours dans les deux sens et signe la moyenne de 136,03 mph [218,92 km/h]. L'évènement est immortalisé par de rares diapositives couleurs qui restituent magnifiquement l'ambiance de cette époque et la teinte bleue de la voiture. Par ailleurs, cette performance a illustré une vaste campagne de publicité organisée par Sinclair Oil

>>> *from engine problems, it took only part in testing. Soon afterwards, it was sold to William Spear, from Westport, who lent it to John Rutherfurd, a property developer from Palm Beach. Rutherfurd took part in boat racing, and his Packard-engined 'Juno', one of the first three-point hydroplanes, won several competitions and records. He was also an aviator and served in the US Army during the First World War.*

At the start of the 1950s, Rutherfurd became interested in motor racing and his love of setting records led him to enter his friend Spear's Ferrari 340 in the Daytona Speed Week in 1954, with sponsorship from Champion spark plugs and Sinclair Oil lubricants. In front of 4000 spectators, he drove the course in both directions and posted an average speed of 136.03 mph (218.92 kph). The event was captured for posterity on some rare colour slides which convey the magnificent atmosphere of the period and show the car's blue livery. In addition, Sinclair Oil



Le Mans 1951 © Archives Marcel Massini



Le Mans 1951 © Archives Marcel Massini



© Archives Daytona 1954

pour promouvoir son huile Sinclair Power X.

Peu après cet évènement, Spear cède la voiture à Richard Hall, d'Albuquerque, qui la vend lui-même en 1959 à Robert Schroeder, de Dallas. Celui-ci se lance dans un démontage en vue d'une restauration qui ne s'achèvera pas, mais la mécanique et divers équipements sont remis en état. Après le décès de Schroeder, les héritiers vendent en 1974 la voiture à Joel Eric Finn, de Ridgefield, qui la cède le 7 octobre 1975, par l'intermédiaire du négociant hollandais Rob de la Rive Box, à Bart Rosman, résident à Hilversum, en Hollande. Le prix d'achat déclaré est de 1 800 $ et la voiture est ensuite expédiée à Rotterdam par bateau.

En 2013, la Ferrari est confiée à Alwin Hietbrink Coachbuilding, de Haaksbergen, pour une restauration de carrosserie. L'atelier a visiblement cherché à respecter l'intégrité de la voiture et le châssis a été préservé de même que tous les panneaux de carrosserie extérieurs, avec une peinture de qualité qui respecte le bleu d'époque. Les trains roulants >>>

used this achievement to illustrate a huge advertising campaign promoting its Sinclair Power X oil.

Soon after the event, Spear sold the car to Richard Hall from Albuquerque, who in turn sold it in 1959 to Robert Schroeder from Dallas. Schroeder set about stripping down the car for a restoration which was never completed, but the engine and various components were refurbished. After Schroeder's death, his heirs sold the car in 1974 to Joel Eric Finn, from Ridgefield; Finn then sold it on 7 October 1975 through the Dutch dealer Rob de la Rive Box to Bart Rosman from Hilversum in Holland. The purchase price declared was 1800 $ and the car was then shipped to Rotterdam.

In 2013, the 340 was entrusted to Alwin Hietbrink Coachbuilding in Haaksbergen for the body to be restored. The workshop evidently sought to respect the integrity of the car: the chassis was preserved, as were all the exterior body panels, and a high-quality>>>

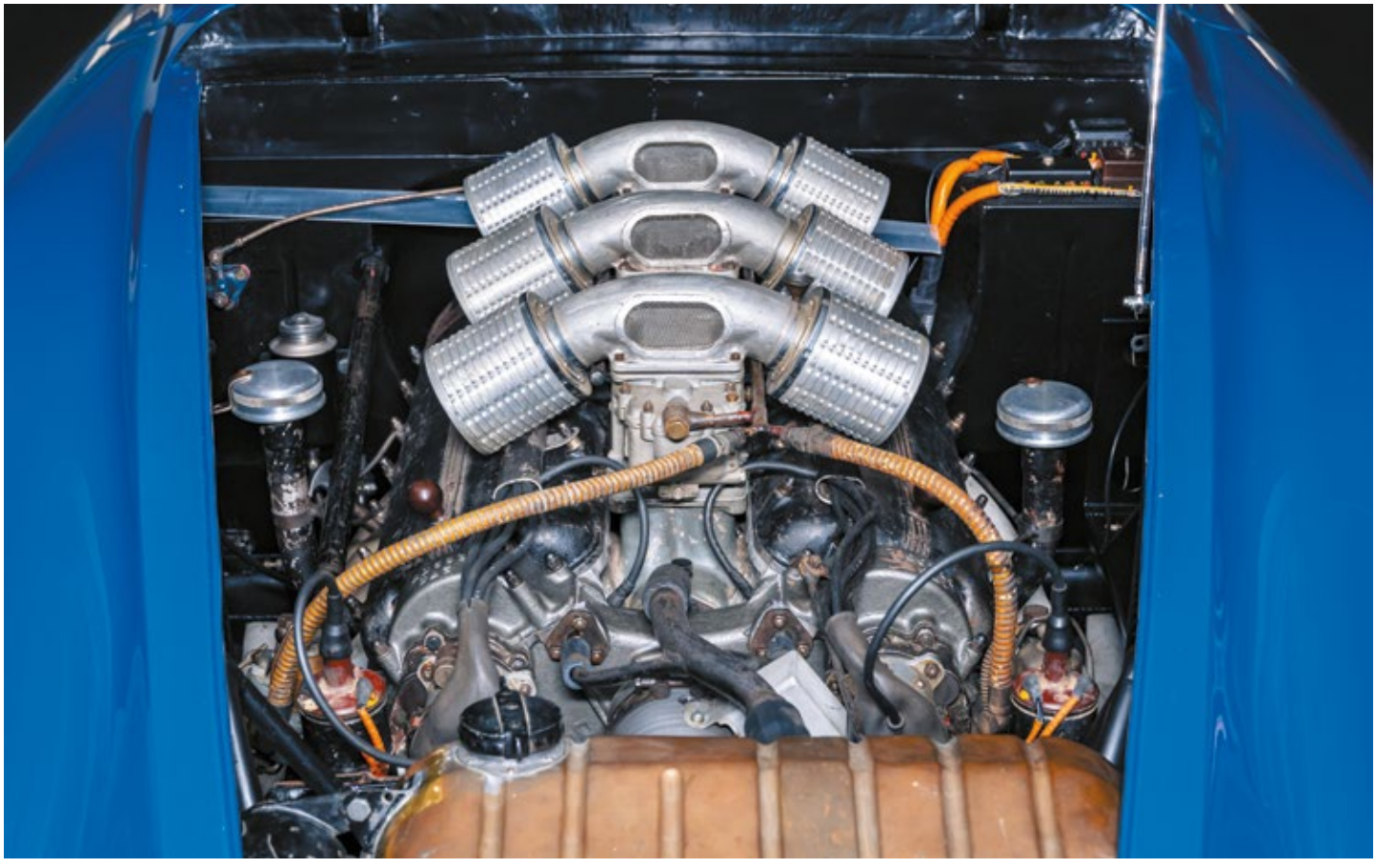














>>>et la transmission sont en place et restaurés, tandis que le moteur, complet, sera à restaurer. Il s'agit bien de celui d'origine, ainsi que l'a confirmé Marcel Massini, en revanche, la boîte de vitesses et le pont ont été remplacés à l'époque. Un lot de pièces incluant des bielles, des pistons et leurs axes, ainsi que des coussinets neufs, accompagne la voiture, complété de toutes les pièces d'usure qui ont été remplacées ainsi que toutes les petites parties de carrosserie qui ont été refaites. Le tableau de bord est complet, avec ses instruments authentiques, les armatures de sièges sans leurs garnitures sont également présentes. Il est intéressant de noter que cette voiture est la seule « barchetta » 340 Touring dont le capot est articulé à l'arrière.

Le dossier comporte un rapport d'inspection réalisé au mois de juin 2022 par le spécialiste Marcel Massini, qui fournit des précisions sur les travaux réalisés. M. Massini a également établi un historique complet de la voiture.

Comme son nom l'indique, la 340 America était principalement destinée au marché américain et sa mécanique était issue de la monoplace 340 de Grand Prix, modèle intermédiaire équipé d'une version 4,1 litres du V12 conçu par Aurelio Lampredi. Adapté à l'endurance, il développait 300 ch dans la 340 dont la carrosserie due à la Carrozzeria Touring était dérivée des « barchetta » 166. Le modèle a ensuite évolué en 340 Mexico et 340 Mille Miglia, versions tout aussi rares.

En résumé, la voiture que nous proposons présente plusieurs caractéristiques exceptionnelles : modèle extrêmement rare, d'une élégance mêlant sportivité et discrétion, elle peut se targuer d'une brillante participation aux 24 Heures du Mans, en plus d'autres apparitions à de prestigieux évènements sportifs, dont un record à Daytona suivi d'une campagne de publicité. Riche d'un historique suivi, elle se présente avec son châssis, son moteur et sa carrosserie Touring d'origine et elle est restée depuis 1975 (soit 48 ans) entre les mains du

>>> *paint job carried out respecting the original blue. The running gear and transmission are restored and in situ, but the engine will need a complete restoration. As the specialist Marcel Massini has confirmed, it is the original engine, but the gearbox and rear axle were replaced in period. A set of parts including connecting rods, pistons and their pins, as well as new bearings, accompanies the car, completed with all the wear parts that have been replaced as well as all the small body parts that have been rebuilt. The dashboard is complete, with its authentic instruments, the seat frames without their fittings are also present. It is interesting to note that this is the only 340 Touring barchetta with a rear-hinged bonnet.*

The history file includes the report from an inspection carried out in June 2022 by Massini, which provides details of the work undertaken. Massini also established a comprehensive history of the car.

As its name indicates, the 340 America was primarily intended for the American market and its engine was derived from the 340 Grand Prix single-seater, an intermediate model equipped with a 4.1-litre version of the V12 designed by Aurelio Lampredi. Modified for endurance racing, it developed 300 bhp in the 340, whose body by Touring was derived from the 166 barchetta. The model subsequently evolved into the 340 Mexico and 340 Mille Miglia, which are equally rare.

In summary, the car we are offering has a number of exceptional characteristics: an extremely rare model, its elegant styling a blend of sportiness and discretion, it can boast a brilliant entry in the 24 Hours of Le Mans as well as appearances in prestigious sporting events, including a record at Daytona, followed by an advertising campaign. With its well-documented history, it is presented for sale with its chassis, engine



Rutherford Daytona 1954 © Archives Bart Rosman



0120A at The Daytona Speed Week in 1954 © DR



Daytona A Sinclair Oil Advert 1954
© Archives Marcel Massini



Daytona 1954 © Archives Bart Rosman



1954 © Archives Daytona

même propriétaire. Depuis, c'est la première fois qu'elle est proposée sur le marché.

C'est une des dernières Ferrari de compétition des années 50 qui présente encore son intégrité d'origine. Elle est accompagnée par une très abondante documentation comportant des photos d'époque, archives de fabrication, documents d'importation, courriers, rapports, notes manuscrites et même un rare « 340 America Owner's Manual » d'usine.

Une fois sortie de l'atelier, cette voiture sera accueillie avec ferveur dans tous les évènements historiques majeurs de la planète, dont le centenaire des 24 Heures du Mans en 2023 et constituera l'indiscutable joyau de la collection qu'elle est susceptible de rejoindre.

and original Touring body, and has been in the same ownership since 1975 (i.e. for 48 years). This is the first time since then that it has come onto the market.

It is one of the last competition Ferraris from the 1950s to retain its original integrity. It comes with extensive documentation including period photos, build archives, import documents, correspondence, reports, handwritten notes and even a rare '340 America Owner's Manual' from the factory.

Once it leaves the workshop, the car will be enthusiastically welcomed at all the top historic events around the world, including the centenary of the 24 Hours of Le Mans in 2023, and will undoubtedly be the jewel of the collection it is destined to enter.


ENGLEBERT



44

1931 BUGATTI TYPE 43 GRAND SPORT 'PRIMA DONNA'

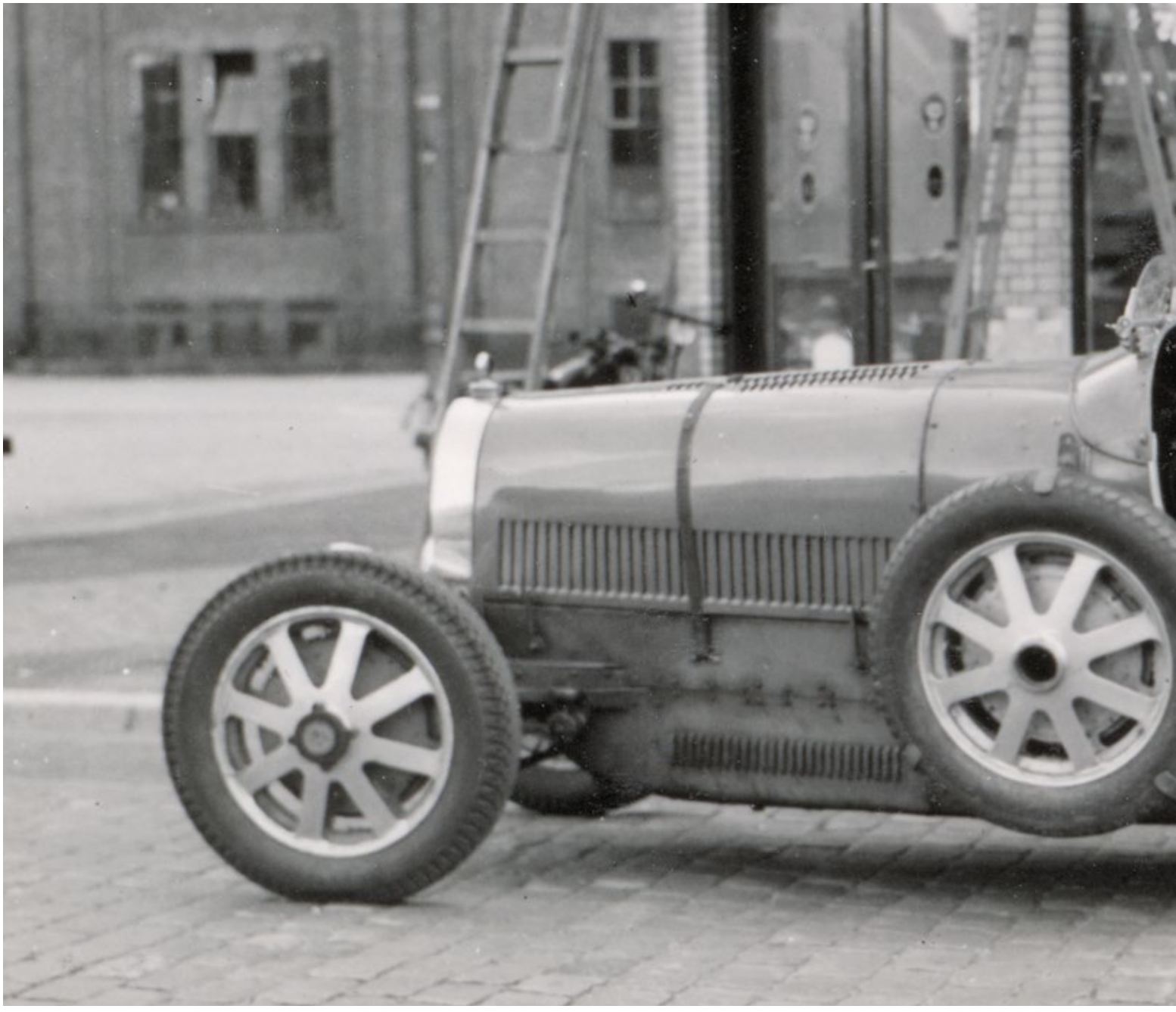
Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis nº 43303
Moteur nº 130

1.200.000 - 1.800.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Histoire fascinante, ex-Guillaume Prick, ex-Pim Hascher
- Authenticité indiscutable, une des meilleures 43
- Un des meilleurs modèles produits par Bugatti
- Rapport historique établi par Pierre-Yves Laugier
- Dans la collection de Bart Rosman depuis 15 ans

- ***Fascinating history, ex-Guillaume Prick, ex-Pim Hascher***
- ***Unquestionable authenticity, one of the best 43s***
- ***One of the best models built by Bugatti***
- ***Pierre-Yves Laugier History Report***
- ***In the Bart Rosman Collection for 15 years***




NL



Guillaume Prick and his wife in 1965 © DR

La Bugatti Type 43 que nous présentons a l'avantage d'un historique suivi qui montre qu'elle a gardé toute son authenticité. C'est ce que confirme l'étude qui suit, fournie par Pierre-Yves Laugier, spécialiste de la marque.

Le moteur n° 130 est assemblé à l'usine le 9 septembre 1928, mais il faut attendre la fin de l'année 1929 pour voir le châssis à moteur 130 acheminé de Molsheim au magasin de l'avenue Montaigne à Paris. Ainsi, le 25 novembre 1929 la voiture, équipée de la plaque châssis 43297, arrive dans la capitale. Il est possible qu'elle y reste assez longtemps en stock, en exposition ou en démonstration avant de revenir à Molsheim.

Le 29 janvier 1931, avec son identité définitive 43303, elle est expédiée par chemin de fer à Zurich pour le compte de la firme B.U.C.A.R. Elle y reste en stock encore quelques années, peut-être en zone franche dans le local de la firme à Saint-Louis (près de Bâle) car elle n'est pas dédouanée en Suisse.

C'est seulement en 1934 que le torpédo GS 43303/130 est vendu au concessionnaire Bugatti d'Amsterdam, H. van Ramshorst, dont le garage C.V Albatros est situé Pieter Baststraat 21-27. Un document hollandais d'assurance mentionne même 1932 comme année de sortie d'usine.

Le premier acheteur privé du véhicule est un pilote et aviateur amateur hollandais original, Johannes-Willem Rens. Né en 1896, il est issu d'une famille de colons néerlandais dont l'entreprise Fuchs & Rens distribue les marques Chrysler, de Soto, Plymouth et Renault aux Indes néerlandaises, tout en disposant d'une succursale à Amsterdam. La famille rentre en Hollande en 1902 et J.-W. Rens connaît une vie mouvementée au Brésil, puis au Canada, avec une peine de quelques mois d'emprisonnement pour désertion avant un premier mariage en 1919, puis un deuxième en 1931 avec une jeune bourguignonne (Georgette Gatheron) qui détient avec lui des parts dans un garage de Calais. Le couple est assez pittoresque puisqu'en octobre 1934, son épouse lui tire une balle de revolver dans la mâchoire avant qu'il ne lui en loge une dans le pied.

Il s'en suit une séparation en janvier 1935, accompagnée d'un procès pour que Rens récupère ses parts du garage calaisien qu'il codirige avec un M. Rejeange. Il doit rentrer définitivement en Hollande et c'est à ce moment-là qu'il marque son intérêt pour la Bugatti Type 43, à vendre par le garage Albatros devan Ramshorst. Rens commence par louer la voiture du 10 mai au >>>

The Bugatti Type 43 we are presenting has the advantage of a continuous history which shows that it has remained completely authentic. This is confirmed by the study below by the Bugatti specialist Pierre-Yves Laugier.

Engine no. 130 was assembled at the works on 9 September 1928, but it was only at the end of 1929 that the chassis with engine no. 130 was dispatched from Molsheim to the showroom on the avenue Montaigne in Paris. And so, on 25 November 1929, the car, with the chassis plate 43297, arrived in the capital. It is possible that it remained in stock for some time, on display or as a demonstrator, before returning to Molsheim.

On 29 January 1931, with its definitive chassis number 43303, it was sent by train to Zurich on behalf of the company B.U.C.A.R. It remained in stock there for another few years, possibly in the free zone in the firm's premises at Saint-Louis (near Basel) as it was not cleared through customs in Switzerland.

It was only in 1934 that the torpedo GS 43303/130 was sold to the Bugatti dealer in Amsterdam, H. van Ramshorst, whose garage C.V. Albatros was located at 21-27 Pieter Baststraat. A Dutch insurance document even mentions 1932 as the year in which it left the factory.

The car's first private buyer was an amateur Dutch racing driver and pilot, Johannes-Willem Rens, who was quite a character. He was born in 1896 into a Dutch colonial family, whose company Fuchs & Rens distributed Chrysler, de Soto, Plymouth and Renault in the Dutch East Indies and also had a branch in Amsterdam. The family returned to Holland in 1902 and Rens had an eventful life in Brazil and then in Canada, serving a few months in prison for desertion, before his first marriage in 1919 and then a second in 1931 to a young woman from Burgundy, Georgette Gatheron, who held shares with him in a garage in Calais. They were a colourful couple, as in October 1934 Georgette shot him in the jaw with a revolver before he shot her in the foot.

As a result, they separated in January 1935 and Rens instituted legal proceedings to reclaim his shares in the garage in Calais which he ran jointly with a M. Rejeange. He returned to Holland for good and it was at this point that he expressed his interest in the Bugatti Type 43, which >>>



© Archives Rosman



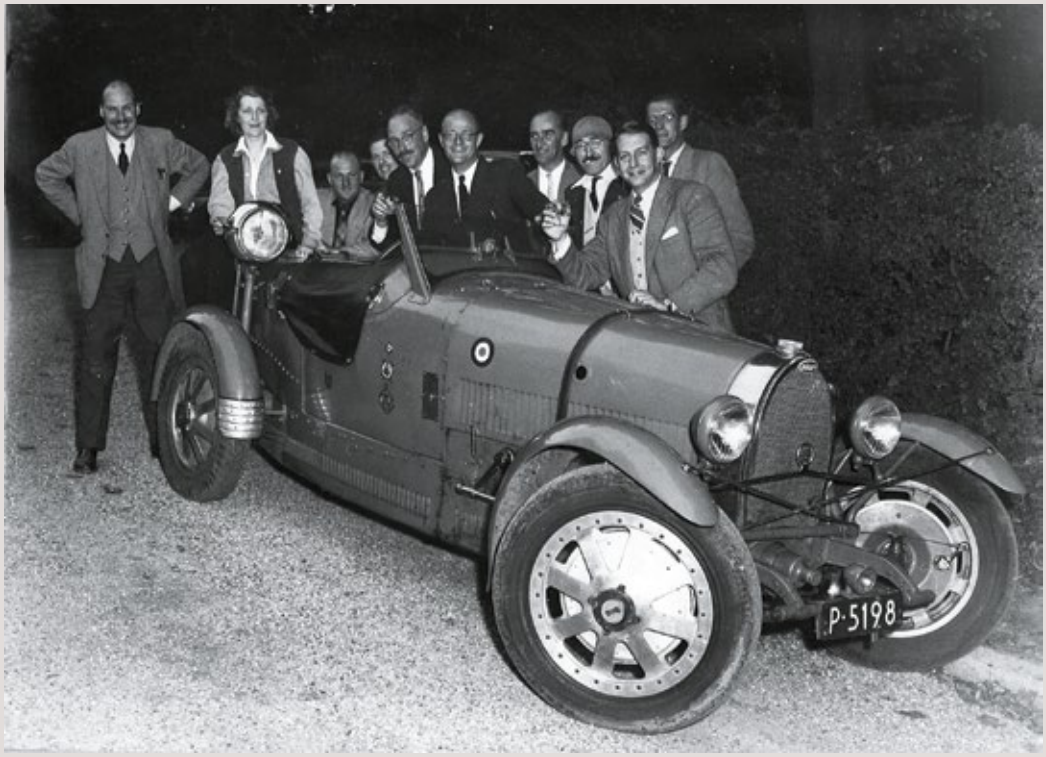
© Archives Rosman



© Archives Rosman



Zandvoort 1956 © DR



Guillaume Prick © Archives Rosman


PX·51·RG



ZANDVOORT 1950 © DR



ZANDVOORT 1950 course Henk van Ramshorst au volant © DR

>>> 1er juillet 1935 et l'assure pour la somme importante de 225 florins. Il est ensuite supposé l'acheter pour 4 000 florins.

Rens demande à van Ramshorst de transformer le torpédo 3-4 places Type 43 en version deux places, certainement pour des raisons fiscales. La modification est effectuée le 4 juin 1935 mais, au lieu d'être raccourcie, la voiture reçoit une plaque de tôle (amovible) occultant les places arrière. Cet élément est bien visible sur les photos de famille de cette époque. La voiture est en outre équipée d'une sangle de capot et d'un pare-pierre.

L'assureur J.-Herm. Schroder enregistre l'immatriculation GZ 17555 pour la police d'assurance du 5 septembre 1935 et, par ailleurs, les registres des immatriculations d'Amsterdam indiquent le transfert de cette plaque à J. Rens le 16 mai 1935 à son adresse, Euterpestraat 102.

Rens fait miroiter à van Ramshorst l'héritage français qui doit bientôt lui revenir, soit ses parts du garage. Son avocat n'est autre que son témoin de mariage parisien, Me Raymond Hubert, un ténor du barreau qui a plaidé en 1934 dans l'affaire Stavisky et dont on se demande comment il s'est lié d'amitié avec notre sulfureux Hollandais. Avant l'aboutissement de cette affaire, Rens parvient à se faire payer par sa mère en mai 1936 sa dernière lubie, une Bugatti Type 51 d'occasion qui sera saisie en 1938.

En avril 1940, il tente de servir courageusement son pays en demandant au secrétaire de la Légation de Suède la possibilité de s'engager en tant que pilote aviateur instructeur au service du gouvernement suédois, faisant valoir sa parfaite connaissance des langues allemande, anglaise, française et néerlandaise, mais il ne semble pas qu'il ait pu obtenir cette affectation.

Le 17 août 1941, suite à de douteuses élucubrations, revolver à la main, devant un colocataire de son immeuble d'Amsterdam, Rens est arrêté et envoyé au camp de concentration de Gross Rosen à Rogoznica, en Pologne. Il y perd la vie le 9 avril 1942.

Entretemps, la Type 43 est revendue au printemps 1939 à Bernard Cramer, héritier d'une longue lignée d'industriels hollandais produisant du papier et des cigares. Rens estimait sa Bugatti au prix fantaisiste de 3 000 florins, et Cramer l'achète finalement le 10 mars 1939 pour 475 florins et la reprise de sa voiture, de marque Hillman. La fiche du garage Albatros indique : « IR. B. Cramer Heerde-Ende Wapenveld (Gelderland) - Bugatti et châssis/mot 43303 mit kompressor ».

En décembre 1939, Cramer achète un compresseur d'occasion, numéro 154, et fait réaliser quelques travaux sur le véhicule. Mais, selon les souvenirs locaux, la jeune femmede Cramer ne supportait pas le bruit de la Bugatti et il dut la revendre >>>

>>> *was for sale at van Ramshorst's Albatros garage. Rens started by renting the car from 10 May to 1 July 1935 and insured it for the substantial sum of 225 florins. He was then supposed to buy the car for 4000 florins.*

Rens asked van Ramshorst to convert the Type 43 3/4-seat torpedo into a two-seater, most likely for tax reasons. The modification was carried out on 4 June 1935, but instead of being shortened, the car was fitted with a (removable) metal panel covering the rear seats. The panel can be clearly seen in family photographs from the time. The car was also fitted with a bonnet strap and stone guard.

The insurer J.-Herm Schroder recorded the registration number GZ 17555 for the insurance policy on 5 September 1935; the vehicle licensing records for Amsterdam also indicate that this number was transferred to Rens on 16 May 1935 at his address at 102 Euterpestraat.

Rens held out the promise to van Ramshorst of the French inheritance – his shares in the garage – he was due to receive. His lawyer was none other than the best man at his wedding in Paris, Maître Raymond Hubert, a leading barrister who had pleaded in the Stavisky affair. One wonders how he had become friends with the infamous Dutchman. Before the affair was settled, Rens managed in May 1936 to get his mother to pay for his latest fad, a secondhand Bugatti Type 51, which would be seized in 1938.

In April 1940, he tried to serve his country courageously by asking the Secretary of the Swedish Legation for the possibility of enlisting as a pilot instructor in the service of the Swedish government, pointing out his perfect knowledge of German, English, French and Dutch, but it does not seem that he was able to obtain this assignment.

On 17 August 1941, after a wild rant in front of one of his neighbours in Amsterdam with a revolver in his hand, he was arrested and sent to the Gross Rosen concentration camp at Rogoznica in Poland. He died there on 9 April 1942.

Meanwhile, the Type 43 was sold in spring 1939 to Bernard Cramer, the heir to a long line of Dutch industrialists who produced paper and cigars. Rens put a fanciful value of 3000 florins on his Bugatti, but Cramer finally bought it on 10 March 1939 for 475 florins plus his Hillman taken in part-exchange. The record from the Albatros garage states: "IR. B. Cramer Heerde-Ende Wapenveld (Gelderland) - Bugatti and chassis/engine 43303 'mit kompressor'". >>>



>>> rapidement au concessionnaire Albatros. Le mariage de Bernard Cramer et Anna Catharina van Marle étant célébré à Wapenveld le 4 août 1942, il faut supposer que la cession de la Bugatti se situe vers cette période.

Le torpédo Type 43 va rejoindre le stock d'au moins dix Bugatti du garage Albatros, caché dans un local appelé « le Temple » qui jouxte l'église d'Obrechtkerk, à Amsterdam. Sur une photo ancienne montrant les Bugatti dans ce grand local tenu secret, on aperçoit le torpédo 43, deuxième sur la gauche. Il porte l'immatriculation G 70670, au nom du garage de van Ramshorst.

Cette cachette demeurera secrète pendant la guerre et, en 1950, H. van Ramshorst décide de raccourcir le châssis du torpédo 43 pour courir à Zandvoort. Plusieurs photos montrent la voiture ainsi modifiée dans les rues d'Amsterdam, équipée des plaques G 274, puis en course sous le numéro 40, pilotée en 1950 par van Ramshorst sur le circuit de Zandvoort.

Un an plus tard, la voiture est cédée au passionné de Bugatti Guillaume Prick, par un acte d'achat daté du 16 juillet 1951. Guillaume Prick immatricule le torpédo 2,3 litres sous le numéro P 5198 et le surnomme « Prima Donna ». Entre ses mains, la voiture est un peu liée à l'origine du mythe Bugatti en Europe continentale car à partir de 1951, Guillaume Prick prêche à son volant la bonne parole d'Ettore sur tous les circuits et rallyes européens. Il date la marche du monde à partir de l'année de naissance du patron de Molsheim !

Fondateur du Dutch Bugatti Club en 1956, Prick participe à la création du Bugatti Club Deutschland la même année. La voiture est du voyage à Ermenonville pour le Rallye de 1958, puis à Molsheim en 1961 lors du Rallye International. De plus, G. Prick se rend aussi souvent que possible en Alsace, entraînant avec lui les premiers collectionneurs de Bugatti sur le vieux continent. Pendant plus de 30 ans, il parcourt l'Europe avec son Type 43 qui, l'année suivant son décès, sera vendue par la famille.

L'acheteur Pim Hascher, collectionneur atypique né à Leiden dans une famille de musiciens, devient le 13 octobre 1984 l'heureux propriétaire du torpédo 43 alors>>>

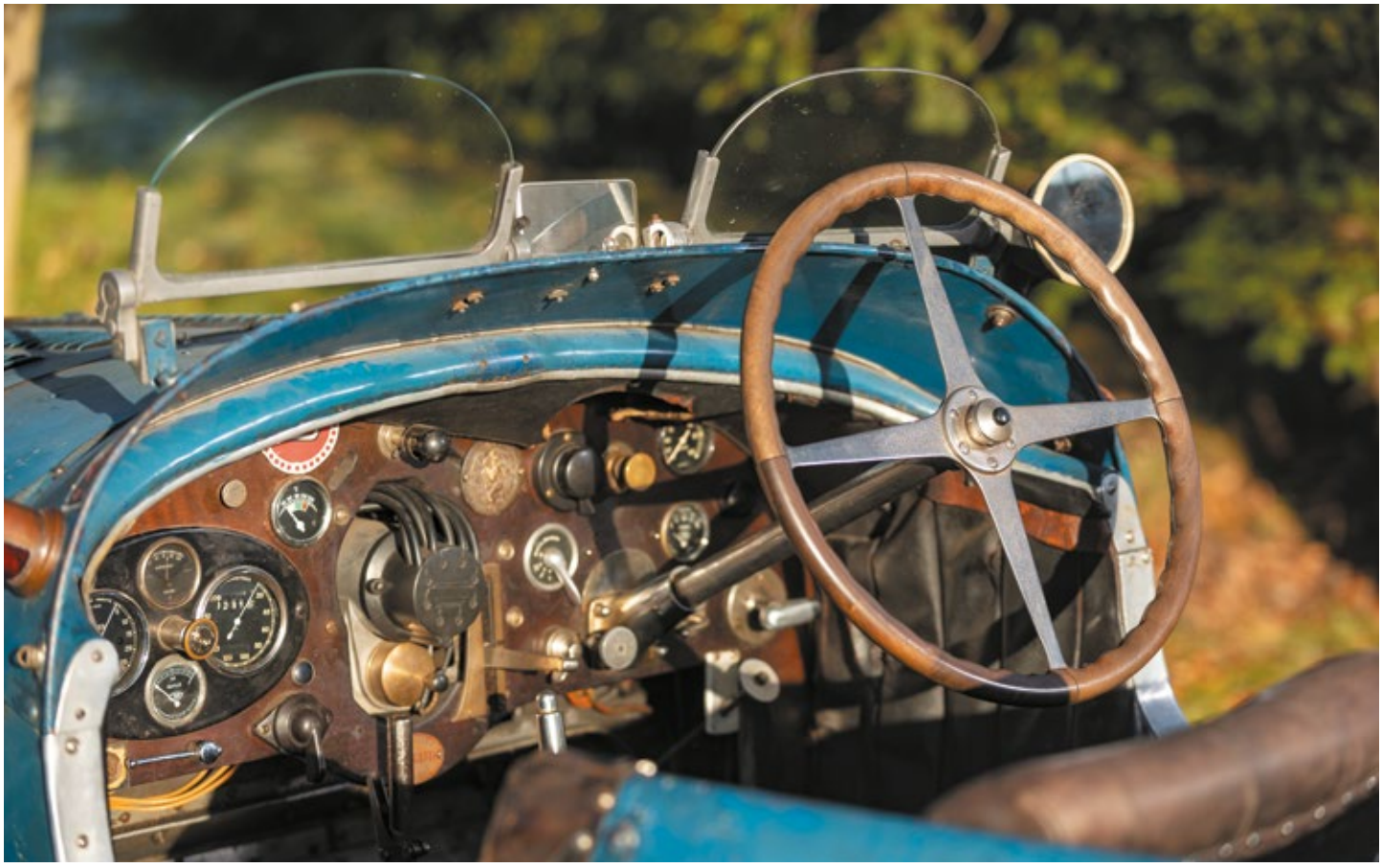
>>> ***In December 1939, Cramer bought a secondhand supercharger, no. 154, and had some work carried out on the car. According to the recollections of some local people, however, Cramer's young wife could not stand the noise the Bugatti made and he soon had to sell it back to the Albatros garage. As the marriage between Bernard Cramer and Anna Catharina van Marle was celebrated at Wapenveld on 4 August 1942, it may be assumed that the Bugatti was sold around then.***

The Type 43 torpedo joined the stock of at least ten Bugattis tucked away in large premises known as 'The Temple', next to the Obrechtkerk church in Amsterdam. In an old photograph showing the Bugattis in this secret location, the Type 43 torpedo can be seen second from the left. It was registered in the name of van Ramshorst's garage as G 70670.

The hiding-place was kept secret through the war, and in 1950 van Ramshorst decided to shorten the Type 43 chassis to race it at Zandvoort. Several photographs show the modified car in the streets of Amsterdam, with the registration plates G 274, and then with the racing number 40 driven by van Ramshorst at Zandvoort.

A year later, the car was sold to the Bugatti enthusiast Guillaume Prick in a purchase agreement dated 16 July 1951. Prick registered the car as P 5198 and christened it 'Prima Donna'. In his ownership, the torpedo became part of the origin of Bugatti's legend in Europe, as from 1951 Prick spread his gospel at circuits and on rallies across the continent. For him, the world had begun the year in which the founder of the Molsheim company was born!

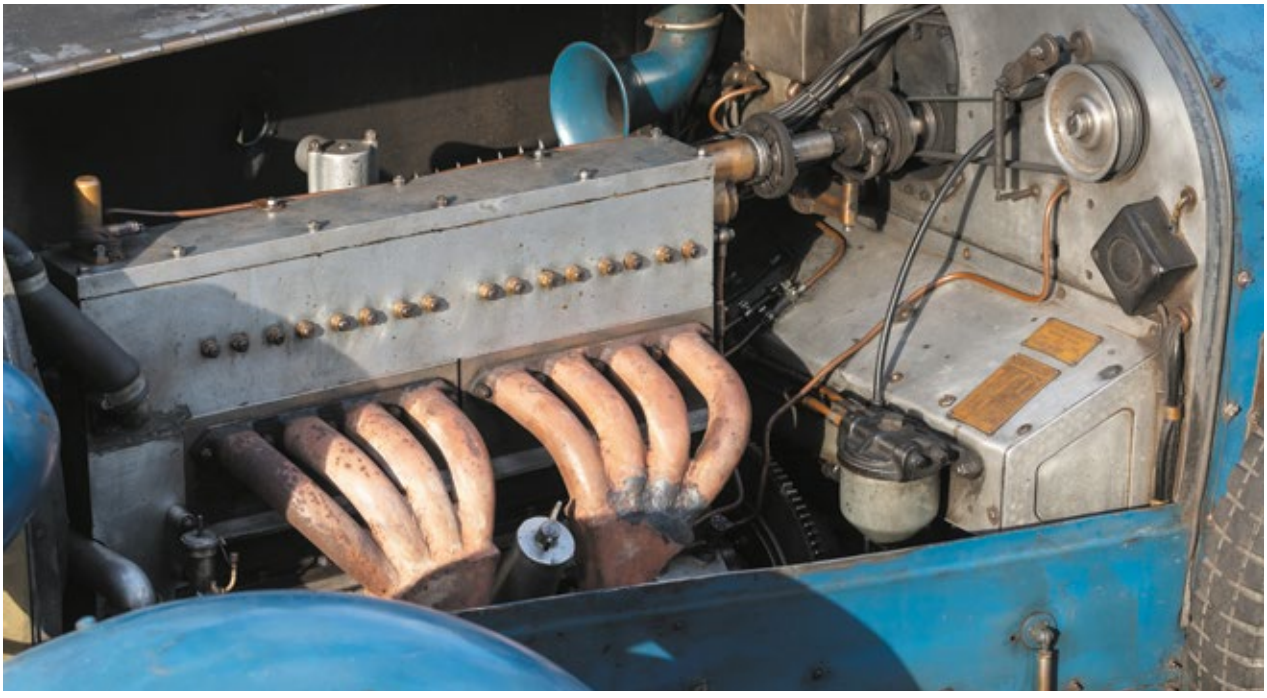
Prick founded the Dutch Bugatti Club in 1956 and also contributed to the creation of the Bugatti Club Deutschland that year. The car travelled to Ermenonville for the 1958 Rallye, then to Molsheim in 1961 for the Rallye International. Prick also went to Alsace as often as possible, bringing with him the first Bugatti collectors. For more than 30 years, he drove his Type 43 all around Europe; it was sold by his family the year after his death.>>>






BUGATTI
PX-51-RG







>>> enregistré sous le numéro PX-51-RG. P. Hascher circule en Bugatti depuis le début des années 50, au volant d'un Type 40 à moteur Chevrolet, puis d'un Type 37 à partir de 1953, mais la 43 est pour lui l'étape ultime dans l'initiation Bugatti dont le design des moteurs a été pour beaucoup dans sa révélation du mythe.

Le 9 février 2008, lors de la vente Bonhams de Rétromobile, le torpédo 43 est vendu aux enchères à l'ingénieur et historien Bugatti Bart Rosman pour la somme de 1 327 500 €. La voiture rejoint sa collection qui comporte déjà depuis longtemps un Type 40 GS, un Type 37, une rare 35C et une Ferrari 340 America Barchetta par Touring ; ce sont ces deux dernières qui sont également présentées dans notre vente.

Aujourd'hui, l'examen de cette Bugatti 43 permet de faire les constatations qui suivent. La plaque de châssis originale est gravée 43303 Bas Rhin, car il s'agit d'un modèle vendu après 1929. Gravée par les autorités hollandaises, la plaque porte le numéro 43303 à la place du numéro du moteur et en-dessous la cylindrée de 2 246 cm³. L'essieu avant, qui avait été chromé, ne laisse pas voir de numéro, mais le moteur porte bien sur son carter le numéro de châssis 43303 et le numéro 130.

D'après les notes d'usine, le vilebrequin d'origine était le N°165. Il n'a pas été possible de vérifier s'il fut noté lors d'un démontage. La boîte de vitesse et son couvercle portent le numéro 131, et la jambe de force le numéro 132.

Le pont arrière d'origine numéro 132 fut échangé contre le numéro 52 de la Type 43 n°43196 qui appartenait aussi à G. Prick dans les années 60. A ce jour, la n°43196 possède toujours le pont 132 ex-43303. Bart Rosman et le propriétaire avaient d'ailleurs le projet de remettre ces pièces dans leur châssis d'origine.

Le cadre de châssis original, raccourci, est le 131.

Pierre-Yves Laugier,
décembre 2022

>>>*It was bought by Pim Hascher, an unconventional collector born into a family of musicians in Leiden; he became the proud owner of the Type 43 torpedo on 13 October 1984 and registered it as PX-51-RG. Hascher had driven Bugattis since the start of the 1950s, first a Chevrolet-engined Type 40 and then, from 1953, a Type 37. But for him, the Type 43 was the final stage in his initiation into the legend of Bugatti, the design of whose engines was instrumental in the revelation he experienced.*

On 9 February 2008, at Bonhams' auction at Rétromobile, the Type 43 torpedo was sold to the engineer and Bugatti historian Bart Rosman for 1,327,500 €. The car joined his collection, which had long included a Type 40 GS, a Type 37, a rare 35C and a Touring-bodied Ferrari 340 America Barchetta, the last two of which are also presented at our auction.

Today, we can make the following observations based on an examination of the Type 43. The original chassis plate is engraved '43303 Bas Rhin', as it is a car sold after 1929. Engraved by the Dutch authorities, the plate shows the number 43303 in place of the engine number and below it the capacity of 2246 cc. There is no number visible on the front axle, which had been chromium-plated, but the chassis number 43303 and engine number 130 are present on the sump.

According to the notes from the factory, the original crankshaft was no. 165. It has not been possible to check whether this was noted when the engine was stripped down. The gearbox and its casing are numbered 131, and the strut 132.

The original rear axle, no. 132, was swapped for no. 52 from the Type 43 chassis no. 43196 which Prick also owned in the 1960s. No. 43196 still has the rear axle no. 132 previously fitted to chassis no. 43303. Bart Rosman and the other owner intended to refit these parts to their original chassis.

The original, shortened chassis frame is no. 131.

Pierre-Yves Laugier,
December 2022





Z Archives Rosman Prick + Koux op autobahn met 43303 © Archives Rosman





Combinant les performances d'une Bugatti 35 B et le confort d'une carrosserie torpédo de tourisme, la 43 Grand Sport est un des meilleurs modèles produits par la marque de Molsheim. Nous avons eu le plaisir d'effectuer un essai de plusieurs heures à bord de cet exemplaire, qui peut être considéré comme l'un des plus performants aujourd'hui en circulation. En effet, sous la patine exceptionnelle de sa carrosserie, se cache une mécanique parfaitement au point et optimisée de la meilleure manière, fruit d'une vie d'observation et de pratique des Bugatti. Les accélérations sont impressionnantes, accompagnées de la sonorité rauque et grisante du 8 cylindres à compresseur. Chaque démarrage donne l'impression d'un départ de grand prix, tandis que le freinage puissant permet une utilisation précise des capacités de la voiture. Il est évident qu'en 1929, aucune route en Europe ne permettait d'exploiter à 100% les capacités d'une telle voiture, que l'on pourrait comparer rétrospectivement à la philosophie des Supercars. Aujourd'hui, Prima Donna demeure plus que jamais une invitation à prendre la route, sans raison particulière, juste pour le plaisir de profiter de ses performances et de l'histoire fascinante qui est inscrite dans les moindres recoins de sa carrosserie.

Combining the performance of a Bugatti 35 B with the comfort of a touring torpedo body, the 43 Grand Sport was one of the best models produced by the marque from Molsheim. We had the pleasure of spending several hours test driving this example, which can be considered one of the best performing cars in circulation today. In fact, beneath the superb patina of its bodywork, the mechanics are set up optimally, the result of a lifetime of observation and working on Bugatti. The car's acceleration is impressive, accompanied by the exhilarating roar of its supercharged 8-cylinder engine. Every start feels like the start of a Grand Prix, while the powerful braking allows full use of the car's capabilities. It is clear that in 1929, there wasn't a road in Europe that allowed you to exploit to the max the potential of such a car, which could be compared retrospectively to the philosophy of Supercars. Today, Prima Donna remains, more than ever, an invitation to take to the road, for no particular reason other than the chance to enjoy its performance and its fascinating history, etched into every detail of its bodywork.

45

1929 BUGATTI TYPE 35C

Carte grise française
French title

Châssis nº 4920
Moteur nº 166

2.500.000 - 3.500.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Jamais modifié depuis 1931
- Pilotes et palmarès prestigieux incluant 4e place au GP de Monaco 1929
- Ex-Baron George Philippe de Rothschild
- Historique connu
- Un des plus authentiques Type 35 survivant
- Dans la Collection de Bart Rosman depuis 1997

- ***Unmodified since 1931***
- ***Prestigious racing history and drivers including 4th place in the 1929 Monaco GP***
- ***Ex-Baron George Philippe de Rothschild***
- ***Known history***
- ***One of the most authentic Type 35s in existence***
- ***In the Bart Rosman Collection since 1997***




BUGATTI

Le moteur 166 C, 2L à compresseur est assemblé à l'usine en mai 1928 ainsi que les moteurs 2L n°164 à 167 et les moteurs 2.3L n° 168 à 170.

Le type 35C châssis 4920/ moteur 166 C est livré au pilote Guy Bouriat le 11 mars 1929. Celui-ci avait réceptionné la veille le type 35C châssis 4921/171.

Les deux véhicules lui ont été facturés 91.500 FF chacun.

Georges Philippe de ROTHSCHILD (1902-1988)

Il est le fils du Baron Henri James de Rothschild, dramaturge de renom et médecin de formation. Dès 1922, ayant été présenté au pilote Robert Benoist par son frère ainé, le jeune Philippe prend part à des compétitions automobiles dont le Paris-Nice, mais c'est en 1929 que, sous le pseudonyme de « Georges Philippe », cet amateur s'engage vraiment en Grand Prix. Philippe de Rothschild dispose ainsi pour le début de la saison 1929 des deux Bugatti type 35C livrées par Guy Bouriat début mars. Il débute au GP d'Antibes-Juan les Pins le 1er avril sur la voiture immatriculée 2678 RB 6, châssis 4921. Il accidente le véhicule à mi-distance.

Pour le Grand Prix de Monaco couru le 14 avril, il utilise logiquement 4920, dont le numéro 2677 RB 6 est visible sur les photos. Il termine à une très honorable 4ème place derrière la Mercedes SSK de Caracciola.

Lors du premier Grand Prix de Bourgogne, sur le circuit de Dijon, le 9 mai 1929, l'écurie de Rothschild engage ses deux 35C, la 4920 (2677 RB 6) pour Bouriat et 4921 (2678 RB 6) pour Rothschild. Bouriat prend rapidement la tête de la course et Rothschild parvient à le suivre, devant Gauthier. Après 3 heures et 47 minutes de lutte, Rothschild remporte la victoire, Bouriat s'est effacé devant son patron, et finit à 1/5 de seconde sur la Bugatti 4920.

L'équipe s'aligne ensuite dans le second Grand Prix Bugatti, organisé par le patron de Molsheim sur le circuit du Mans le 2 juin 1929. Bouriat participe aux essais sur 4920 N° 33 et Rothschild sur une nouvelle 35C N° 34, encore non immatriculée (sans doute 4930 achetée deux semaines plus tôt). Juan Zanelli ayant coulé une bielle sur sa Bugatti, il acquiert le jour du pesage la 4920 auprès de Rothschild qui décide de piloter son type 44, tandis que Bouriat passe au volant de la N°34. Zanelli qui pilote pour la première fois 4920 remporte le Grand Prix. Il renouvelle cet exploit en 1930, mais au volant de 4921 qu'il aura aussi acquise auprès de l'Ecurie de Rothschild, avant qu'Hellé Nice ne se l'approprie pour les deux saisons suivantes.

Guy Bouriat est en 1929 le capitaine de l'Ecurie de course du Baron de Rothschild avant de devenir le directeur des ventes du nouveau magasin Bugatti du 46, avenue Montaigne. Le jeune millionnaire italo-chilien, Juan Zanelli (1906-1944), vice-consul du Chili à Nice, participe à des courses en Bugatti depuis 1926. Celui-ci est censé avoir acquis, ou s'être fait prêter pour la course, la Bugatti 4920 juste avant le départ du Grand Prix Bugatti couru sur le circuit du Mans le 2 juin 1929. La plaque d'immatriculation de la Bugatti victorieuse du chilien porte, bien visible à l'arrivée, le numéro 2677 RB 6. Au GP de la Marne le 7 juillet 1929, Zanelli pilote l'autre Bugatti 35C de Rothschild soit 2678 RB 6, à savoir 4921,et à San Sebastian le 25 juillet Zanelli engage 4921 pour Foresti et sa nouvelle 4939 acquise dix jours plus tôt. Il ne semble pas utiliser 4920 dans une autre épreuve en 1929.

Palmarès 1929 de la voiture :

- 14 avril : Grand prix de Monaco, de Rothschild : 4ème
- 9 mai : Grand Prix de Bourgogne, Bouriat : 2ème
- 2 juin : Grand Prix Bugatti , Zanelli : vainqueur

Une vie Lyonnaise

La Bugatti 35C est immatriculée dans le Rhône sous le numéro 7466 PF 1 en mars 1930. Elle a été acquise à l'issue de la saison 1929 par un jeune amateur lyonnais,

Marcel ROUSSELET (1904-1984). Il est né le 24 avril 1904 à Cublize, village où son père exerce la profession de pharmacien. En 1931, il réside au 289, Cours Lafayette avec sa mère et son frère aîné Jean, qui a repris la pharmacie familiale à cette même adresse. En 1933, il est >>>

The 2-litre supercharged engine 166 C was assembled at the factory in May 1928 along with 2-litre engines n°164 to 167 and 2-litre 300 engines n° 168 to 170.

The Type 35C chassis 4920/ engine 166 C was delivered to the driver Guy Bouriat on 11 March 1929. He had taken delivery of the Type 35C chassis 4921/171 the day before. The two vehicles were billed to him for 91.500 FF each.

Georges Philippe de ROTHSCHILD (1902-1988)

He was the son of Baron Henri James de Rothschild, the renowned playwright and a doctor by training. From 1922, having been introduced to the racing driver Robert Benoist by his older brother, the young Philippe began motor racing in events such as the Paris-Nice. In 1929, under the pseudonym «Georges Philippe», this amateur driver began Grand Prix motor racing in earnest. Philippe de Rothschild had the two Bugatti Type 35s, at his disposal, delivered by Guy Bouriat at the start of March, for the start of the 1929 season. He made his GP debut at Juan les Pins on 1 April in the car registered 2678 RB 6, chassis 4921, and suffered an accident halfway through the race.

Therefore, for the Monaco Grand Prix on 14 April, he used 4920, its registration number 2677 RB 6 clearly visible in photos. He finished an honourable 4th place behind the Mercedes SSK of Caracciola.

In the first Grand Prix de Bourgogne, held at the circuit in Dijon, on 9 May 1929, the Rothschild team entered both 35Cs, the 4920 (2677 RB 6) for Bouriat and 4921 (2678 RB 6) for Rothschild. Bouriat quickly took the lead and Rothschild managed to follow him, in front of Gauthier. After a battle lasting 3 hours and 47 minutes, Rothschild claimed victory, after Bouriat gave way to his boss and finished a fifth of a second behind in the Bugatti 4920.

The team came together again for the second Bugatti Grand Prix, organised by the Molsheim boss at the Le Mans circuit on 2 June 1929. Bouriat took part in testing in 4920 N° 33 and Rothschild in a new and as yet unregistered 35C N° 34, (probably 4930 bought two weeks earlier). Having broken a rod in his Bugatti, Juan Zanelli acquired 4920 on the weigh-in day from Rothschild who decided to drive his Type 44, while Bouriat moved to the wheel of N°34. Zanelli, who was racing 4920 for the first time, won the Grand Prix. He repeated this feat in 1930, this time at the wheel of 4921 which he also acquired from the Rothschild team, before Hellé Nice took it over for the following two seasons.

In 1929, Guy Bouriat was in charge of Baron de Rothschild's racing team before becoming the director of sales for the new Bugatti showroom at 46, avenue Montaigne. Juan Zanelli (1906-1944), the young Italo-Chilean millionaire and vice-consul for Chile in Nice, had been racing Bugatti since 1926. It is believed he acquired, or was lent for the race, Bugatti 4920, just before the start of the Bugatti Grand Prix held at the circuit at Le Mans on 2 June 1929. The registration plate of the Chilean's winning Bugatti, 2677 RB 6, was clearly visible at the finish. At the Marne GP on 7 July 1929, Zanelli drove Rothschild's other Bugatti 35C, 2678 RB 6, namely 4921, and at San Sebastian on 25 July, Zanelli entered 4921 for Foresti as well as his new 4939, acquired ten days earlier. He appears not to have used 4920 in any other event during 1929.

Race results the car in 1929:

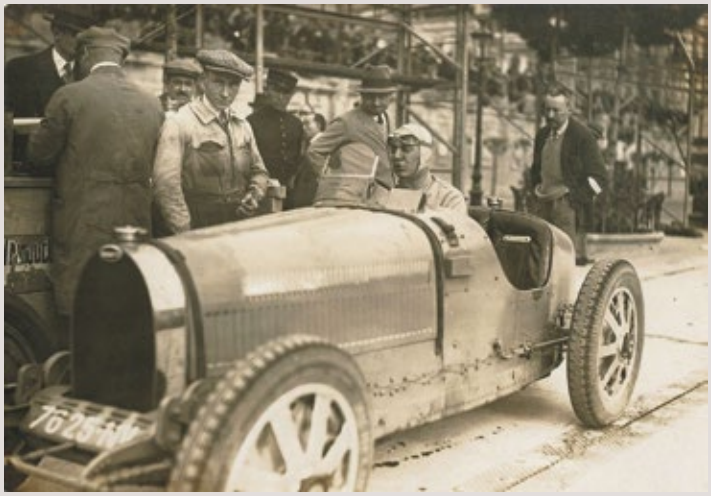
- ***14 April : Grand prix de Monaco , Rothschild : 4th***
- ***9 May : Grand Prix de Bourgogne, Bouriat : 2nd***
- ***2 June : Grand Prix Bugatti, Zanelli : winner***

A life in Lyon

The Bugatti 35C was registered in the Rhône region with number 7466 PF 1 in March 1930. It was acquired at the end of the 1929 season by a young enthusiast from Lyon, Marcel ROUSSELET >>>



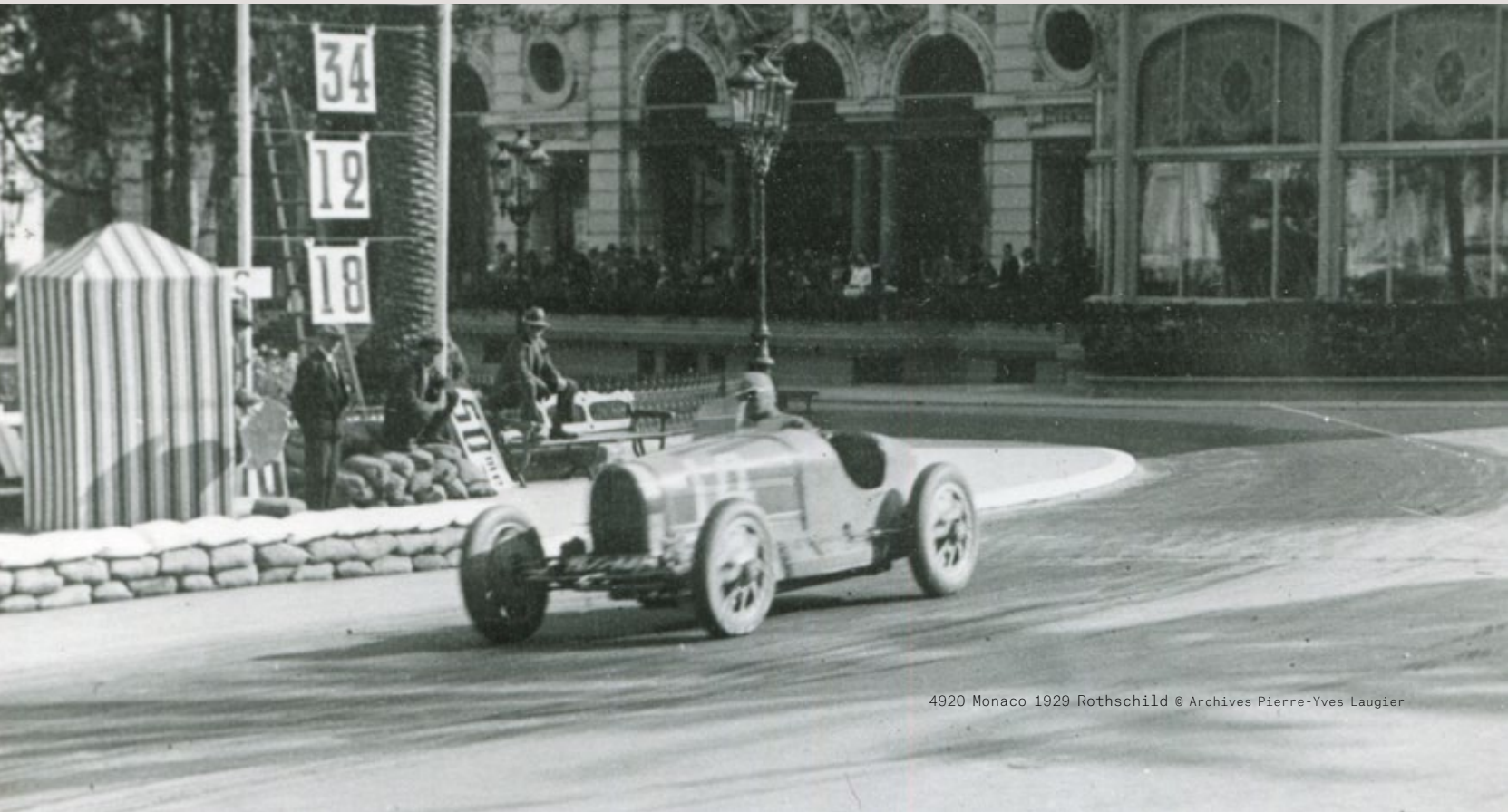
4920 GP Bourgogne 1929 Bouriat © Archives Pierre-Yves Laugier



1930 Bugatti 35C Bouriat © Archives Pierre-Yves Laugier



4920 GP Bourgogne 1929 départ © Archives Rosman



4920 Monaco 1929 Rothschild © Archives Pierre-Yves Laugier

>>>avocat stagiaire à la Cour d'Appel de Lyon. Il sera plus tard juge d'instruction. Il achète sans doute la Bugatti 35C au début de 1930. Il n'a que 25 ans et n'est pas encore installé dans la magistrature. L'achat de la Bugatti 35C qui n'a pas plus d'un an, nécessite des fonds provenant sans doute de la fortune familiale. Il se marie à Lyon en février 1939 et obtient la médaille de la Libération en 1947. M. Rousselet décède à Neuilly sur Seine le 19 juillet 1984.

Dès 1929, il acquiert une Bugatti Type 37A avec laquelle sans doute Eddoura fera des essais lors de la course de côte de Laffrey le 18 août 1929. Sous le pseudonyme de « Ralph », Rousselet s'engage en course dès le Printemps 1930 avec cette 37A. En mai à la course de côte de Camp et aux Alpilles et au Val de Cuech en juin, toujours en catégorie 1500cc. À l'été 1930, il prête sa 2 litres compresseur, qu'il n'a pas encore conduite en compétition, au jeune prodige motocycliste Eddoura.

Edouard GRAMMONT (1906-1930).

Les établissements Grammont sont fondés à Pont de Cheruy en 1849. Ils deviendront un des plus grands groupes du Monde avant 1914. Usines de tréfilages, fonderies, laminage, puis les premiers câbles téléphoniques sous-marins, enfin une branche s'oriente vers le caoutchouc et ses dérivés. Les différentes usines emploient plus de 2000 personnes. Le déclin de l'entreprise ne s'achèvera qu'au début des années soixante.

Edouard Grammont voit le jour au château Grammont, demeure familiale de Pont de Cheruy le 30 janvier 1906. En juillet 1919, à 13 ans, Edouard Grammont fait sa demande pour l'obtention du permis de conduire les voitures automobiles. En 1920, il chevauche déjà une 4 HP Koehler Escoffier. En juin 1922 « Eddoura » apparait pour la première fois dans une course, 5ème du Km lancé du M.C Lyon sur Koehler Escoffier. Le 24 septembre suivant, arrive sa première victoire à la course de côte de Planfoy en catégorie 750cc. L'année suivante, dans cette même épreuve, il signe le record absolu. Les victoires du jeune prodige vont s'accumuler jusqu'en 1929 en obtenant le record absolu de la course de Laffrey le 18 août. Il avait reconnu la route en voiture de nuit, et sans doute de jour au volant d'une 37A, sûrement celle de Rousselet.

Dès septembre 1926, le parc du château Grammont résonne du bruit des Bugatti sur le circuit improvisé dans la propriété. Le jeune Edouard qui vient d'avoir 20 ans utilise une Brescia et un type 37, sans doute achetés neufs. Au début de la saison 1930, Marcel Rousselet décide de faire confiance au jeune prodige motocycliste et lui confie le volant de sa puissante Bugatti 2 litres à compresseur.

Au Grand Prix de Lyon le 15 juin 1930, Eddoura sur la 35C 4920 en catégorie 2 litres, est classé 6ème malgré son abandon au 24ème tour.

Le 20 juillet, Eddoura, au volant de la 35C, fait le meilleur temps et établit le record général à la course de la Baraque en effectuant les 10 kilomètres en 5 min 44 sec à la vitesse moyenne de 104,651 km/h. Le 10 août 1930, le fougueux pilote s'aligne au départ du Circuit du Dauphiné à Grenoble. Certains pilotes parmi les meilleurs sur Bugatti sont ses concurrents directs. Au premier tour, Etancelin est en tête, Eddoura second et Lehoux troisième avant de prendre le commandement au quatrième tour. Au sixième tour, Eddoura bat son propre record du tour à 127 km/h, et passe Etancelin, avant qu'un arrêt au stand de Lehoux ne le propulse en tête. Quelques tours plus tard Eddoura en dépassant Savora sur Bugatti 2 litres en fin de ligne droite, accroche sa roue avant gauche. Alors que le pilote est éjecté et meurt sur le coup, la 35C fait 3 tonneaux, heurte un arbre et s'immobilise sur les rails de la ligne de tramway. Les débris de la voiture seront rassemblés le long de la propriété de Me Delamarche. Les clichés montrent bien que seul l'arrière du véhicule est entièrement broyé. Les radiateur, capot, moteur, tablier semblent intacts. Le châssis est totalement plié et le pont éclaté. Un imposant monument à la mémoire d'Eddoura est érigé sur les lieux de l'accident par une souscription du Moto Club Dauphinois. Les frères Jan & Joel Martel réalisèrent quatre plaques en bronze, retraçant les passions et >>>

>>> ***(1904-1984). He was born on 24 April 1904 in Cublize, the village where his father worked as a pharmacist. In 1931 he lived at 289, Cours Lafayette with his mother and older brotherJean, who took over the family pharmacy at the same address. By 1933 he was a trainee lawyer at the Court of Appeal in Lyon, and would go on to become a judge. In all likelihood, he bought the Bugatti 35C at the start of 1930, when he was just 25 years old and not yet fully qualified as a lawyer. The purchase of the Bugatti 35C which was under a year old, required funds that probably came from the family. He married in Lyon in February 1939 and was awarded the Liberation medal in 1947. M. Rousselet died in Neuilly sur Seine on 19 July 1984.***

As early as 1929, he acquired a Bugatti Type 37A which it is thought Eddoura used for testing during the Laffrey hillclimb on 18 August 1929. Using the pseudonym «Ralph» Rousselet began racing in his 37A from the spring of 1930. He took part in several hillclimbs, at Camp in May, and at Les Alpilles and Val de Cuech in June, again in the 1500cc class. In the summer of 1930, he lent his 2-litre supercharged vehicle, which he had not yet competed in, to the young motorcycle prodigy Eddoura.

Edouard GRAMMONT (1906-1930).

The Grammont business was founded in Pont de Cheruy in 1849. It became one of the largest groups in the world before 1914, comprising factories for wire drawing, foundries, rolling, and later the first underwater telephone cables before finally branching out into rubber and its derivatives. The various factories employed more than 2,000 people and the business continued to operate until the start of the 1960s.

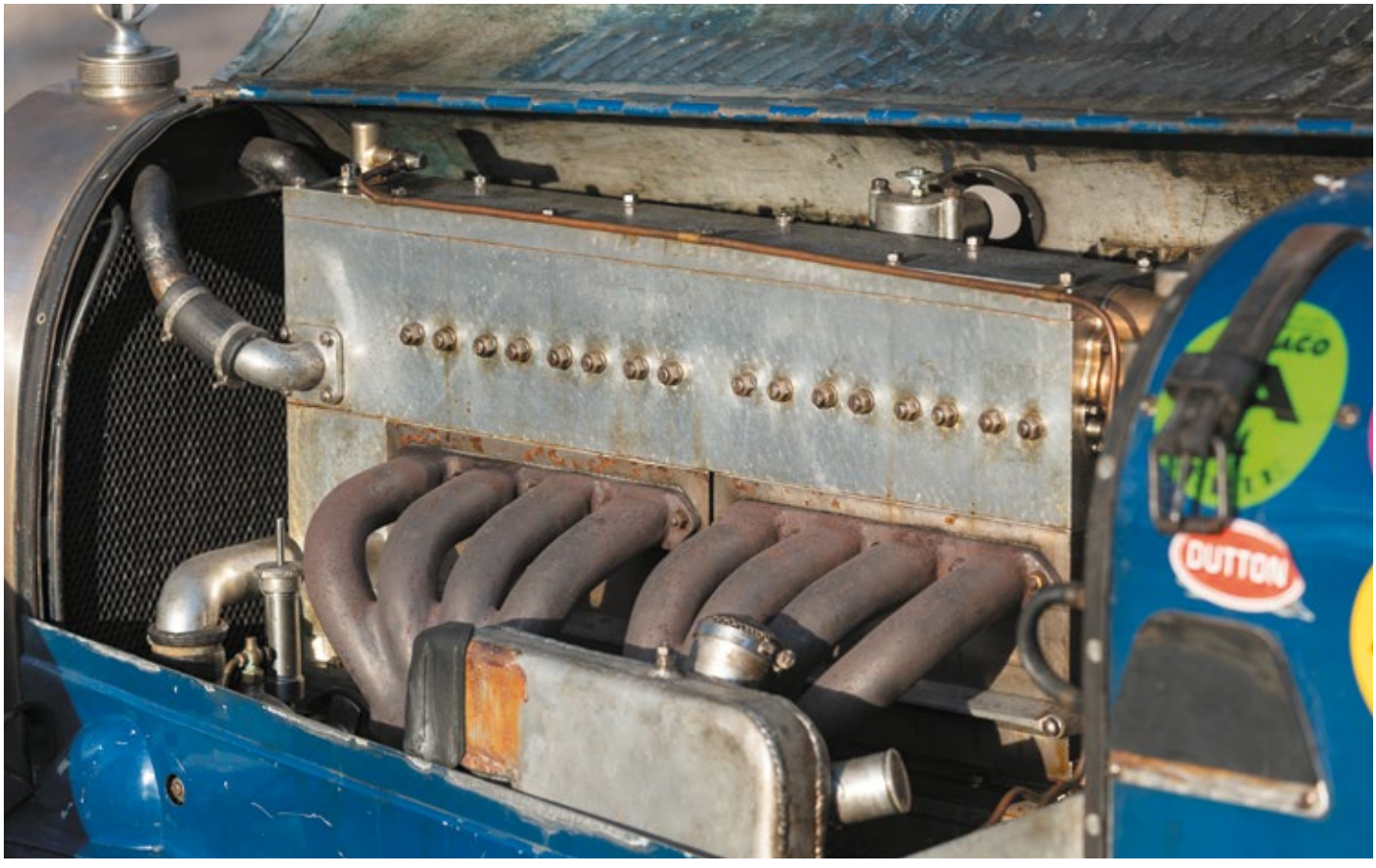
Edouard Grammont was born at Château Grammont, the family home in Pont de Cheruy, on 30 January 1906. In July 1919, when he was just 13 years old, Edouard Grammont applied for an automobile driving licence. By 1920, he was already riding around on a 4 HP Koehler Escoffier. In June 1922 «Eddoura» made his first appearance, finishing 5th in Moto Club Lyon's kilometre sprint on a Koehler Escoffier. He had his first win the same year, on 24 September in the Planfoy hillclimb, competing in the 750cc class. The following year, in the same event, he set the outright record time. The young prodigy continued to clock up victories and on 18 August 1929, he set the outright record for the Laffrey hillclimb. He had familiarised himself with the route by driving day and night, at the wheel of a 37A, probably Rousselet's.

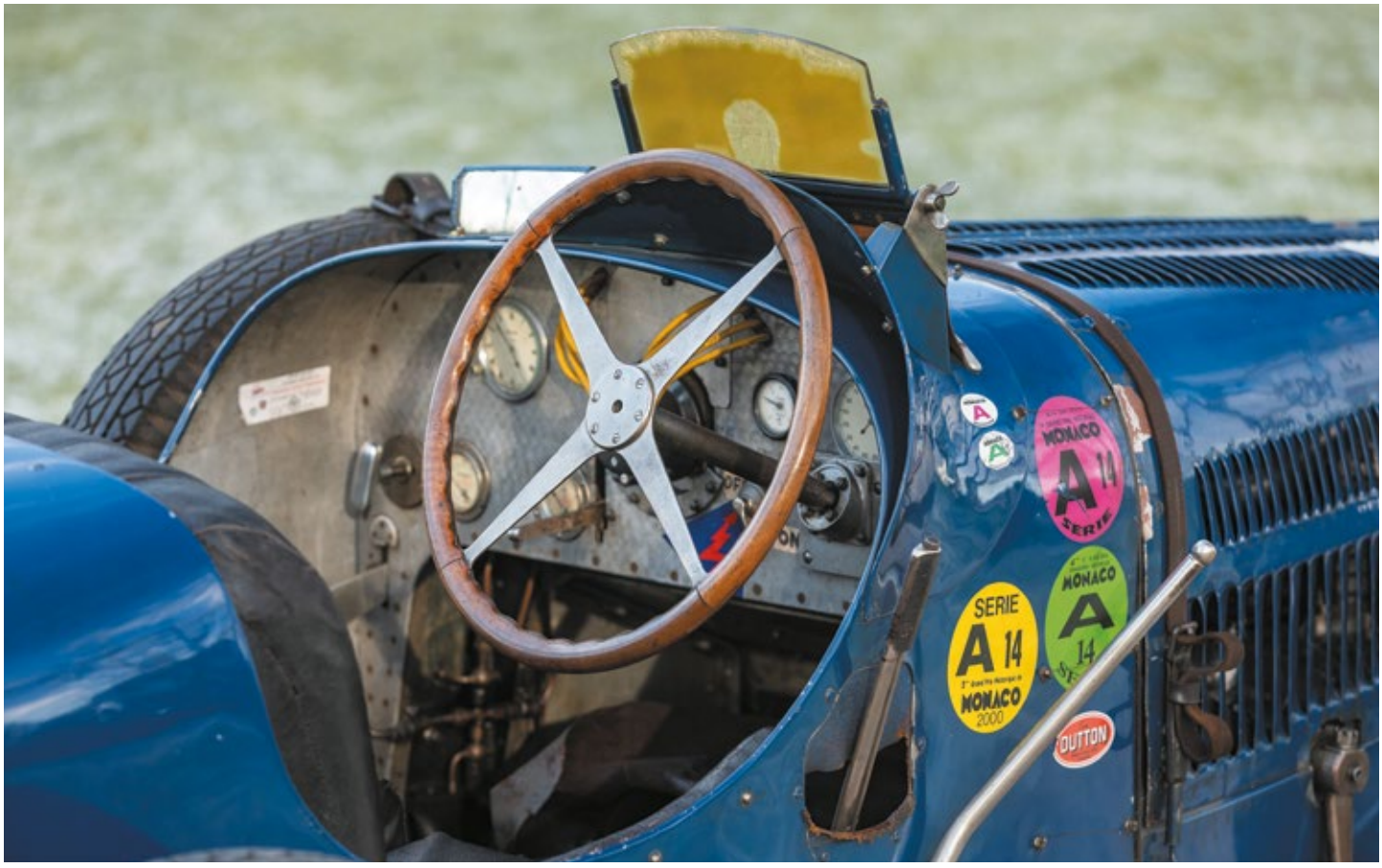
From September 1926, the grounds of the château Grammont resonated to the sound of Bugatti on an improvised circuit at the property. The young Edouard, who had just turned 20 years old, drove a Brescia and a Type 37, probably bought new. At the start of the 1930 season, Marcel Rousselet decided to put his faith in the young motorcycling prodigy and entrusted him with a drive in his powerful supercharged Bugatti 2-litre.

At the Lyon Grand Prix on 15 June 1930, Eddoura, competing in the 2-litre class, in the 35C 4920, was classified 6th despite retiring on the 24th lap.

On 20 July, Eddoura, driving the 35C, set the fastest time and the outright record for the race at Baraque, completing 10km in 5 min 44 sec at an average speed of 104,651 km/h. On 10 August 1930, the spirited driver lined up for the start at the Circuit du Dauphiné in Grenoble. Some of the best Bugatti drivers were amongst his competitors. On the first lap, Etancelin was in the lead with Eddoura second, followed by Lehoux who took over the lead in the fourth lap. On the sixth lap, Eddoura beat his own lap record at 127 km/h and overtook Etancelin, before running in first place during a pit stop by Lehoux. A few laps later, while overtaking Savora in his 2-litre Bugatti at >>>




DUTTON


MONACO
A 14
SERIE
SERIE
A 14
MONACO
2000
MONACO
A
14
DUTTON


14
6397-AM69

>>> les victoires d'Eddoura. La famille Grammont rembourse intégralement le prix de la voiture à M. Rousselet. En 1931, le propriétaire de la 35C est en attente de la remise en état du véhicule par l'usine Bugatti et engage en course sa type 37A dans différentes courses de côte telles que les Alpilles, la côte de Camp, la Baraque, le GP du Dauphiné et le Ventoux.

Pour la saison 1932, Rousselet alias Ralph a récupéré sa Bugatti 35C, complètement reconstruite par l'usine à Molsheim. Il participe le 24 avril à la Course de côte de Camp qu'il remporte en catégorie 2 litres. Le 5 juin suivant, il est second à la course de côte des Alpilles. Il participe le 7 aout 1932 à la course du Klausen en Suisse.

Sa fiche d'engagement nous livre une foule de renseignements :

IXe Course Internationale du Klausen 1932 6-7 août.
Numéro course 84
Rousselet, dit Ralph, 289 cours, Lafayette à Lyon.
Licence de conducteur N°387. ACF.
Bugatti course 2 litres de 1930: châssis 4920 /moteur 166 , 60×88 1988 cc, 6000 tr .
Immatriculation 7466 PF 1.
Rapport de pont : 13×54.

Ralph termine second de sa catégorie en 18 min 9 sec, le premier est un certain Louis Trintignant sur la Bugatti châssis 4941.Lors de l'épreuve du Mont Ventoux le 4 septembre 1932, Ralph remporte la catégorie 2 litres course devant Hellé. Il porte le numéro 44.

Palmarès de « Ralph » en 1932 :
- ***24 avril : Côte Camp : 1er en 2 litres.***
- ***5 juin : les Alpilles : 2ème.***
- ***7 août Klausen : 2ème en 2 litres.***
- ***4 septembre Mont Ventoux : vainqueur en 2 litres.***

En 1933, il s'inscrit au début de la saison au Val de Cuech le 30 avril en catégorie 2 Litres, mais ne semble pas aux rendez-vous. Il utilise sa 1500 cc aux Alpilles, à Nîmes, à La Baraque et au Ventoux qui sera sa dernière épreuve sur Bugatti, il sort de la route sans gravité au virage de Saint-Estèphe. Par la suite Rousselet alias 'Ralph' ne s'engage plus en compétition.





Mais il a pu conserver ses Bugatti encore un certain temps. La 35C reste encore lyonnaise, car le 7 octobre 1936, le dernier propriétaire lyonnais après M.Rousselet, immatricule le véhicule pendant deux semaines seulement, toujours sous le numéro 7466 PF 1.

Il s'agit sans doute d'un professionnel de l'automobile, car le 19 octobre suivant, la Bugatti est enregistrée dans l'Ain, au nom de Claudius Triffe, épicier de son état, dans le village d'Hauteville, sous le numéro minéralogique 7997 AB 2. En 1923, son atelier de constructeur mécanicien est déclaré en faillite et en 1928, il revend un commerce de meuble. Il ne fait que>>>

>>> *the end of the straight, Eddoura caught his front left wheel. The driver was thrown out and died instantly, while the 35C rolled three times, hit a tree and came to rest on the rails of the tram line. The remains of the car were picked up along the entire length of Me. Delamarche's property. Photos show it was only the rear of the car that was completely destroyed. The radiator, bonnet, engine and bulkhead appear to have been left intact. The chassis was totally bent and the axle broken. An imposing monument in Eddoura's memory was erected on the site of the accident from a subscription made by the Moto Club Dauphinois. The brothers Jan & Joel Martel made four bronze plaques, recounting Eddoura's victories and passions. The Grammont family reimbursed M. Rousselet for the full cost of the car. In 1931, the owner of the 35C, while waiting for his vehicle to be repaired by the factory, competed in his Type 37A in various hillclimbs including Les Alpilles, Camp, Baraque, the GP du Dauphiné and Ventoux.*

For the 1932 season, Rousselet - alias Ralph - got his Bugatti 35C back, which had been completely rebuilt by the factory at Molsheim. He participated in the Camp hillclimb, winning the 2-litre class. On 5 June, he was second in Les Alpilles hillclimb. He also took part in the race at Klausen in Switzerland on 7 August 1932.

His list of entries provide us with a wealth of information:

IX th Course Internationale du Klausen 1932 6-7 August.
Race number 84
Rousselet, known as Ralph, 289 laps, Lafayette to Lyon.
Race licence number N°387. ACF.
1930 2-litre Bugatti race: chassis 4920 /engine 166, 60×88 1988 cc , 6000 tr.
Registration 7466 PF 1.
Axle ratio: 13×54.

Ralph finished second in class with a time of 18 min 9 sec, behind a certain Louis Trintignant in a Bugatti chassis 4941.

In the Mont Ventoux event on 4 September 1932, Ralph won the 2-litre class ahead of Hellé. He was race number 44.

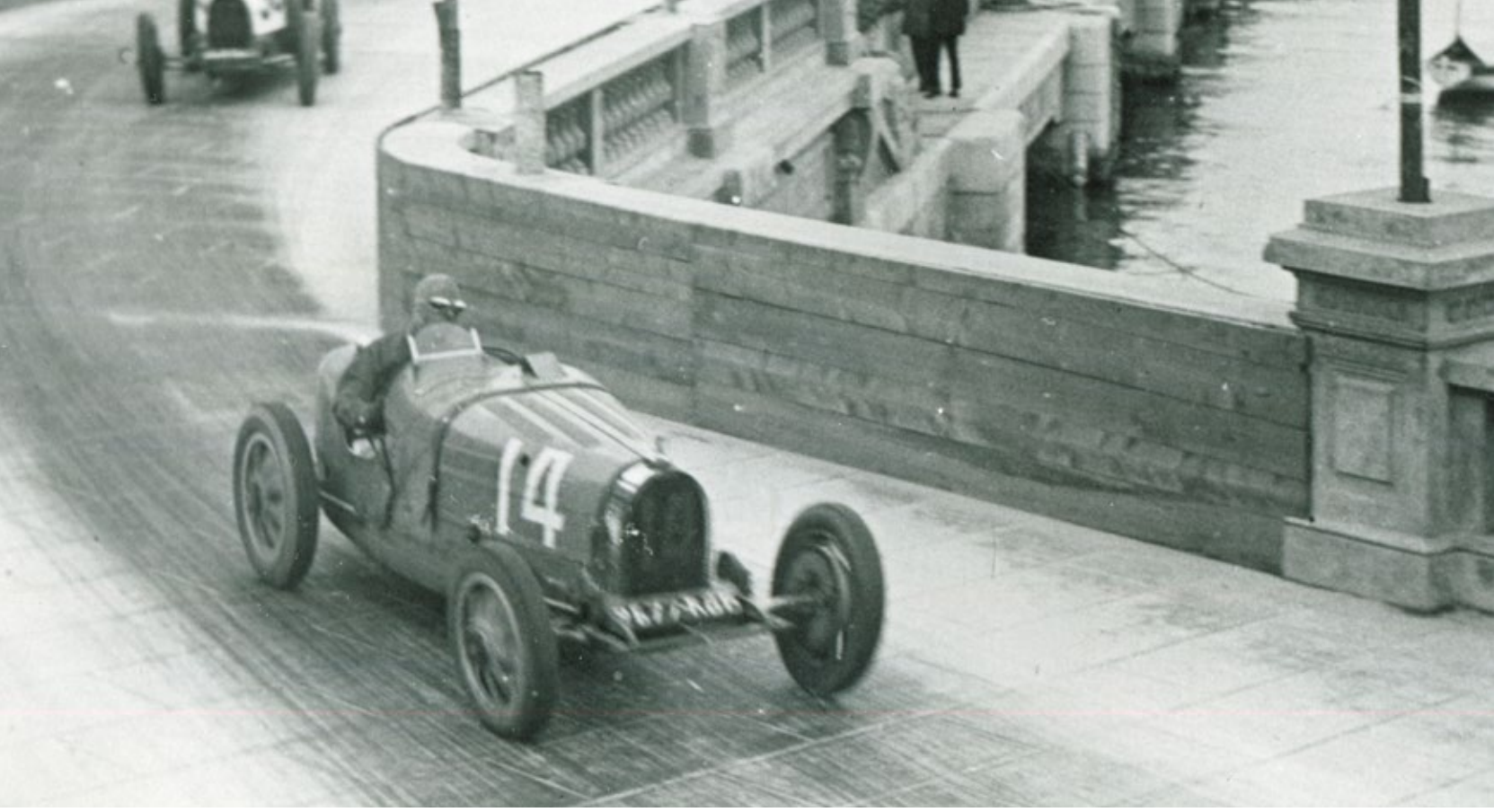
Race results for 'Ralph' in 1932:
- **24 April : Camp hillclimb : 1st in 2 litres.**
- **5 June : Les Alpilles : 2nd.**
- **7 August Klausen : 2nd in 2 litres.**
- **4 September Mont Ventoux: winner in 2 litres.**

At the start of the season in 1933, he registered for the Val de Cuech event on 30 April, in the 2-litre class, but it appears he didn't take part. He used his 1500cc at Les Alpilles, Nîmes, La Baraque and finally Ventoux which would be his last competitive event in a Bugatti. >>>





1929 Delage 15 S8 n°22, Bugatti 35C n°14, Bugatti 35C n°4 © DR



#4920, Monaco Grand Prix 1929 with Rothschild © Archives Bart Rosman

>>> l'intermédiaire dans la vente de la Bugatti qu'il conserve moins d'une semaine.

Le 24 octobre 1936, la Bugatti revient dans le département du Rhône sous le numéro 954 PF 8. Son propriétaire restera inconnu, les registres de police étant détruits.

La Bugatti 35C ne quittera sans doute plus la cité lumière et sera réimmatriculée dans le nouveau système le 11 juillet 1955 sous le numéro 6397 AM 69. Aux environs de 1960, un jeune amateur, du nom d'Antoine Toti, confie à son ami Michel Payet, connaitre une Bugatti de course, qu'il espère bien récupérer. Toti raconta au bugattiste Bernard Viallon avoir eu l'information par son oncle Nazare Toti, le talentueux mécanicien attitré de la collection Malartre à Rochetaillé sur Saône depuis 1952. La voiture aurait appartenu à un transporteur, marchand de charbon, du nom de Girard, dont l'entreprise se situait sur les quais à Gerland dans le 2ème arrondissement de Lyon. Cette société de charbon en gros était pourvoyeuse du charbon de chauffage de toute l'agglomération lyonnaise. Elle occupa ces locaux de 1946 à 1964. La date de cession de la société peut correspondre à celle de l'achat de la Bugatti. C'est sans doute en 1964 qu'Antoine Toti, qui a alors 54 ans, réussi à se porter acquéreur de la voiture. Le véhicule est immatriculé à son adresse du 12 rue du Repos Lyon VII, le 11 mai 1965. Bernard Viallon vient travailler sur la voiture dans le hangar de Toti à Corbas vers 1983. Il lui est demandé de faire le réglage des soupapes, mais seul le moteur lui est accessible. Il lui est interdit de découvrir plus loin les couvertures qui recouvrent le véhicule. Après une semaine de travail, la Bugatti est mise en route pour faire le tour de la cour et remisée pour quinze années supplémentaires. Bernard Viallon se souvient que l'essieu avant était chromé et possédait les agrafes avant et arrière conforme au type 51 de 1931. Ce montage est logique puisque le remontage après l'accident doit se situer cette année-là.

La voiture est vendue par Antoine Toti le 26 septembre 1997 au collectionneur hollandais Bart Rosman par l'intermédiaire des négociants Bruno Vendiesse et Jaap Braam Ruben.

>>>He came off the road at the Saint-Estèphe bend and after that, Rousselet alias 'Ralph' took no further part in racing. However, he kept his Bugattis for a while longer. On 7 October 1936, the last Lyon owner following Rousselet registered the 35C for a two week period, still with the number 7466 PF 1.

This was likely to have been an automobile dealer as, on 19 October the Bugatti was registered in Ain. This was in the name of Claudius Triffe, a grocer from the village of Hauteville, with the registration number 7997 AB 2. In 1923, his mechanics workshop had been declared bankrupt and in 1928, he sold a furniture business. He was no more than an intermediary in the sale of the Bugatti which he kept for under a week.

On 24 October 1936, the Bugatti returned to the Rhône department with the number 954 PF 8. Details of the owner are unknown as police records were destroyed.

The Bugatti 35C has probably not left the city of light and was re-registered in the new system on 11 July 1955, given the number 6397 AM 69. Around 1960, a young enthusiast by the name of Antoine Toti, confided to his friend Michel Payet, that he knew of a racing Bugatti that he hoped to recover. Toti told the Bugattist Bernard Viallon that he had got the information from his uncle Nazare Toti, the talented mechanic for the Malartre collection in Rochetaillé sur Saône since 1952. The car was believed to belong to a coal merchant by the name of Girard, whose company was located at the quays in Gerland in the 2nd arrondissement of Lyon. The wholesale coal company supplied heating coal for the entire Lyon conurbation, and occupied these premises between 1946 and 1964. The date the company was sold may correspond to the purchase of the Bugatti, as it is believed that Antoine Toti, then 54 years of age, succeeded in acquiring the car in 1964. The vehicle was registered at his address, 12 rue du Repos Lyon VII, on 11 May 1965. Bernard Viallon came to



Le véhicule actuel :

Nous savons que le châssis original, cadre 617, assemblé début 1929 fut détruit dans l'accident d'août 1930. Il fut remplacé par un nouveau cadre numéro 669 de fin 1930 directement à l'usine. Sur les clichés pris après l'accident, nous constatons que l'avant du véhicule est intact. Le capot et le tableau de bord n'ont pas souffert. La boîte de vitesse actuelle, numéro 427 doit être, en fonction de son numéro, celle d'origine. Le pont est remplacé en 1930 par un carter numéro 395, toujours à l'usine. Le reste de la caisse, ainsi que le réservoir et toute autre pièce ayant souffert de l'accident ont été changé lors de l'hiver 1930 et sont ainsi d'époque et en provenance de l'usine. La voiture est aujourd'hui dans la configuration exacte d'après son arrêt de la compétition avec Ralph à la fin de la saison 1932.

#4920 fut pilotée par des pilotes prestigieux tels Guy Bouriat, le Baron Philippe de Rothschild, Juan Zanelli, Eddoura, Ralph avec des succès notoires dans des épreuves importantes. Il s'agit d'un des plus beaux exemplaires conservés, un des plus originaux et authentiques de type 35 C, produit à seulement 55 exemplaires du printemps 1927 à l'été 1930. Un pur-sang de cette race n'est que très rarement offert aux enchères, les écuries qui les renferment sont jalousement gardées par leurs propriétaires éclairés.

L'auteur remercie les historiens Pascal Legrand et Didier Mahistre pour leur aide précieuse dans les informations sur les pilotes Eddoura et Ralph.

Pierre-Yves LAUGIER

Certains auraient été tentés de garder un tel chef d'œuvre sous cloche, dans la tiédeur feutrée d'un garage chauffé, mais Bart Rosman n'était pas de ce style. Sa formation d'ingénieur et ses décennies de pratique de la mécanique, Bugatti notamment, l'incitaient à ce que ses voitures soient toujours prêtes à partir, avec des mécaniques méticuleusement assemblées et mises au point. Cette 35C était la parfaite illustration de son savoir-faire et de sa philosophie : véritable voiture de course, il l'utilisait comme telle, à 100% de ses capacités, utilisant même un mélange d'essence et de méthanol comme cela se pratiquait en compétition à l'époque. Lors des différents Grand Prix de Monaco Historique auxquels il participa à son volant, les performances de la voitures, associées à l'excellent coup de volant de son pilote marquèrent les esprits. Jamais conduite, mais toujours pilotée, cette fabuleuse 35 n'attend que de retrouver la piste, elle devra bénéficier d'une remise en route soigneuse après quelques années d'inutilisation. Elle est accompagnée d'un lot de pièces dont un essieu avant, un pare-pierre, un moteur incomplet dont le carter inférieur devra être réparé, de 2 assises de sièges et d'un dossier conséquent.

work on the car in Toti's hangar in Corbas around 1983. He was asked to adjust the valves, but only the engine was made accessible to him. He was not allowed to uncover the rest of the car. After a week's work, the Bugatti was running again and was driven around the yard before being put away again for another fifteen years. Bernard Viallon remembers that the front axle was chrome with front and rear clips conforming to a 1931 Type 51. This is logical as the rebuild following the accident must have taken place that year.

The car was sold by Antoine Toti on 26 September 1997 to the Dutch collector Bart Rosman through the dealers Bruno Vendiesse and Jaap Braam Ruben.

The current vehicle :

We know that the original chassis, frame 617, assembled at the start of 1929, was destroyed in the accident in August 1930. It was replaced by the factory with a new frame, number 669, dating from the end of 1930. In photos taken after the accident, we can see that the front of the vehicle remained intact. The bonnet and dashboard were not damaged. The number of the current gearbox, 427, suggests this must be the original one. The axle was replaced in 1930 with case number 395, again by the factory. The rest of the body, including the fuel tank and all other parts that were damaged in the accident were replaced during the winter of 1930, and are therefore period parts supplied by the factory. Today, the car is in the exact configuration that it was after its retirement from racing with Ralph at the end of the 1932 season.

#4920 has been raced by such prestigious drivers as Guy Bouriat, Baron Philippe de Rothschild, Juan Zanelli, Eddoura, and Ralph with notable successes in major events. It is one of the best preserved and most original and authentic Type 35Cs to survive, one of just 55 examples produced between the spring of 1927 and the summer of 1930. A thoroughbred of this kind rarely comes up for auction, the stables containing them jealously guarded by their enlightened owners.

The author would like to thank the historians Pascal Legrand and Didier Mahistre for their invaluable help in providing information on the drivers Eddoura and Ralph.

Pierre-Yves LAUGIER

Some might have been tempted to keep such a masterpiece under wraps in the hushed confines of a heated garage, but Bart Rosman was not such a man. His training as an engineer and decades of mechanical experience, especially with Bugatti, meant that his cars were always ready to go, with meticulously assembled and tuned engines. This 35C was the perfect illustration of his know-how and philosophy: a true race car, he used it as such, at 100% of its capacities, even using a mixture of petrol and methanol as was the practice in competition at the time. During the various Historic Monaco Grand Prix in which he took part at the wheel, the car's performance, combined with the excellent driving skills of its driver, left a lasting impression. Never driven, but always driven, this fabulous 35 is just waiting to be put back on the track, it will have to benefit from a careful restart after a few years of disuse. It comes with a lot of parts including a front axle, a stone guard, an incomplete engine whose lower crankcase will have to be repaired, 2 seats and a consequent backrest.

RÉTROMOBILE 2023

Racing, Flying & Yachting

Incluant l'ensemble des pièces détachées de la Collection Bart Rosman

DIMANCHE 5 FÉVRIER 2023 - 14h
SUNDAY 5 FEBRUARY 2023 - 2pm

Lots 526 - 565

Contact :

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

FRAIS ACHETEURS des lots 526 à 565

De 1 à 700 000 euros : 26 % + TVA au taux en vigueur.

POUR L'ENSEMBLE DES CONDITIONS D'ACHAT, MERCI DE VOUS REPORTER AU CATALOGUE PRINCIPAL DE LA VENTE AUTOMOBILIA.

Merci de noter que les lots de cette collection ne seront pas exposés au salon Rétromobile mais seront visibles sur rendez-vous uniquement le mercredi 25 janvier 2023 à Tremblay-en-France (93290).
Les lots sont vendus en l'état. Artcurial n'est pas en mesure de déterminer l'état, l'intégrité, ni l'utilisation précédente des pièces présentées.
Enlèvement et stockage : enlèvement uniquement sur rendez-vous. Pour ces lots, les frais de stockage s'élèvent à 20 € HT par jour et par lot à partir du mercredi 8 février 2023.

BUYERS PREMIUM for lots 526 to 565

From 1 to 700,000 euros: 26 % + current VAT.

FOR THE GENERAL CONDITIONS OF PURCHASE, PLEASE REFER TO THE GENERAL CATALOGUE OF THE AUTOMOBILIA SALE.

Please note that the lots in this collection will not be exhibited at Rétromobile but will be visible by appointment only Wednesday 25 January 2023 in Tremblay-en France (93290).
Lots are sold as is. Artcurial is unable to determine condition, integrity and previous use.
Collection and storage : collection on appointment only. For these lots, storage cost is charged at €20 + VAT per day per lot from Wednesday 8 February 2023.



526
Trois carburateurs

Un Zenith 42 TH, un Zenith 36 UH, un Schebler; vendus en l'état

Three carburettors: a Zenith 42 TH, a Zenith 36 UH, a Schebler; sold as is

1 000 - 2 000 € sans réserve - *no reserve*



527
Dunlop

Banc de réglage de géométrie de train avant avec une paire de plateaux; vendu en l'état

A Dunlop setting bench; sold as is

200 - 400 € sans réserve - *no reserve*



528
Important lot de compteurs et manomètres

Diverses marques et provenances dont Bugatti, Delahaye, Jaeger…; vendus en l'état

A large set of counters and gauges, differents brands and origins; sold as is

3 000 - 5 000 € sans réserve - *no reserve*



529
Ensemble de diverses pièces détachées

Dont un volant moteur, un mécanisme d'embrayage, pistons, une paire d'arbres à cames Panhard; vendus en l'état

A various set of spare parts including a clutch mechanism with its disc, pistons, a pair of Panhard camshafts, etc.; sold as is

200 - 300 € sans réserve - *no reserve*



Partie de lot

530
Ensemble divers de phares et de feux

Dont une paire de phares Marchal, trois feux arrières Scintilla; vendus en l'état

A various set of headlamps and lights including a pair of Marchal headlamps, and three Scintilla lamps; sold as is

500 - 800 € sans réserve - *no reserve*



531
Ensemble de diverses pièces

Comprenant 2 magnétos, 5 allumeurs, 1 démarreur, 1 dynamo; vendus en l'état

A various set including 2 magnetos, 5 ignitors, 1 starter, 1 dynamo; sold as is

1 000 - 2 000 € sans réserve - *no reserve*



532
Zénith

Un carburateur; vendu en l'état

A Zenith carburettor; sold as is

500 - 800 € sans réserve - *no reserve*



533
Ensemble de diverses pièces

Comprenant des pièces de carburation, filtres et pompes; vendu en l'état

A various set including fuel parts, filters and pumps; sold as is

300 - 500 € sans réserve - *no reserve*



534
SEV, magnéto Type HR8

Notamment pour moteur Bugatti 8 cylindres, numérotée 652632; vendu en l'état

One SEV magneto type HR8; sold as is

5 000 - 10 000 € sans réserve - *no reserve*



535
Zénith

Deux carburateurs bronze type 48K741, dont un démonté, pour Bugatti type 35; vendus en l'état

Two bronze Zénith carburettors type 48K741, dismantled; sold as is

3 000 - 5 000 € sans réserve - *no reserve*



536
Scintilla, magnéto Type AM8-S

Pour moteur Bugatti 8 cylindres dont type 35, avec support; vendue en l'état

One Scintilla magneto Type AM8-S; sold as is

5 000 - 10 000 € sans réserve - *no reserve*



537
Bugatti

Lot de moules et de modèles de fonderie en bois; vendus en l'état

A set of Bugatti wooden casting moulds and patterns; sold as is

200 - 400 € sans réserve - *no reserve*



538
Bugatti type 35 / type 43 et divers

Lot de pièces mécaniques dont 5 blocs cylindres, bielles, pistons, roulements, soupapes, etc.; vendus en l'état

Set of mechanical parts notably for Bugatti 35/43 including 5 cylinder blocks, rods, pistons, bearings, valves, etc.; sold as is

5 000 - 8 000 € sans réserve - *no reserve*



539
Bugatti type 37 et divers

Lot de pièces, refabriquées pour certaines, dont 4 jantes, 2 blocs cylindres, une boite à cames, un volant moteur avec embrayage, etc.; vendus en l'état

Set of mechanical and spare parts notably for Bugatti 37, some refurbished, 4 rims, 2 cylinder blocks, a cam box, a flywheel with clutch, etc.; sold as is

8 000 - 12 000 € sans réserve - *no reserve*



540
Bugatti

Lot de pièces présumées Bugatti type 40 et divers, refabriquées pour certaines, dont 2 jantes, 3 blocs cylindres, 2 pneumatiques, un tableau de bord en bois, etc.; vendus en l'état

Various mechanical and spare parts presumed to Bugatti type 40, some refurbished, including 2 rims, 3 cylinder blocks, 2 tyres, a wooden dashboard, etc.; sold as is

8 000 - 12 000 € sans réserve - *no reserve*



541
Bugatti

Réplique d'étau d'atelier avec une paire de supports, bronze et fonte, l'étau et les supports marqués Bugatti; vendus en l'état

A Bugatti cast iron workbench replica with a pair of replica legs, both stamped Bugatti; sold as is

400 - 600 € sans réserve - *no reserve*



542
Bugatti Touring

Boîte de vitesses d'époque, #151, en aluminium, à 4 rapports, complète; vendue en l'état

A real Bugatti Touring aluminium 4-speed gearbox, #151, complete; sold as is

3 000 - 6 000 € sans réserve - *no reserve*

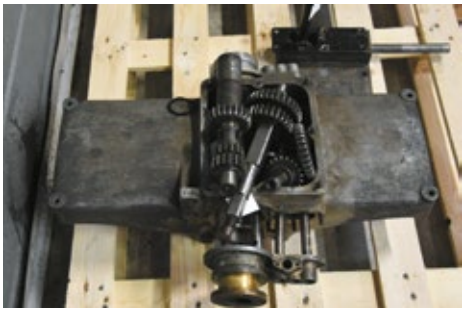


543
Bugatti

Lot divers de pièces dont boulonnerie, arbres à cames, embrayage, plaque moteur, etc.; vendus en l'état

Various Bugatti mechanical and spare parts including nuts and bolts, camshafts, clutch, engine plate, etc.; sold as is

1 000 - 2 000 € sans réserve - *no reserve*



544
Bugatti Touring

Boîte de vitesses d'époque, # 744, en aluminium à 4 rapports, partiellement complète et démontée; vendue en l'état

A real Bugatti Touring aluminium 4-speed gearbox, #744, partly complete and dismantled; sold as is

1 000 - 2 000 € sans réserve - *no reserve*



545
Scintilla, 5 magnétos «Vertex»

pour moteurs 4 cylindres et 2 têtes d'allumeur; vendus en l'état

Five Scintilla magnetos «Vertex»; sold as is

1 000 - 1 500 € sans réserve - *no reserve*



546
Scintilla

Lot de 2 magnétos Scintilla «Vertex» pour 8 cylindres, une magnéto Scintilla «Vertex» pour 6 cylindres et un allumeur pour 8 cylindres; vendus en l'état

Three Scintilla magnetos "Vertex"; sold as is

1 500 - 2 500 € sans réserve - *no reserve*



547
Borrani

Lot de 5 jantes à rayons Borrani RW2977 (16X5K) neuves, en boîte; vendues en l'état

A set of 5 Borrani rims, new, in original boxes; sold as is

4 000 - 6 000 € sans réserve - *no reserve*



548
Van Rooy Dorsman, Banc de contrôle d'allumeur

Avec colonne à dépression, et paire de protection d'ailes Ferrari; vendus en l'état

Van Rooy Dorsman Ignition control bench and a pair of Ferrari wings protectors; sold as is

600 - 800 € sans réserve - *no reserve*



549
Ferrari

Lot de diverses pièces dont un alternateur, 2 radiateurs d'huile, ressorts de soupapes, pièces de freinage et divers; vendus en l'état

Set of Ferrari various parts including an alternator, 2 oil coolers, valve springs, brake parts, etc.; sold as is

1 000 - 1 500 € sans réserve - *no reserve*



550
Ferrari

Lot de diverses pièces dont portes moyeux, glissières de sièges, arbre à cames, diverses pièces de transmission et divers; vendus en l'état

Set of Ferrari various parts including hub holders, seat slides, camshaft, various transmission parts etc.; sold as is

1 500 - 2 000 € sans réserve - *no reserve*



551
Borrani

Lot de 6 jantes à rayons dont 4 jantes RW3690 pour Ferrari 250, 1 jante RW2977, 1 jante en acier; vendus en l'état

Set of 6 Borrani rims including 4 RW3690 for Ferrari 250, 1 RW2977, 1 steel rim; sold as is

2 000 - 4 000 € sans réserve - ***no reserve***



552
Ferrari

Un volant Nardi pour Ferrari, 4 papillons roues, 5 boites de joints moteur d'époque pour Ferrari 250 et 275; vendus en l'état

A Nardi steering wheel for Ferrari, 4 knock-off hubs, 5 engine gasket boxes for Ferrari 250 and 275; sold as is

2 000 - 3 000 € sans réserve - ***no reserve***



553
Ensemble de neuf volants

Différentes marques, dont un Momo pour Ferrari, un Nardi pour Ferrari, un Alfa Romeo GTA, un Alfa Romeo GTV et divers; vendus en l'état

A set of nine various steering wheel; sold as is

1 000 - 2 000 € sans réserve - ***no reserve***



554
Ferrari et divers

Important lot d'éléments d'éclairage dont bulles de phare pour Ferrari 275 GTB, entourage de phares, phares Marchal, etc.; vendus en l'état

Important set of lighting elements including headlight bubbles for Ferrari 275 GTB, headlight surrounds, Marchal headlights, etc.; sold as is

1 000 - 2 000 € sans réserve - ***no reserve***



555
Ferrari et divers

Lot de diverses pièces dont 4 papillons de roue, diverses pièces d'allumage; vendues en l'état

Set of various Ferrari parts including 4 wheel knock-off hubs, various ignition parts; sold as is

1 000 - 1 500 € sans réserve - ***no reserve***



556
Alfa Romeo Giulia Sprint et GTA

Important lot de diverses pièces dont un bloc moteur, divers carters pour GTA, 6 jantes Campagnolo, etc.; vendus en l'état

Important set of various parts including an engine block, various crankcases for GTA, 6 Campagnolo rims, etc.; sold as is

1 500 - 3 000 € sans réserve - ***no reserve***



557
Alfa Romeo

Moteur V6 Busso, boitier électronique d'injection, carter d'huile, et 9 jantes pour Alfa Romeo GTV6; vendus en l'état

A V6 Busso engine, electronic injection box, oil pan, and 9 rims for Alfa Romeo GTV6; sold as is

1 500 - 2 500 € sans réserve - ***no reserve***





558
Alfa Romeo Giulia

Lot de diverses pièces dont un bloc moteur, soupapes, pistons, vilebrequin, carburateurs, etc.; vendus en l'état

Set of various parts including an engine block, valves, pistons, crankshaft, carburettors, etc.; sold as is

600 - 800 € sans réserve - ***no reserve***





559
Alfa Romeo

Important lot de diverses pièces dont calandre, rétroviseurs, démarreur, enjoliveurs, deux sièges baquet, etc.; vendus en l'état

Important set of various parts including grille, mirrors, starter, hubcaps, two seats, etc.; sold as is

400 - 600 € sans réserve - *no reserve*



560
Alfa Romeo GTV 6

Deux boîtes de vitesses dont une avec différentiel à glissement limité; vendus en l'état

Two gearbox; sold as is

400 - 600 € sans réserve - *no reserve*





561
Alfa Romeo Giulia et divers

Important lot de diverses pièces dont 6 culasses, 12 arbres à cames, 2 vilebrequins, amortisseurs, etc.; vendus en l'état

Important set of various parts including 6 cylinder heads, 12 camshafts, 2 crankshafts, dampers, etc.; sold as is

800 - 1 200 € sans réserve - *no reserve*



562
Alfa Romeo

Moteur V6 3.2L GTA complet, paire de collecteurs d'échappement compétition en acier; vendus en l'état

A 3.2L V6 GTA engine complete, pair of steel competition exhaust manifolds; sold as is

600 - 800 € sans réserve - *no reserve*







563
Alfa Romeo Giulia

Lot de diverses pièces dont un bloc moteur, vilebrequin, bielles et pistons, carburateurs Weber etc.; vendus en l'état

Set of various parts including an engine block, crankshaft, Weber carburettors etc.; sold as is

400 - 600 € sans réserve - *no reserve*

564
Alfa Romeo

Lot d'outillage spécifique pour Alfa Romeo d'après-guerre; vendus en l'état

Specific tool set for post-war Alfa Romeo; sold as is

600 - 800 € sans réserve - *no reserve*

565
Alfa Romeo Giulia

Lot de diverses pièces dont un bloc moteur avec vilebrequin et culasse, carburateurs Weber, etc.; vendus en l'état

Set of various parts including an engine block with crankshaft and cylinder head, Weber carburettors, etc.; sold as is

400 - 600 € sans réserve - *no reserve*

Un des trois exemplaires subsistants équipés du toit ouvrant d'origine, Engagée au Rallye des Alpes 1936
One of three surviving examples fitted from new with sunroof, Participated in the Rallye des Alpes 1936

1935 BUGATTI TYPE 57 ATALANTE

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° 57432

2.000.000 - 3.000.000 €

- Livrée neuve à Marseille à Charles Olivero
- Un des modèles les plus emblématiques de Bugatti
- Histoire palpitante entre les mains d'amateurs passionnés
- Historique documentée par Pierre-Yves Laugier

- *One of the most iconic Bugatti models*
- *Delivered new in Marseille to Charles Olivero*
- *Captivating history, owned by passionate enthusiasts*
- *History documented by Pierre-Yves Laugier*

Après l'extraordinaire Roadster Grand Raid du Salon de Paris 1934, Jean Bugatti va signer avec l'aide de Joseph Walter, du bureau d'études, un nouveau chef-d'œuvre esthétique au nom mythique, l'Atalante. Comme sortie d'un roman de Pierre Benoit, elle précède l'Aérolithe et l'Atlantic.

Basée sur le châssis Type 57 de 3,30 m d'empattement, l'Atalante correspond au dessin d'usine N° 1070, daté du 20 janvier 1935. Elle est d'ailleurs née sous l'appellation « Faux Cabriolet », nom donné aux premières voitures sorties en avril 1935. Un mois plus tard, le magazine Omnia effectue une présentation du « Faux Cabriolet 1070 » sur châssis Type 57. Ce n'est qu'à partir du châssis n°57330 exposé au Salon d'octobre 1935 qu'apparaît le nom Atalante.

Le tarif usine propose la "Coupé Atalante 2/3 places à toit ouvrant" à 90 000 francs en octobre 1935, prix qui passe à 87 000 francs un an plus tard et à 108 000 francs en octobre 1937 pour la nouvelle version du Coupé, en aluminium. Le modèle est décrit ainsi : « Coupé

Following the extraordinary Roadster Grand Raid of the Paris Motor Show in 1934, Jean Bugatti, with the help of Joseph Walter in the design department, created another aesthetic masterpiece, the legendary Atalante. As if taken from novel by Pierre Benoit, it precedes the Aérolithe and the Atlantic.

Based on the Type 57 chassis with a 3.30m wheelbase, the Atalante corresponded to the factory design N° 1070, dated 20 January 1935. When originally conceived it had the name «Faux Cabriolet», given to the first cars built in April 1935. A month later, the magazine Omnia presented a feature on the «Faux Cabriolet 1070» built on a Type 57 chassis. It was only from chassis n°57330, on display at the Motor Show in October 1935, that the name Atalante appeared.

The factory price for the "Coupé Atalante 2/3-seater with sunroof" was 90 000 francs in October 1935. A year later this was 87 000 francs rising to 108 000 francs in October 1937





#57432 F de Lay Zaire © archives Pierre-Yves Laugier



#57432 Rallye des Alpes © archives Pierre-Yves Laugier

Atalante 2/3 places, 2 portes - Sièges métalliques indépendants avec capitonnage amovible - Garniture : cuir fin - Ailes enveloppantes profilées - Grand coffre et compartiment à outillage dans la pointe AR - Pare-Soleil Essuie-glace double - Rétroviseur - pare-chocs AV ». Le coupé Atalante est abandonné après le salon d'octobre 1938.

En 1935 et 1936, la production se réparti comme suit :

- 1935 : 10 Atalante dont sept à toit ouvrant (châssis 57249, 57263, 57267, 57312, 57325, 57330 et 57333).
- 1936 : huit Atalante dont trois à toit ouvrant (châssis 57401, 57428 et 57432). Dernière produite en 1936, la n°57432 est aussi la dernière Atalante dotée d'un toit ouvrant.

Parmi les dix Atalante à toit ouvrant de 1935-1936, peu ont survécu : seules 57330, 57401 et 57432 ont conservé leur carrosserie sur leur châssis d'origine.

La caisse de 57263 a été modifiée en cabriolet, et celles de 57312, 57325 et 57333 sont aujourd'hui montées sur d'autres châssis. La caisse de 57428, transformée en cabriolet, a été par la suite refaite en Atalante.

La voiture que nous proposons (châssis n°57432, moteur n°315) est sortie de la carrosserie Bugatti le 13 juillet 1936. Décrite « Coupé Atalante 57432/315, noir et ivoire, cuir havane », elle est commandée par l'agent Bugatti marseillais Gaston Descollas, dont le magasin de vente se situe 42 cours du Prado. Son client est un bijoutier marseillais du nom de Charles



#57432 Rallye des Alpes © archives Pierre-Yves Laugier

Joseph Olivero (1906-1990). Celui-ci, fils de Charles Olivero dont il a hérité de la bijouterie lors de son décès en 1930, a acheté d'occasion en mai 1934 une Type 49 cabriolet. Il la revend fin juillet 1936 aux établissements Descollas pour s'offrir l'Atalante. Avec son frère Jean-Baptiste, ils roulent aussi en Type 37 du printemps 1936 à l'été 1937.

La Bugatti Atalante est immatriculée neuve le 24 juillet 1936 sous le numéro 8357 CA 8, au nom de Charles Olivero, 22 rue Petit St Jean à Marseille. Du 13 au 17 juillet 1938, C. Olivero engage son Atalante au Rallye des Alpes sous le numéro 14, mais il est contraint à l'abandon le 16 juillet, au cours de l'étape de Chamonix à Nice. En 1939, C. Olivero commande à la carrosserie Gangloff un roadster 57C dont il supervise la construction. Pour ce faire, il prend tous les vendredis soir le volant de son Atalante pour se rendre de Marseille à Colmar où il surveille l'avancement de son>>>

for the new version of the Coupé, in aluminium. The model was described thus: "Coupé Atalante 2/3 seater, 2-door – Independent metal seats with removable padding – Upholstery: fine leather – Contoured wraparound wings – Large boot and tool compartment in the rear tip – Sun visor double windscreen wipers – Rear-view mirror – Front bumpers ». The Atalante coupé was withdrawn after the Motor Show in October 1938.

In 1935 and 1936, the production was as follows :

- 1935 : 10 Atalante including seven with sunroof (chassis 57249, 57263, 57267, 57312, 57325, 57330 and 57333).

- 1936 : eight Atalante including three with sunroof (chassis 57401, 57428 and 57432). The final model built in 1936, n°57432 was also the last Atalante to have a sunroof.

Of the ten Atalante with sunroofs in 1935-1936, few have survived : just 57330, 57401 and 57432 have retained their bodywork on their original chassis.

The body of 57263 was modified into a cabriolet, and the bodies of 57312, 57325 and 57333 are mounted on other chassis today. The body of 57428, transformed into a cabriolet, was subsequently rebuilt as an Atalante.

The car on offer (chassis n°57432, engine n°315) left the Bugatti coachbuilders on 13 July 1936. Described as "Coupé Atalante 57432/315, black and ivory, tan leather", it was ordered by the Bugatti agent in Marseille, Gaston Descollas, who had a showroom at 42 Cours du Prado. His client was a jeweller from Marseille by the name of Charles Joseph Olivero (1906-1990), who had inherited the jewellery business from his father, Charles Olivero, on his death in 1930. In May 1934, he acquired a second-hand Type 49 cabriolet, which he sold at the end of July 1936 to the Descollas business in order to buy the Atalante. Together with his brother, Jean-Baptiste, they also drove a Type 37 from the spring of 1936 to the summer of 1937.

The Bugatti Atalante was registered new on 24 July 1936, with the number 8357 CA 8, in the name of Charles Olivero, 22 rue Petit St Jean in Marseille. From 13 to 17 July 1938, C. Olivero took part in his Atalante in the Rallye des Alpes, with race number 14, but had to retire on 16 July during the stage from Chamonix to Nice. In 1939, C. Olivero ordered and oversaw >>>

>>> exceptionnel roadster inspiré de la Delahaye 12 cylindres. Lorsque sa nouvelle 57C est enfin terminée, le coupé Atalante est revendu via un garagiste de Nîmes, Émile Reveiller. Celui-ci immatricule la voiture sous le numéro 6008 FN 4 à son nom et à l'adresse de son garage (1 rue de Général à Nîmes), mais pour une durée très courte : du 24 au 25 août 1939. Il semble en effet qu'à cette date la voiture appartenait déjà au propriétaire suivant, l'aviateur Léon Givon. En témoigne un courrier de ce dernier, à en-tête de la base aérienne de Marignane et daté du 9 juillet 1939, qui indique : *« Je me suis rendu acquéreur à l'agence de Marseille d'une 57 Atalante 37 toit ouvrant »*. La voiture était donc en sa possession au moins depuis la date de ce courrier.

Léon Givon immatricule la Bugatti le 25 août 1939, une semaine avant le début de la guerre, sous le numéro 7262 CB 1 en sa villa Santos Dumont, impasse des Gattons, Bonneveine, Marseille. Nous savons que Givon s'est engagé au Paris-Nice 1939 sur Bugatti en catégorie 5 litres, sans doute avec sa Type 50 achetée en 1937. Il prend part également au Rallye des Alpes françaises, du 13 au 17 juillet 1939 : peut-être la première sortie de l'Atalante aux mains du pilote d'Air France. Il n'apparaît pas dans les arrivées publiées dans L'Auto du 17 juillet. Pendant la guerre, compte tenu des activités de Léon Givon dans la Résistance, il est possible que la Bugatti ait été utilisée pour ses services, mais la trace de la voiture se perd et nous la retrouvons en 1948 au Luxembourg.

De son côté, le Commandant Givon participe en septembre 1945 au Grand prix de la Libération, au Bois de Boulogne, au volant d'une Bugatti mais en catégorie 1500 cm^3 à compresseur.

En juin 1948, l'Atalante est achetée par Rudi Cloos. Elle est encore équipée de son moteur d'origine n°315, qui aurait été révisé à l'usine. Cloos décide une restauration complète incluant le remplacement du moteur par celui du châssis-moteur n°547 qu'il avait obtenu neuf à l'usine au sortir de la guerre. Entre juin 1948 et avril 1949, Il confie l'Atalante au carrossier Jos Metz et au garage Loll Lambert, au Luxembourg, pour lui donner une configuration de coupé tôlé, avec pare-brise de Bugatti Ventoux. Une boite de vitesse neuve, non numérotée, est installée, tandis que la boite n°315 part sur le châssis neuf maintenant équipé d'une caisse de Ventoux. L'Atalante circule ensuite sous l'immatriculation>>>

>>>*the construction of a 57C Roadster from Gangloff. In order to do this, he drove his Atalante from Marseille to Colmar every Friday evening, to monitor the progress of his exceptional roadster inspired by the 12-cylinder Delahaye. When his new 57C was finally completed, the Atalante coupé was sold through a mechanic from Nîmes, Émile Reveiller, who registered the car in his name at the address of his garage (1 rue de Général à Nîmes), with the number 6008 FN 4. This registration, however, was for the rather short period of 24 to 25 August 1939. In fact, it appears that by this date the car already belonged to the subsequent owner, the aviator Léon Givon. This is evidenced by a letter from Givon, on Marignane airbase-headed paper and dated 9 July 1939, which stated : « I went to the Marseille agency to buy a 57 Atalante with a sun roof ». The car must therefore have been in his possession at least from the date of this letter.*

Léon Givon registered the Bugatti at his villa Santos Dumont, Impasse des Gattons, Bonneveine, Marseille on 25 August 1939, one week before the start of the war, with the number 7262 CB 1. We know that Givon took part in the Paris-Nice 1939 in the Bugatti 5-litre class, probably in the Type 50 he had acquired in 1937. He also took part in the Rallye des Alpes françaises, between 13 and 17 July 1939: this was possibly the first outing for the Atalante in the hands of the Air France pilot. He did not appear in the list of finishers published in L'Auto on 17 July. During the war, given Léon Given's involvement in the Resistance, it is possible that the Bugatti was used in service, but traces of the car disappeared and we don't come across it again until 1948 in Luxembourg.

Incidentally, in September 1945, Commander Givon participated in the Grand Prix de la Libération, in the Bois de Boulogne, driving a Bugatti, but in the 1500cc compressor class.

In June 1948, the Atalante was bought by Rudi Cloos. It still had its original engine n°315, which would have been overhauled by the factory. Cloos decided on a full restoration which included replacing the engine with one from chassis-engine n°547 that he had obtained new from the factory at the end of the war. Between June 1948 and April >>>






AL·61·33







>>> L 5289, la carte grise indiquant le numéro de son nouveau moteur, « 547 », puis par extension erronée « 57547 ».

Notons que le châssis 57547 est un Ventoux de 1937, parfaitement original et sans aucun lien avec l'Atalante décrite. Notre Atalante a aujourd'hui retrouvé sa véritable identité n°57432 après que le numéro du moteur 547 ait été effacé et regravé 315 pour des raisons de commodité administrative.

Une fois restaurée, la voiture est vendue en novembre 1950 à l'architecte belge Albert Jean de Lay, de Liège, résidant au Luxembourg. Il emmène la Bugatti au Congo belge où il participe à un programme de constructions. La mécanique est entretenue localement à Élisabethville mais le moteur difficile à régler est envoyé à Molsheim sans plus de résultats. En 1960 est proclamée l'indépendance du Congo mais la guerre civile qui s'ensuit en 1963 provoque la fuite de la famille de Lay pour le Protectorat britannique de Rhodésie du Nord (aujourd'hui Zambie) avec la Bugatti, abandonnant tous ses autres biens.

Cette même année, Rudi Cloos accepte de reprendre son Atalante et permet ainsi à Jean de Lay de disposer d'un pécule pour une nouvelle vie. Domicilié à Esch-sur-Alzette, Rudi Cloos immatricule sa Bugatti L 4005 et l'utilise à nouveau de 1963 à 1973. Rudi Cloos, comme d'autres bugattistes, fréquente régulièrement le night-club "Royal Bugatti" appartenant à Gaston Greven. Celui-ci possède une nouvelle Jaguar V12 qui attire Cloos, qui propose à Greven un échange plus soulte avec l'Atalante. Greven, 27 rue des réservoirs à Heisdorf, repeint la voiture en jaune et bleu nuit et s'engage en 1974 au rallye de Monte-Carlo des voitures anciennes. Il conserve l'immatriculation L 4005. Lors d'un rallye suivant, Greven rencontre le célèbre amateur et marchand de Bugatti Lucien Mette, qui souhaite acheter l'Atalante. Greven risque un prix très élevé, que le marchand accepte, contraignant le Luxembourgeois à céder la voiture. En fait, Mette recherchait des voitures pour le compte du collectionneur Maurice Teisserenc, au Domaine de Montplaisir, à Linxe dans les Landes, qui devient donc propriétaire du véhicule le 12 septembre 1974.

La mécanique ayant besoin d'une importante révision (l'essieu avant avait été tordu lors du Rallye du cinquantenaire du Grand Prix de Lyon), le travail est confié à l'atelier de Colin Crabbe « Antique Automobiles » en Grande-Bretagne. La Bugatti est repeinte en rouge et noir, et le pavillon semble avoir été à nouveau modifié. Une fois terminée, Maurice Teisserenc l'utilise en 1978 pour la concentration des 100 Bugatti à Deauville, ainsi que pour d'autres rallyes du Club Bugatti France dont il est membre. Après 14 ans de possession, il présente la voiture aux enchères le 24 mai 1988 à Fontainebleau. L'Atalante est achetée par le collectionneur cannois Bernard Mérian disposant alors des moyens pour restaurer enfin la belle Atalante dans sa configuration d'origine. Dans ce but, il fait appel à l'auteur de ces lignes qui découvre la voiture au garage Novo de Marolles-en-Hurepoix.

L'identité « 57547 » étant de complaisance et liée au moteur de rechange numéro 547, il fallait

>>>1949, the Atalante was sent to the coachbuilder Jos Metz and to the garage Loll Lambert, in Luxembourg, to be given a metal-roof bodied coupé configuration, with a Bugatti Ventoux windshield. A new unnumbered gearbox was fitted, and gearbox n°315 left on the new chassis, equipped with a Ventoux body. The Atalante then drove around with the registration L 5289, its registration document showing the number of its new engine, «547», and subsequently given the erroneous extension «57547».

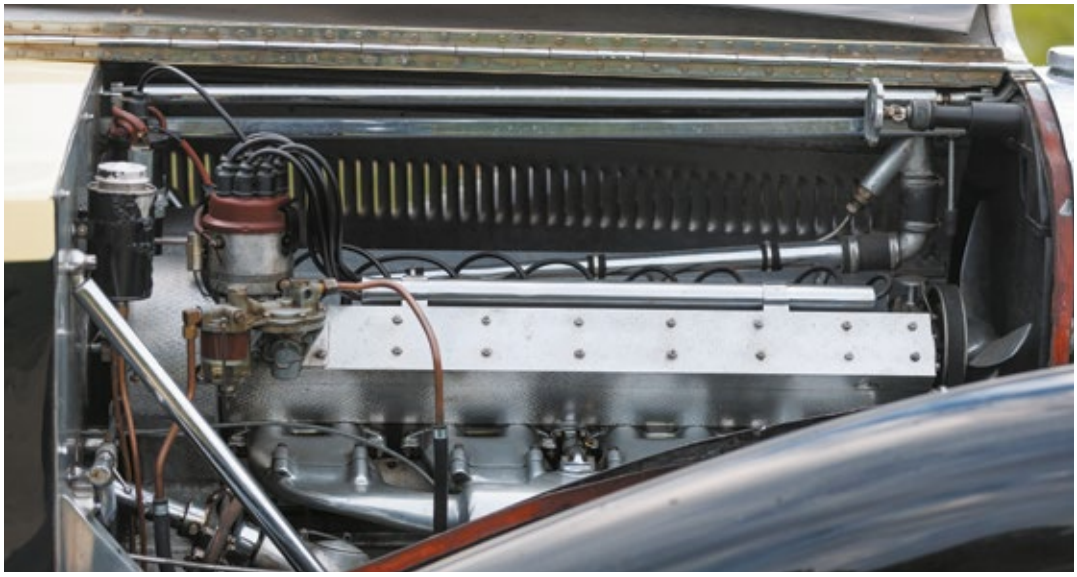
We note that chassis 57547 is a 1937 Ventoux, perfectly original and with no connection to the Atalante described, which rediscovered its true identity n°57432 after the engine number 547 was erased and re-engraved 315 for reasons of administrative convenience.

Once restored, the car sold in November 1950 to Belgian architect Albert Jean de Lay, from Liège, living in Luxembourg. He took the Bugatti to the Belgian Congo (DRC today) where he was involved in a building programme. The car was maintained locally in Elisabethville but as the engine was giving a few problems, he sent it back to Molsheim, to little effect. In 1960 the independence of Congo was declared, but the civil war that ensued in 1963 forced the de Lay family to flee to the British Protectorate of Northern Rhodesia, (now Zambia) with the Bugatti, abandoning all their other possessions.

The same year, Rudi Cloos agreed to take back his Atalante, giving Jean de Lay the means to start a new life. Living in Esch-sur-Alzette, Rudi Cloos registered his Bugatti L 4005 and used it again, from 1963 until 1973. Rudi Cloos, along with other bugattistes, was a regular at the night-club "Royal Bugatti" belonging to Gaston Greven. The latter possessed a new Jaguar V12 that Cloos took a shine to. He offered Greven a suitably compensated exchange with the Atalante. Greven, of 27 rue des réservoirs in Heisdorf, repainted the car in yellow and dark blue and in 1974 took part in the Rallye Monte-Carlo des Voitures Anciennes. He kept the registration L 4005. During a subsequent rally, Greven met the famous Bugatti dealer and enthusiast Lucien Mette, who offered to buy the Atalante. Greven proposed a very high price, which the dealer accepted, forcing the night-club owner from Luxembourg to sell the car. In fact, Mette was sourcing cars for the collector Maurice Teisserenc, from the Domaine de Montplaisir, Linxe in the Landes, who became the next owner of the vehicle on 12 September 1974.

Mechanically, the car required a major overhaul (the front axle had been bent during the Rally of the 50th anniversary of the Lyon Grand Prix), and the work was entrusted to Colin Crabbe's workshop «Antique Automobiles» in Great Britain. The Bugatti was repainted in black and red, and it appears the roof was modified again. Once finished, Maurice Teisserenc used it in 1978 for the 100 Bugatti meeting in Deauville, as well as for other rallies organised by the Club Bugatti France that he belonged to. After





retrouver la véritable identité du véhicule. La découverte du numéro de pont arrière gravé 315 nous met sur la piste du châssis 57432 qui s'avère être une Atalante découvrable livrée à Marseille. Les archives précisent que le premier propriétaire du véhicule est un certain Charles Olivero. Celui-ci, contacté par téléphone, est aussi étonné qu'heureux et raconte à l'auteur l'histoire de sa (ses) Bugatti. Par ailleurs, il fournit à l'historien Claude Taconetti, dépêché sur place, les photos qui permettent de restaurer la voiture dans sa configuration de 1936.

Le moteur est confié à M. Pailler, de Tours. Le reste de la mécanique (châssis, trains roulants, freins, électricité) est révisé par Claude Afchain, de Houdan. La carrosserie est restaurée par Jean-Claude Tisserand, de Sarcelles, qui réalise une copie exacte du pavillon d'une Atalante à toit ouvrant, en prenant modèle sur la n°57330 ex-Salon de Paris 1935 qui appartient à Hervé Ogliastro et se trouve alors à la carrosserie Lecoq de Saint-Ouen. L'intérieur est refait par Mme Tisserand, en cuir Connolly provenant de chez Décorauto, à Montmagny. L'Atalante est présentée en 1992 à la veuve de Charles Olivero, décédé entretemps, et à ses deux filles Janie et Josette, lors d'une exposition au Musée de Mougins.

En 1995, l'Atalante est exposée à Retromobile par Christophe Pund. Elle sera finalement vendue par Bernard Mérian le 11 août 2001 lors d'une vente aux enchères au Nürburgring. Elle est acquise par l'entrepreneur hollandais Victor Müller, qui présente la voiture l'année suivante durant le prestigieux Concours d'Elégance de Pebble Beach et en Floride, puis en 2003 à Goodwood et à la Villa d'Este. L'Atalante est ensuite cédée le 31 août 2003 au propriétaire actuel lors d'une vente à l'occasion du Concours d'Élégance du Palais Het Loo à Apeldoorn, aux Pays-Bas. Ce dernier est un grand enthousiaste et historien de la marque. Il confie la mécanique aux bons soins de l'atelier de Ab van Egmond aux Pays Bas, qui a notamment corrigé les problèmes de démarrage avec l'adjonction d'un condensateur pour la suppression des interférences électromagnétiques.

Voici bientôt vingt ans que ce passionné sillonne l'Europe et les Etats-Unis au volant de sa belle Atalante, sans que celle-ci ne montre le moindre signe de fatigue. Elle est devenue une habituée des Concours d'Élégance.

Son nouveau propriétaire profitera d'une Bugatti exceptionnelle par sa forme et ses performances, riche d'une histoire suivie entre les mains d'amateurs passionnés, en superbe état et qui bénéficie d'une configuration très largement d'origine.

Pierre-Yves Laugier

owning the car for 14 years, he put it up for auction in Fontainebleu on 24 May 1988. The Atalante was bought by the collector from Cannes, Bernard Mérian, who had the means to finally restore the beautiful Atalante to its original configuration. To this end, he requested the help of the Bugatti expert Pierre Yves Laugier who saw the car at the Novo garage in Marolles-en-Hurepoix.

The "57547" identity not being correct and linked to the exchanged engine number 547, it was necessary to find out the vehicle's real identity. The discovery of the number 315 engraved on the rear axle put us on the trail of chassis 57432 which proved to be a convertible Atalante delivered to Marseille. Archives show the first owner of the vehicle as a certain Charles Olivero. When contacted by phone, Olivero was surprised and delighted to recount the story of his Bugatti(s). Moreover, he provided the historian Claude Taconetti, who was dispatched to meet him, with the photos that made it possible to restore the car to its 1936 configuration.

The engine was entrusted to M.Pallier of Tours. The other mechanical elements (chassis, running gear, brakes, electrics) were overhauled by Claude Afchain of Houdan. The bodywork was restored by Jean-Claude Tisserand, of Sarcelles, who created an exact copy of an Atalante roof with sunroof. To do this, Hervé Ogliastro's car, n°57330 ex-Salon de Paris 1935, which was at the Lecoq coachbuilders in Saint-Ouen, was used as a model. The interior was re-done by Mme Tisserand, in Connolly leather from Décorauto, in Montmagny. The Atalante was presented in 1992 to the widow of Charles Olivero, who had passed away in the meantime, and to his two daughters Janie and Josette, at an exhibition at the Musée de Mougins.

In 1995, the Atalante was exhibited at Retromobile by Christophe Pund. It was finally sold by Bernard Mérian on 11 August 2001 at an auction at the Nürburgring. The car was bought by the Dutch entrepreneur Victor Müller, who presented it the following year at the concourses of Pebble Beach and winter park in Florida, and in 2003 at Goodwood and Villa d'Este. The Atalante then sold on 31 August 2003 to the current owner at a sale at the Concours d'Élégance du Palais Het Loo in Apeldoorn, the Netherlands. A great enthusiast and historian of the marque, he entrusts all mechanical work on the car to the workshop of Ab van Egmond in the Netherlands who also found and cured the starting problems (capacitors for suppression of electromagnetic interference). For nearly twenty years, our enthusiast has been criss-crossing Europe and the United States at the wheel of his stunning Atalante, which shows no sign of ageing. It has become a regular guest at Concours d'Élégance events.

The new owner will benefit from a Bugatti that is exceptional in form and performance, with a rich history spent in the hands of avid enthusiasts and presented in superb condition and to a largely original configuration.

Pierre-Yves Laugier

47

1933 RÖHR "TATZELWURM" COUPÉ

Titre de circulation allemand
German title

Châssis nº 10227

50.000 - 80.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Prototype développé par l'ingénieur Karl-Wilhelm Ostwald
- Forme aérodynamique étonnante, état d'origine intéressant
- Conservé dans la famille du créateur pendant des décennies

- *Prototype developed by engineer Karl-Wilhelm Ostwald*
- *Stunning aerodynamic shape, interesting original condition*
- *Kept in the creator's family for decades*



Cette étrange automobile a été fabriquée sur la base d'une Röhr Junior de 1933, voiture de tourisme dérivée de la Tatra 75, avec un 4-cylindres 1,5 litre refroidi par air à l'avant, un châssis-poutre et quatre roues indépendantes. Elle a été conçue par Karl-Wilhelm Ostwald qui, étudiant ingénieur mécanique, a été employé comme stagiaire chez Röhr en 1934, à Ober-Ramstadt. A la fin de son contrat, il a quitté l'entreprise avec un châssis de Junior qui avait été laissé dans un coin de l'usine. Il a eu l'idée de l'utiliser pour fabriquer une voiture aérodynamique de tests. Réalisée avec des moyens limités, elle présentait une forme épurée, fabriquée en tôle, avec un plancher et des côtés en bois. Ostwald s'est vu ensuite confier la tâche par les autorités allemandes de mesurer la régularité de la surface des nouvelles autoroutes allemandes. Le surnom « Tatzelwurm », issus de la mythologie germanique désignant un serpent à tête de chat, désigne déjà la voiture dans un article du journal allemand AAZ datant de la fin des années 1930.

Pendant près de 40 ans la Tatzelwurm sert de moyen de transport régulier à la famille Ostwald, avant qu'elle ne soit découverte par notre collectionneur. Aujourd'hui, elle est très largement en état d'origine et comporte son immatriculation de l'« American Zone Hessen » AH 75-4500. Elle est accompagnée de son document d'immatriculation d'époque et des plans qui ont servi à la fabriquer. Cette voiture étonnante constitue une rare opportunité pour tout amateur de machines expérimentales.

This strange automobile was made on the basis of a 1933 Röhr Junior, a passenger car derived from the Tatra 75, with an air-cooled 1.5-litre 4-cylinder at the front, a beam frame and four independent wheels. It was designed by Karl-Wilhelm Ostwald who, as a mechanical engineering student, was employed as a trainee at Röhr in 1934, in Ober-Ramstadt. At the end of his contract, he left the company with a Junior chassis that had been left in a corner of the factory. He had the idea of using it to make an aerodynamic test car. Made with limited means, it had a clean form, made of sheet metal, with a wooden floor and sides. Ostwald was then given the task by the German authorities of measuring the evenness of the surface of the new German motorways. The nickname "Tatzelwurm", derived from Germanic mythology designating a serpent with the head of a cat, already refers to the car in an article in the German newspaper AAZ dating from the end of the 1930s.

For almost 40 years the Tatzelwurm served as a regular means of transport for the Ostwald family, before it was discovered by our collector. Today, it is largely in original condition and bears its registration of "American Zone Hessen" AH 75-4500. It comes with its period registration document and the plans which were used to manufacture it. This amazing car is a rare opportunity for any enthusiast of experimental machinery.

1938 ADLER 2.5 L TYPE 10 CABRIOLET PAR KARMANN

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis nº 185535
Moteur nº 354312

90.000 - 120.000 €

- 9 exemplaires survivants recensés
- Originalité technique et esthétique
- Accompagnée d'une moto Adler 100cc

- *9 survivors identified*
- *Technical and aesthetic originality*
- *Comes with an Adler 100cc motorcycle*



Présentée au Salon de Berlin 1937, la nouvelle Adler 2.5 fait sensation en s'inscrivant dans le mouvement streamline qui s'inspire de l'aérodynamisme de la goutte d'eau. Avec ses 4 roues indépendantes et ses freins hydrauliques, il s'agit d'une voiture moderne techniquement, tandis que son 6 cylindres 2.5L éprouvé et robuste, accouplé à une boîte à 4 rapports, lui permet de bonnes performances. Malgré ses qualités, sa production s'arrêtera dès 1940 et les exemplaires survivants sont rares, voire introuvables lorsqu'il s'agit du cabriolet Karmann que nous présentons. Resté dans la même famille pendant de nombreuses années, il a bénéficié d'une restauration au début des années 80 par un ancien employé de Karmann, Ernst Fleischmann. Son actuel propriétaire en a fait l'acquisition auprès de ce dernier en 2014, a poursuivi son entretien et a remporté en 2018 le 2ème prix de sa classe lors du concours d'élégance de Techno Classica Essen. La voiture est aujourd'hui patinée et très bien préservée, avec les nombreux détails spécifiques qui font le charme de ce modèle. Cette "Autobahn Adler" a été régulièrement entretenue par LMB Racing ces dernières années. Accompagnée d'un moteur et d'une boîte de vitesses de rechange, ainsi que d'une moto Adler 100cc, d'une bicyclette et d'une machine à écrire de la même marque qui seront à récupérer chez le vendeur, elle dispose également d'une importante documentation d'époque. Rare et intéressant, ce cabriolet est autant une voiture de concours d'élégance qu'une pièce de design emblématique de la fin de la période de l'Art Déco.

Presented at the 1937 Berlin Motor Show, the new Adler 2.5 caused a sensation as it was reflective of the "streamline movement" inspired by the teardrop aerodynamics. With its four independent wheels and hydraulic brakes, it was a technically modern car, while its proven and robust 2.5L 6-cylinder engine, mated to a 4-speed gearbox, gave it good performance. Despite its qualities, production stopped in 1940 and surviving examples are rare, even impossible to find when it comes to the Karmann convertible that we are offering. Retained in the same family for many years, it was restored in the early 1980s by a former Karmann employee, Ernst Fleischmann. Its current owner acquired it from the latter in 2014, and continued maintaining it, and in 2018 won the 2nd prize in its class at the Techno Classica Essen elegance competition. The car is now patinated and very well preserved, with many specific details that make it so charming. This "Autobahn Adler" was regularly maintained by LMB Racing in Wijnegem. Accompanied by a spare engine and gearbox, as well as an Adler 100cc motorcycle, a bicycle, and a typewriter of the same brand to be picked-up from the seller, it has extensive period documentation. Rare and interesting, this convertible is as much a concours d'elegance car as it is an iconic design piece of the late Art Deco period.

1933 HISPANO-SUIZA JUNIOR PAR VANVOOREN

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis nº 7109

280.000 - 360.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Dans la même famille pendant 53 ans
- Carrosserie d'une grande élégance signée Vanvooren
- Très belle restauration intelligente
- Intérieur d'origine exceptionnel
- Moteur d'origine

- *Owned by the same family for 53 years*
- *Extremely elegant body by Vanvooren*
- *Discerning, high-quality restoration*
- *Exceptional original interior*
- *Original engine*

La Junior présentée ici (châssis 7109) a quitté l'usine du boulevard Brune le 28 décembre 1933. La fabrication de sa carrosserie a été confiée à Vanvooren qui a réalisé une "conduite intérieure 4 portes 4 places". Son premier acheteur était une entreprise de tannerie du nom de R. Costil & Fils, basée à Pont-Audemer dans l'Eure. Cette entreprise était notamment connue pour son "cuir verni lavable" et faisait partie des fournisseurs de la célèbre marque Hermès. Ainsi, la sellerie en cuir de cette Hispano Junior, encore très bien conservée, provient évidemment de chez Costil & Fils.

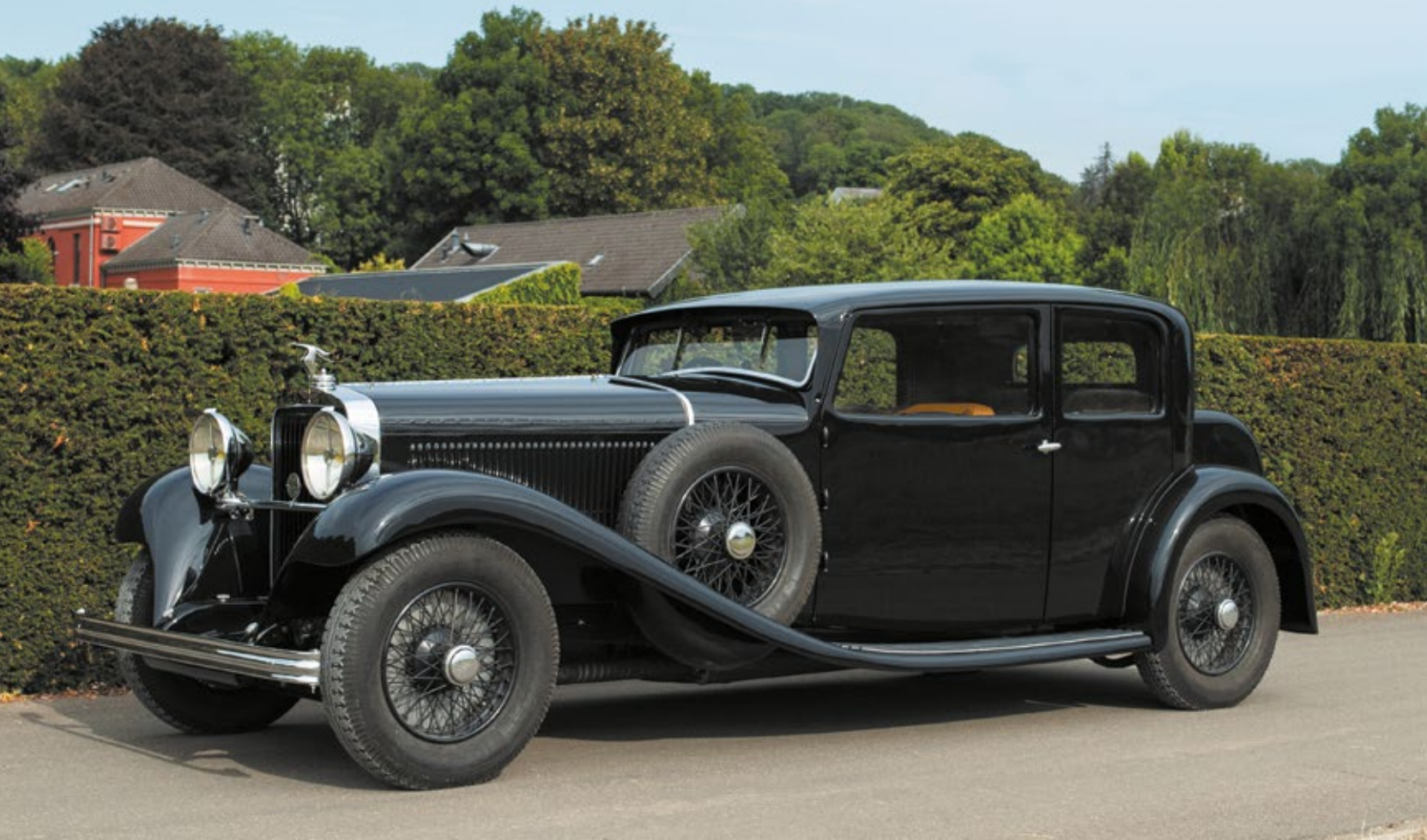
Les documents qui accompagnent cette voiture mentionnent sa vente dans les années 30 à N.J. (Nicolas) Zachariasen, un architecte de Rouen. Selon un propriétaire ultérieur, Jan-Willem Martens, cette voiture aurait été cachée à Paris pendant la guerre pour échapper aux réquisitions des autorités ou de l'envahisseur. En 1946, après les hostilités, la préfecture de l'Eure a accordé un permis de circuler provisoire pour permettre l'utilisation de la voiture sur route publique.

Lors du nouveau système d'immatriculation apparu en 1950, le numéro a été changé par M.

The Junior presented here (chassis no. 7109) left the factory on the Boulevard Brune on 28 December 1933. Vanvooren was commissioned to build its body, a 'four-door, four-seat saloon'. Its first owner was a tannery by the name of R. Costil & Fils, based at Pont-Audemer in Normandy. The company was known especially for its 'washable patent leather' and was a supplier to the famous Hermès brand. Naturally therefore, the upholstery in this very well preserved Hispano Junior came from Costil.

The documents with the car mention that it was sold in the 1930s to N.J. (Nicolas) Zachariasen, an architect from Rouen. According to a later owner, Jan-Willem Martens, the car was hidden in Paris during the war to avoid being requisitioned by the authorities or the occupying forces. In 1946, when the war was over, the authorities in the Eure department issued a temporary permit so that the car could be used on public roads.

When the new registration system was introduced in 1950, Zachariasen changed its number to 3298 FK 76, a number from the Seine-Maritime department. It appears, however, that the Junior







Zachariasen pour devenir 3298 FK 76, numéro de Seine-Maritime. Toutefois, il semble que cette Junior soit demeurée inutilisée de 1946 à 1963. Le 15 novembre 1963, par l'intermédiaire de Jackie Pichon qui tenait l'Hôtel du Cheval Noir à Clères, au nord de Rouen, cette Junior a été vendue pour 1 800 000 francs à M. Jan Martens, résident hollandais de Leeuwarden. Le dossier de la voiture renferme plusieurs photos qui montrent la préparation de la Junior pour qu'elle puisse entreprendre le voyage par la route jusqu'en Hollande, en plein hiver. M. Martens, puis son fils Jan-Willem, (qui n'était autre que le vendeur de l'Alfa Romeo 8C 2900B Touring passée sous notre marteau en 2018), ont gardé cette Hispano Junior pendant les 53 années suivantes ! Elle était alors immatriculée 26-58-BS. Alors que le garage de la famille Martens abritait des voitures aussi exotiques qu'une Alfa 8C 2900B Berlinetta, Jan-Willem Martens se plaisait à reconnaître que l'Hispano-Suiza était sa voiture préférée pour sortir en balade.

Après plus d'un demi-siècle entre les mêmes mains et une restauration mécanique complète autour de 2005, Jan-Willem Martens a cédé la voiture en 2015 à son actuel propriétaire. Celui-ci espérait ce moment depuis presque 30 ans, après avoir accompagné Jan Martens dans la Junior pour le Rallye de Monte Carlo des Voitures Anciennes de 1983. Depuis qu'il a acheté la voiture, il l'a fait repeindre en bleu foncé (sa couleur d'origine) et une révision mécanique complète a été effectuée récemment par les meilleurs ateliers hollandais.





Aujourd'hui, seules 13 survivantes d'Hispano-Suiza Junior sont répertoriées, ce qui fait de la présente voiture une machine particulièrement rare, éligible aux plus prestigieux concours d'élégance internationaux. Elle fera profiter à son acheteur de son exclusivité et du prestige de la marque, en plus de sa conduite si agréable.

was unused from 1946–1953. On 15 November 1963, it was sold through Jackie Pichon, who ran the Hôtel du Cheval Noir at Clères, north of Rouen, to Jan Martens, a Dutchman living in Leeuwarden, for the sum of 1,800,000 francs. The car's history file includes several photographs showing the Junior being prepared to be driven up to Holland in mid-winter. Jan, and then his son Jan-Willem (who was also the seller of the Alfa Romeo 8C 2900B Touring we sold at auction in 2018), kept the Hispano Junior for the next 53 years! At the time, it was registered 26-58-BS. Even though the Martens family garage contained such exotic machinery as an Alfa 8C 2900 Berlinetta, Jan-Willem was happy to acknowledge that the Hispano-Suiza was his favourite car to take out for a drive.

After more than half a century in the same ownership and a full mechanical restoration around 2005, Jan-Willem Martens sold the car in 2015 to its current owner. He had looked forward to this moment for nearly 30 years, ever since he had accompanied Jan Martens in the Junior on the 'Rallye de Monte-Carlo des Voitures Anciennes' in 1983. After buying the car, he had it repainted in dark blue (its original colour), while a complete mechanical overhaul was carried out recently in the top Dutch workshops.

Today, only 13 surviving Hispano-Suiza Juniors are recorded, making this a particularly rare car, which is eligible for the most prestigious international concours d'élégance. It will enable its new owner to enjoy this exclusive and prestigious marque, as well as being very pleasant to drive.

50

1950 DELAHAYE 135 MS CABRIOLET PAR SAOUTCHIK

Carte grise française
French title
Châssis nº 801610

500.000 - 700.000 €

- Ex-Collection Albert Prost - commandée neuve en 1950 par Albert Prost
- Carrosserie Saoutchik unique et exceptionnelle
- Historique hors du commun
- Superbe restauration

- *Ex-Collection Albert Prost - ordered new in 1950 by Albert Prost*
- *Exceptional and unique Saoutchik body*
- *Unusual history*
- *Superb restoration*



C'est dans la série « Super-Luxe » dévoilée au Salon de Paris de 1933 que plongent les racines de la Delahaye 135. Le Type 138 constitue en effet la base sur laquelle va s'épanouir toute la famille des 135 qui constitue l'aboutissement de la gamme des six-cylindres Delahaye. Nouveau et surbaissé, le châssis reçoit une suspension avant indépendante et un moteur six-cylindres 3,2 litres de 90 ch. Avec une version un peu modifiée, Delahaye établit dès l'été 1933 plusieurs records sur l'anneau de vitesse de Montlhéry, dont 500 km à plus de 158 km/h. En mai 1934, Delahaye va plus loin encore avec un coupé profilé qui parcourt notamment 10 000 km à plus de 168 km/h de moyenne, ce qui traduit de façon claire l'endurance de cette mécanique.

Celle qui sera désignée comme 135 est présentée au Salon de Paris 1934 : dérivée de la 138, elle offre une forme plus basse et élancée qui, combinée à son homogénéité mécanique et son comportement équilibré, en font un véritable succès. Elle se complète d'une gamme 20 CV à moteur 3,5 litres et sa carrière est une réussite sur deux tableaux : celui de l'élégance, grâce aux carrosseries les plus diverses réalisées par les plus grands carrossiers français, et celui du sport, avec de nombreux succès comme une victoire au rallye de Monte-Carlo ou au Grand Prix de l'ACF. La version MS (« modifiée spéciale ») 3,5 litres à trois carburateurs est la plus puissante de la gamme tourisme, et sa production se poursuit jusqu'aux années 1950.

La voiture que nous présentons a connu une histoire peu banale. Ce châssis Delahaye 135 MS a en effet été acheté neuf au garage Royal à Paris par Albert Prost, qui l'a fait ensuite carrosser chez Saoutchik selon ses propres goûts, en élégant cabriolet quatre places. Il s'agissait d'une époque où l'on pouvait se rendre chez un carrossier de son choix et lui commander une automobile sur-mesure, comme

The roots of the Delahaye 135 can be found deep in the "Super-Luxe" series unveiled at the 1933 Paris Motor Show. The Type 138 formed the basis for the entire 135 family that was the ultimate development of Delahaye's six-cylinder range. The new, low chassis benefitted from independent front suspension and a 3.2-litre 90 bhp six-cylinder engine. With a lightly modified version, Delahaye established several records on the Montlhéry speed ring during the summer of 1933, including completing 500km at over 158 km/h. In May 1934, the marque went further with a profiled coupé that covered 10,000km at an average speed of over 168 km/h, an emphatic demonstration of the robustness of the engineering.

The car that would become the 135 was presented at the 1934 Paris Motor Show. Derived from the 138, it had a lower, more graceful shape, and its mechanical versatility and balanced handling made the car a huge success. Completing the range with a 3.5-litre 20 CV model, the 135 was a success was on two fronts: aesthetically, with a wide range of elegant bodies built by the best French coachbuilders, and in competition, with numerous victories including the Monte-Carlo Rally and the ACF Grand Prix. The 3.5-litre MS version ("modifiée spéciale"), with three carburettors was the most powerful of the touring car range, and production of this model continued until the 1950s.

The car on offer has a very interesting history. The Delahaye 135 MS chassis was bought new from the local Delahaye agent in Roanne by Albert Prost, who had the car bodied by Saoutchik, selecting his own style of elegant four-seater cabriolet. This was a time when you could go to a coachbuilder of your choice and commission an automobile that was entirely made-to-measure, just as an elegant lady would have



© Archives Collection Famille Prost



© Archives Collection Famille Prost





une Elégante choisissait sa robe chez un couturier de l'avenue Montaigne tels que Christian Dior ou Yves-Saint-Laurent. Cinq ans plus tard, le 1er juin 1955, il revend la voiture à un certain Garage le Marais mais, l'ayant retrouvée au cours des années 1980, il décide de la racheter ! Il la fait alors complètement restaurer, pour qu'elle retrouve toute sa splendeur de 1950. Le dossier comporte plusieurs pièces intéressantes accompagnant cet historique : le dépliant publicitaire et les tarifs d'époque de l'agent Delahaye de Roanne, plusieurs photos de la voiture dans les années 1950, avec Mme Prost, une photo après qu'Albert Prost l'ait retrouvée avant restauration...

Après son décès, ses enfants nous confient la vente de la collection de leur père en 2014. La voiture est alors vendue à son propriétaire actuel, marchand et esthète mais surtout grand passionné et d'automobiles rares de toutes les époques.

Cette voiture exceptionnelle et unique est équipée de jantes Borrani à rayons et d'une boîte Cotal. Son dessin fluide correspond parfaitement au style de Saoutchik à cette époque, avec ses ailes avant enveloppantes se prolongeant sur l'arrière profilé, sans l'alourdissement de chromes trop abondants. La superbe teinte bordeaux montre une grande élégance et, à l'intérieur, la sellerie en cuir cognac très bien préservée présente une très jolie patine. On retrouve le grand volant quatre branches devant le tableau de bord sportif des Delahaye 135, ici agrémenté d'un autoradio Commodor d'époque. Le coffre arrière abrite les deux valises d'origine, dont la forme est parfaitement adaptée à ce logement.

Avec sa carrosserie grand style, son aménagement luxueux et son historique exceptionnel, cette voiture sera une pièce convoitée dans les plus grands concours d'élégance du monde entier, tout en affichant l'agrément d'un cabriolet quatre places propre à partir en balade, en famille ou avec quelques amis.

Merci de noter que ce véhicule est vendu sans contrôle technique.

her dress made by a designer such as Christian Dior or Yves Saint-laurent on Avenue Montaigne. Five years later, on June 1 1955, he sold it to a certain Garage Le Marais, but re-discovering the car at the start of the 1980s, he decided to buy it back! In order to revive the original splendour of this handsome automobile, he undertook a complete restoration. The file contains several interesting items relating to its history: the period promotional brochure with prices from the Delahaye dealer in Roanne, several photos of the car during the 1950s with Mrs Prost, and a photo taken after Prost found the car but before it was restored.

After his death, his children entrusted us to sell their father's collection in 2014. This car was sold to the current owner, a dealer and aesthete but above all a great enthusiast of rare cars from all eras.

This exceptional and unique car is fitted with Borrani wire wheels and a Cotal gearbox. Its flowing design corresponds perfectly to Saoutchik's style at this time, with enveloping front wings that stretch back towards the rear of the car and without an overload of chrome to spoil the flowing profile. The stunning burgundy red paintwork adds a certain dignity. Inside, the well-preserved cognac leather upholstery displays a charming patina. The large four-spoke steering wheel sits in front of the sporting dashboard of the Delahaye 135 that displays a period Commodor radio. The boot houses two original suitcases, shaped to fit beautifully in the space.

With a grand body style, luxuriously equipped, in impeccable condition and with exceptional history, this car will be coveted by the world's best concours d'élégance events. Being a four-seater cabriolet, it has the added attraction of being able to take family and friends on enjoyable excursions.

Please note that this vehicle is being sold without MOT.

51

1932 DELAGE D8S CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis nº 36879
Moteur nº 8491

400.000 - 600.000 €

- Un des 99 châssis Delage D8S
- Belle restauration de qualité
- Ligne élégante, cabriolet 3 positions

- *One of the 99 Delage D8S chassis*
- *High-quality restoration*
- *Elegantly styled three-position cabriolet*



Dans l'édition du Salon de « La Vie Automobile » 1932, le journaliste Henri Petit concluait son essai de la nouvelle Delage D8S en ces termes : « On éprouve réellement une jouissance particulière à pouvoir rouler à une vitesse aussi élevée avec un plein sentiment de sécurité, tout en conservant beaucoup de chevaux en réserve pour une accélération ou l'ascension d'une côte. » En effet, cette D8S était une version sportive et exclusive qui venait enrichir la gamme 1933. Ce châssis, construit à 99 exemplaires, offrait une puissance accrue, des commandes de soupapes à rappel positif inspirés de l'aviation, un carter d'huile refroidi par tubes de ventilation et une suspension surbaissée. Il a été habillé par les carrossiers les plus renommés et reste la Delage de tourisme la plus emblématique de cette période.

Le châssis 36879, un des 99 châssis D8S, est sorti des usines de Courbevoie en 1932 et c'est probablement chez Vanvooren, également située à Courbevoie qu'il reçut cette élégante carrosserie cabriolet 4 places sous capote. Si l'on ne peut l'affirmer avec certitude, de nombreux détails esthétiques sont communs à d'autres réalisations du carrossier. La qualité d'exécution est remarquable jusque dans de petits détails comme les charnières de portes intégrées, raffinement encore peu répandu à l'époque.

Son élégance séduit le célèbre collectionneur André Surmain, qui a possédé les plus belles Delage D8S (roadster usine, cabriolet Pourtout) si bien qu'il s'en portait acquéreur dans les années 60. C'est semble-t-

In the Paris Motor Show issue of La Vie Automobile in 1932, the journalist Henri Petit concluded his test of the new Delage D8S in these terms: "There is a special pleasure to be had from the ability to drive at such high speeds with a complete sense of safety, while keeping plenty of power in reserve to accelerate or climb a hill." Added to the range in 1933, the D8S was an exclusive and sporting model. This chassis, of which 99 were built, offered extra power, with positive-return valves inspired by aviation and an oil sump cooled by ventilation tubes, and had lowered suspension. It was fitted with bodies by the most prestigious coachbuilders and remains Delage's most iconic touring model from the period.

Chassis 36789, one of the 99 D8S chassis, left the factory in Courbevoie in 1932 and it was probably at Vanvooren, also based at Courbevoie, that it received this elegant four-seat cabriolet body with a folding hood. Although this cannot be stated with certainty, many details of the car's appearance are shared with other bodies from the coachbuilder. The quality of finish is remarkable, right down to details such as the integrated door hinges, a refinement still rare at the time.

Its elegance so appealed to the famous collector André Surmain, who owned the most beautiful Delage D8S models (the works roadster, the Pourtout cabriolet) that he acquired the car in the 1960s. It was apparently at this time that the engine no. 86 originally fitted to the car was





il à cette époque que le moteur n°86 d'origine de la voiture fut transféré sur le roadster usine d'André Surmain. La voiture est aujourd'hui équipée du bloc D8 n°8491 mais remonté avec le système de commandes de soupapes spécifique à la D8S, ainsi que nous l'a confirmé l'actuel propriétaire. C'est aux mains de Jean-Jacques Léon qu'on la retrouve ensuite, notamment lors du Rallye Delage de Mougins en octobre 1981. L'élégant cabriolet change ensuite de propriétaire en 1994, avant d'arriver entre les mains de J.L. Bonnefoy afin de bénéficier d'une restauration lors de laquelle elle reçoit une teinte crème. C'est Philippe Salvan qui en devient le nouveau possesseur en 2006 et la fait repeindre dans son actuelle et seyante teinte noire, tandis que la capote est restaurée en toile beige. Collectionneur avisé et méticuleux, son actuel propriétaire en fit l'acquisition en 2014, et pour avoir une voiture prête à prendre la route à tout moment, décide de refaire le circuit électrique, en fil coton comme il se doit et veille à ce que toute l'instrumentation soit fonctionnelle. Les freins sont restaurés, les pivots et leurs bagues refaits et les roulements remplacés. La sellerie est également confiée à la Manufacture Française du Cuir en 2016 pour une réfection. En superbe état, ce cabriolet 3 positions racé, avec son pare-brise bas et incliné, possède tous les équipements pour les longs voyages : deux roues de secours, phare de recherche à portée de main du conducteur et même dispositif d'échappement libre lorsque l'on sort d'agglomération ! Les concours d'élégance seront autant son terrain de jeu que le joli réseau routier secondaire européen.

at Mougins in October 1981. The elegant cabriolet then changed hands in 1994, before entering the workshops of J.L. Bonnefoy for restoration, during which it was repainted in cream. Philippe Salvan became its new owner in 2006 and had it repainted in its current attractive shade of black, while the hood was restored using beige fabric. Its current owner, a discerning and meticulous collector, acquired the car in 2014. In order to be able to drive it at any time, he decided to rebuild the electrical system using proper cotton-fabric cables and ensured that all the instruments worked. The brakes were restored, the swivel joints and their bushings rebuilt and the bearings replaced. The upholstery was entrusted to the Manufacture Française du Cuir in 2016 to be restored. In superb condition, this stylish three-position cabriolet, with its low, swept-back windscreen, has all the equipment needed for long journeys: two spare wheels, a searchlight within easy reach of the driver, and even a free-flow exhaust for use out of town! It will be equally at home in concours d'élégance as on Europe's pretty backroads.

transferred to Surmain's works roadster. The car is now fitted with the D8 block no. 8491, but this has been reassembled with the valve control system specific to the D8S, as the current owner has confirmed. The car was next seen in the hands of Jean-Jacques Léon, notably on the Delage Rally



1951 FIAT 500C TOPOLINO EX-MILLE MIGLIA 1952 ET GIRO DI SICILIA 1952

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis nº 309463

80.000 - 120.000 €

- Gagnante de la catégorie 750 au Tour de Sicile 1952 !
- Voiture restaurée et fiable
- Importante documentation

- *Winner of the 750 class in the 1952 Giro di Sicilia!*
- *Reliable, restored car*
- *Extensive documentation*



A l'aube des années 50, nombreux sont les jeunes gens à rêver de devenir pilote de course mais qui ne disposent que d'un maigre budget dans cette Europe qui porte encore les marques profondes de la seconde guerre mondiale. Carlo Siciliani est l'un d'eux, et parvient à s'offrir une Fiat 500C Topolino neuve en décembre 1951 afin d'en découdre en compétition. La voiture est immatriculée début 1952 et immédiatement préparée afin de prendre part au Tour de Sicile le 9 avril 1952, en compagnie de son ami A. Netti sous le numéro 014. Cette première course est un succès puisque le tandem remporte la catégorie 750 cc au sein de laquelle la concurrence fait rage. Grisés, les deux amis inscrivent la Topolino aux fameuses Mille Miglia, les 3 et 4 mai 1952 qu'ils terminent à la 179ème place, en 18h03min25s, résultat remarquable pour la catégorie de la voiture. Siciliani remplacera ensuite la 500C par une Fiat 1100, avant de piloter une Fiat 8V.

Retrouvée dans le sud de l'Italie, cette Topolino a bénéficié d'une restauration complète dans le respect de sa configuration de course d'origine, avant que son propriétaire ne l'engage une nouvelle fois, mais en 2018, aux Mille Miglia, que la voiture a terminé sans encombre. Accompagnée d'un important dossier historique comprenant la documentation sur la participation au Giro di Sicilia 1952 et au Mille Miglia 1952, les archives du musée des Mille Miglia, un certificat du registre officiel des Mille Miglia, l' « Estratto Cronologico » fourni par l'ACI, une certification ASI, une carte d'identité FIVA, des articles de journaux d'époque et des photographies en noir et blanc, cette adorable Topolino est une véritable pièce historique et constitue un des moyens les plus abordables afin de participer à la plus mythique des courses italiennes.

At the start of the 1950s, many young people dreamt of becoming racing drivers, but had limited means in a Europe which still bore the deep scars of the Second World War. Carlo Siciliani was one of them and managed to buy a new Fiat 500C Topolino in December 1951 with which to go racing. The car was registered at the beginning of 1952 and immediately prepared to compete in the Giro di Sicilia on 9 April that year, in the company of his friend A. Netti and with the racing number 014. The first race was a success, as the pair won the fiercely disputed 750 cc class. Carried away by this result, the two friends entered the Topolino in the famous Mille Miglia on 3/4 May 1952, finishing 179th overall with a time of 18h03m25s, a remarkable result for the class of car. Siciliani then replaced the 500C with a Fiat 1100, before driving a Fiat 8V.

Found in southern Italy, the Topolino underwent a complete restoration to its original racing specification before its owner entered it once again, this time in 2018, in the Mille Miglia, which it finished without any problems. This adorable Topolino comes with an extensive history file which includes documents from its entries in the Giro di Sicilia and Mille Miglia in 1952, archives from the Mille Miglia museum, a certificate from the official register of the Mille Miglia, the 'Estratto Cronologico' supplied by the ASI, an ASI certificate, a FIVA identity card, press articles from the time and black-and-white photographs. It is truly a historic car and one of the most affordable ways to enter the most legendary of Italian races.

53

1969 PORSCHE 912 TARGA

Titre de circulation monégasque
Monaco title

Châssis nº 129010764

60.000 - 80.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Rarissime teinte "Lime Green" optionnelle d'origine
- Moteur d'origine, superbe présentation
- Un collector utilisable

- ***Extremely rare "Lime Green" optional original color***
- ***Original engine, superb condition***
- ***A usable car***



Lorsque Porsche a dévoilé la 911, les nouvelles spécifications ont entraîné un prix de vente plus élevé que la précédente 356. Pour éviter une « marche » tarifaire trop haute, le constructeur a décidé de maintenir une version plus abordable. Ce sera la 912, lancée en 1965 avec le moteur 4-cylindres à plat de la 356 SC, et un aménagement pratiquement identique à celui de la 911.

L'exemplaire que nous présentons, restauré il y a quelques années par un grand collectionneur monégasque, présente plusieurs particularités qui le rendent spécialement attractif. Pour commencer, il s'agit d'une version Targa, dont le panneau de toit amovible permet de profiter des moindres rayons du soleil. Ensuite, cette voiture affiche une très rare teinte « Lime Green » qui correspondait à une option d'usine d'époque. De plus, elle comporte son moteur d'origine et la sellerie, qui était noire à l'origine, est maintenant brun clair et présente le tissu pied de poule cher à la marque. Le compteur affiche 84 314 km.

Aujourd'hui, après être restée dans l'ombre de la 911, la 912 a retrouvé ses lettres de noblesse. Les amateurs ont redécouvert les qualités qui en ont assuré le succès lors de son lancement et, en plus de la forme sobre des Porsche des années 60, l'exemplaire proposé bénéficie d'une présentation de qualité. Il est vendu avec un certificat délivré par Porsche.

When Porsche unveiled the 911, the new specifications resulted in a higher selling price than the previous 356. To avoid a too high price "step", the manufacturer decided to offer a more affordable version too. This was the 912, launched in 1965, with the flat 4-cylinder engine of the 356 SC, and a layout practically identical to the 911. The car we are offering, restored a few years ago by an important Monaco-based collector, has several features that make it particularly attractive. First of all, it's a Targa version with the removable roof panel that lets you take advantage of the slightest sun rays. Secondly, this car features a very rare "Lime Green" color which was a factory option. Additionally, it has its original engine and upholstery, which was originally black, and is now light brown and features the brand's popular houndstooth fabric. The odometer displays 84,314 km.

After remaining in the shadow of the 911, the 912 has regained its former glory. Enthusiasts have rediscovered the qualities that ensured its success when it was launched and, in addition to the sober design of the Porsches of the 1960s, the example on offer is in very fine condition. It is sold with a certificate issued by Porsche.

54

Seulement 10 071 km d'origine/ *Only 10,071 km from new*

1999 FIAT 126 BIS CABRIOLET DE PLAGE

Titre de circulation monégasque
Monaco title

Châssis nº ZFA126A0003127104

8.000 - 15.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Voiture originale et ludique
- État proche du neuf
- Une voiture de plage originale

- ***Unusual, fun car***
- ***Near new condition***
- ***A genuine beach car***



La Fiat 126, digne remplaçante de la Fiat 500, a fait l'objet de plusieurs transformations en versions découvrables, certaines dotées d'un arceau de sécurité, d'autres non. C'est à la deuxième catégorie que correspond la voiture que nous proposons, véritable cabriolet quatre places non perturbé par une barre centrale. Fabriquée par la société Pop à quelques centaines d'exemplaires, cette découvrable de plage est dotée de portes échancrées et d'une capote protégeant les occupants. Elle est basée sur la 126 Bis dont le moteur bicylindre à plat de 700 cm³ refroidi par air avait une architecture qui permettait de dégager de l'espace à l'arrière pour une plage de chargement.

Cette voiture dont le compteur n'affiche que 10 071 km est dans un état proche du neuf, avec sa belle couleur rouge irisé et son aménagement intérieur qui présente des sièges multicolores et un volant spécial. Notre collectionneur monégasque l'a dénichée en Italie en 2015.

Tout en étant très utilisable, grâce à sa maniabilité et à sa nervosité, cette Fiat 126 offre tous les avantages d'une voiture originale et ludique, idéale pour les régions bénéficiant d'un climat chaud et ensoleillé.

The Fiat 126, a worthy replacement for the Fiat 500, had undergone several transformations into convertible versions, some equipped with a roll bar, others not. The car we are offering corresponds to the second category, a true four-seater convertible, uncluttered by a central bar. Manufactured by the company Pop with a few hundred units made, this beach convertible is equipped with indented doors and a hood protecting the occupants. It is based on the 126 Bis, which had an air-cooled 700cc flat twin that had a layout that freed up space at the rear for a load area.

This car, with the odometer at only 10,071 km, is in near new condition, with its beautiful iridescent red colour and its interior fittings which feature multicoloured seats and a special steering wheel. Our Monegasque collector found it in Italy in 2015.

While being very usable, thanks to its manoeuvrability and responsiveness, this Fiat 126 offers all the advantages of a fun car, ideal for regions with a hot and sunny climate.

55

1967 FIAT DINO SPIDER 2000

Titre de circulation monégasque
Monaco title

Châssis nº 135AS0000250

80.000 - 120.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Un des premiers exemplaires produits
- Moteur d'origine, complétement restauré
- Elégance et sportivité rare

- ***One of the first examples produced***
- ***Original engine, completely restored***
- ***Rare elegance and sportiness***



Cette belle Fiat Dino Spider a été trouvée aux Pays-Bas par son propriétaire actuel, un dynamique entrepreneur monégasque. Elle avait bénéficié d'une restauration de carrosserie dans les années 2000, et notre collectionneur s'est donc concentré sur la mécanique. Ainsi le moteur d'origine (« matching numbers ») a fait l'objet d'une remise en état complète dans le bien connu Garage des Moneghetti, à Monaco. Ces travaux sont résumés dans un dossier et des factures, sans oublier un piston monté sur un socle en souvenir de ces interventions importantes ! Depuis cette époque, le mécanicien personnel du propriétaire a révisé le circuit d'essence, effectué divers travaux cosmétiques et installé un volant d'époque. En plus de son état séduisant, dans sa teinte grise discrète avec intérieur en cuir crème, cette voiture est intéressante parce qu'elle fait partie des 200 premiers exemplaires produits et présente donc la première version de tableau de bord, en aluminium. De plus, cette Fiat Dino a toutes les qualités d'une GT de grande classe : son élégante carrosserie est signée Pininfarina et son capot dissimule un moteur qui a brillé dans toutes les disciplines : portant le nom du fils regretté d'Enzo Ferrari, Dino, ce V6 quatre arbres offre qualités mécaniques, sonorité grisante et excellentes performances grâce aux 160 ch de sa version 2 litres.

This beautiful Fiat Dino Spider was found in the Netherlands by its current owner, a dynamic Monaco-based entrepreneur. It had benefited from a bodywork restoration in the 2000s, and our collector therefore focused on the mechanicals. Thus the original engine ("matching numbers") was completely overhauled in the well-known Garage des Moneghetti, in Monaco. This work is summarized in a file and invoices, not to mention a piston mounted on a base in memory of these important interventions! Since then, the owner's personal mechanic has overhauled the fuel system, performed various cosmetic work and installed a period steering wheel. In addition to its attractive condition, this car with its discreet grey color with cream leather interior, is interesting because it is one of the first 200 examples produced and therefore presents the first version of the dashboard, in aluminium. What's more, this Fiat Dino has all the qualities of a high-class GT: its elegant Pininfarina bodywork design and its engine that shone in all disciplines: bearing the name of the late son of Enzo Ferrari, Dino, this four-cam V6 offers mechanical qualities, an exhilarating sound and excellent performance thanks to the 160bhp from its 2-litres.

56

1966 FIAT 2300 S

Titre de circulation monégasque
Monaco title

Châssis nº 187420

25.000 - 35.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Belle restauration ancienne
- Modèle exclusif et méconnu, avec une finition de GT de luxe
- Performances élevées pour son époque

- ***Beautiful old restoration***
- ***Exclusive and less known model, with a luxury GT finish***
- ***High performance for its time***



Injustement méconnue, la Fiat 2300 S offre pourtant de nombreuses qualités, à commencer par une élégante forme 2+2 créée par Ghia. Ensuite, elle est équipée d'un 6-cylindres conçu par Aurelio Lampredi, ancien ingénieur Ferrari, amélioré sur cette « S » par Abarth avec une admission à deux carburateurs Weber. Enfin, son aménagement est digne du statut qu'elle revendiquait, celui d'une des GT les plus rapides des années 1960. Disposant de près de 150 ch, elle pouvait dépasser 190 km/h et se montrait donc plus performante qu'une Lancia Flaminia ou une Porsche 912.

Comme l'indique sa plaque d'importation de Fiat France, la voiture que nous proposons a été livrée neuve en France. Elle a été restaurée par un important collectionneur monégasque, qui a eu le bon goût d'en conserver l'intérieur d'origine : la sellerie noire est impeccable, de même que les contreportes et le tableau de bord en bois et tôle. La carrosserie présente très bien et les chromes réhaussent élégamment la peinture blanche de cette sobre carrosserie. Une importante révision a été effectuée, au cours de laquelle la carburation, l'allumage et le freinage ont fait l'objet de toutes les attentions.

Au chic et aux performances, cette voiture allie l'exclusivité d'un modèle sous-estimé.

Unfairly overlooked, the Fiat 2300 S nevertheless offers many qualities, starting with an elegant 2+2 shape designed at Ghia. Moreover, it is powered by a 6-cylinder engine designed by Aurelio Lampredi, former Ferrari engineer, and improved upon in this "S" version by Abarth with an intake with two Weber carburettors. Finally, its layout is worthy of the status claimed, that of one of the fastest GTs of the 1960s. With nearly 150bhp, it could exceed 190 km/h and was therefore quicker than a Lancia Flaminia or a Porsche 912.

As its Fiat France import plate indicates, the car we offer was delivered new in France. It was restored by an important Monaco-based collector, who had the good taste to keep the original interior: the black upholstery is impeccable, as are the door panels and the dashboard in wood and sheet metal. The bodywork is in good condition, and the chrome elegantly enhances the white paint of this sober design. A major overhaul was carried out, during which carburetion, ignition and braking were the focus of attention. With chic performance, this car combines the exclusivity of an underrated model.

57

1973 LAMBORGHINI ESPADA SÉRIE 3

Titre de circulation monégasque
Monaco title

Châssis nº 9030
Moteur nº 41051

80.000 - 120.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- État général superbe, moteur et couleur d'origine
- Historique et entretien suivis
- Série 3 particulièrement agréable à conduire

- ***Superb overall condition, original engine and color***
- ***Documented history and maintenance***
- ***Particularly pleasant to drive Series 3***



Si le propriétaire actuel s'est laissé séduire par cette Lamborghini Espada, c'est qu'elle présentait un état supérieur à la moyenne et bénéficiait d'un suivi historique sans faille. Ainsi, les documents qui l'accompagnent permettent de constater que, livrée neuve le 21 avril 1973 à un propriétaire italien, elle a connu ensuite cinq propriétaires dont le quatrième, membre du Lamborghini Club de France, a effectué d'importants travaux mécaniques avec réfection du moteur. Le dossier comporte d'ailleurs un volumineux ensemble de factures que nous invitons les acheteurs intéressés à consulter pour se rendre compte à quel point cette voiture a fait l'objet tout au long de son existence d'un entretien scrupuleux. Cette Espada aux spécifications européennes est équipée de son moteur d'origine et sa couleur correspond au « Blu Notte Metallizato » qu'elle affichait lors de sa livraison neuve. L'intérieur est habillé d'Alcantara noir qui, s'il ne correspond pas à la configuration d'origine, est fort bien réalisé et sied parfaitement à cette voiture de luxe. Le dossier qui l'accompagne contient le « libretto » italien d'origine, datant de l'époque où elle était immatriculée à Vicenza.

Modèle sous-estimé, la Lamborghini Espada présente toute la noblesse du moteur V12 conçu par Giotto Bizzarrini, allié à une élégante carrosserie Bertone capable de transporter confortablement quatre personnes.

If the current owner was seduced by this Lamborghini Espada, it was because it was in above-average condition and benefited from a flawless history. Thus, the accompanying documents show that the car was delivered new on April 21, 1973 to an Italian owner, it then had five owners more, the fourth of whom, a member of the Lamborghini Club de France, carried out major mechanical work with repairs to the engine. The file also includes a voluminous set of invoices that we invite interested buyers to consult to realize the extent to which this car has been the subject of scrupulous maintenance throughout its existence. This European spec Espada is fitted with its original engine and its color matches the "Blu Notte Metallizato" that it displayed when new. The interior is in black Alcantara which, while not the original configuration, is very well done and fits perfectly to this luxury car. The accompanying file contains the original Italian "libretto", dating from when it was registered in Vicenza.

An underrated model, the Lamborghini Espada presents all the nobility of the V12 engine designed by Giotto Bizzarrini, combined with an elegant Bertone body capable of comfortably transporting four people.

1971 DINO 246 GT TIPO M

Titre de circulation monégasque
Monegasque title

Châssis n° 01684
Moteur n° 09408

300.000 - 350.000 €

- Restauration de haut niveau
- Belle couleur "Blu Scuro" d'origine
- Historique suivi et bien documenté

- ***High-quality restoration***
- ***Attractive original colour, 'Blu Scuro'***
- ***Continuous, well-documented history***

Livrée neuve le 26 mars 1971, cette voiture est alors immatriculée BS 768510 par son premier propriétaire. Jusqu'à 2014, elle reste toujours dans la région de Brescia et, grâce à la copie de l'extrait du « Cronologico » italien, les propriétaires successifs sont connus : on en compte six, dont le précédent détenait la voiture depuis 1981.

Entre 2011 et 2012 une restauration de très haut niveau va être supervisé par un professionnel qui connait bien ces voitures : elle a été effectuée en Italie, quelques factures et plus de 200 photos retracent l'excellent travail effectué sur la carrosserie et la mécanique. C'est après cette restauration que notre collectionneur monégasque a fait, en 2014, l'acquisition de cette Dino.

Le dossier de la voiture contient une attestation de Ferrari Classiche qui donne plusieurs précisions intéressantes. D'abord, elle est sortie d'usine dans une belle couleur « Blu Scuro » (bleu nuit), avec une sellerie beige. Ce sont les teintes qui sont encore les siennes aujourd'hui, respectées pendant la remise en état. Cette même attestation précise encore que le moteur n°09408 qui équipe cette voiture aujourd'hui a été remplacé à l'époque par le constructeur.

Il s'agit d'une deuxième série, dite « Tipo M », à carrosserie en acier, et elle est dotée du V6 Dino dans sa version 2,4 litres, en position centrale. Cette voiture a l'avantage d'un état magnifique, d'un historique bien documenté (même une ancienne plaque d'immatriculation de Brescia se trouve dans le dossier) et d'une couleur élégante et d'origine, qui épouse merveilleusement les lignes tracées par Pininfarina. Des qualités que ne manqueront pas de remarquer les acheteurs potentiels.

Delivered new on 26 March 1971, the car was registered as BS 768510 by its first owner. Until 2014, it remained in the Brescia area, and thanks to a copy of the Italian 'Cronologico', its six successive owners are known, the last of whom had owned the car since 1981.

From 2011–2012, a high-quality restoration was carried out, overseen by a specialist who was very familiar with these cars. The work was done in Italy, some invoices and more than 200 photographs chart the excellent job done on the bodywork and mechanical components. Our client from Monaco acquired the Dino in 2014 after this restoration.

The file for the car includes a certificate from Ferrari Classiche, which provides several interesting details. First, the car left the factory in the attractive colour of 'Blu Scuro' (dark blue), with beige upholstery. It is still finished in the same colours today, which were kept during its restoration. The same certificate also notes that the engine no. 09408 currently fitted to the car was replaced in period by Ferrari.

It is a Series II model, known as the 'Tipo M', with a steel body and the 2.4-litre version of the centrally-mounted Dino V6. This car has the advantage of being in magnificent condition, with a well-documented history (there is even an old registration plate from Brescia in the file), and is finished in an elegant original colour, which goes wonderfully with Pininfarina's styling. A set of qualities which will not go unnoticed by potential buyers.











1963 JAGUAR MK X

Titre de circulation monégasque
Monaco title

Châssis nº 352314 DN

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

- Deux propriétaires seulement
- État de préservation exceptionnel
- Modèle de grand luxe, carnets

- ***Only two owners***
- ***Exceptional state of preservation***
- ***Luxury model, all manuals***

Cette voiture n'a connu que deux propriétaires. Avant que notre collectionneur monégasque actuel ne la découvre, elle appartenait à un diplomate britannique en poste en Italie et n'affiche aujourd'hui que 77 780 km d'origine. Grâce à ce rare passé, elle est accompagnée de ses outils et d'un dossier très complet comportant factures et carnets d'origine, mais surtout elle présente un état de préservation largement supérieur à la moyenne. A l'intérieur, le bois vernis a conservé tout son éclat et ne montre pas de marques d'usure et la sellerie en cuir rouge reste d'une grande tenue. A l'extérieur, la peinture d'un sobre bleu/gris métallisé a pu être partiellement préservée, seules quelques éléments ont été repeints avec soin. Cette teinte sert magnifiquement la forme étirée de cette berline de grand luxe. La Mk X s'attaquait lors de son lancement en 1961 à la clientèle de Rolls-Royce et Bentley et affichait une finition de haut niveau combinée à grande une modernité technique : structure monocoque, suspension complètement indépendante et moteur identique à celui de la Type E, ce qui permettait des performances brillantes pour une berline de ce gabarit. De plus, elle était extrêmement spacieuse et sa banquette arrière reste sans doute à ce jour la plus large de toutes les Jaguar produites.

La voiture que nous proposons associe l'exclusivité du modèle et le caractère exceptionnel de sa préservation : une combinaison rare.

This car has only known two owners. Before our current Monegasque collector discovered it, it belonged to a British diplomat stationed in Italy and now displays only 77,780 km from new. Thanks to this rare past, it comes with its original toolkit, and a very complete folder including invoices and original manuals, but above all it presents a state of preservation well above average. Inside, the varnished wood has retained all its shine and shows no signs of wear, and the red leather upholstery remains in great condition. Outside, the paintwork in a sober metallic blue/gray has been partially preserved while some parts has been carefully redone. It beautifully serves the stretched shape of this luxury sedan. The Mk X was targeted Rolls-Royce and Bentley customers when it was launched in 1961 and displayed a high-level finish combined with great technical modernity: monocoque structure, completely independent suspension, and engine identical to that of the Type E, which gave the car brilliant performance for a sedan of this size. Additionally, it was extremely spacious, and its rear seat remains the widest of any Jaguar produced.

The car one offer combines the exclusivity of the model and the exceptional character of its preservation: a rare combination indeed.



60

1953 BUICK ROADMASTER BREAK "WOODY"

Titre de circulation monégasque
Monaco title

Châssis nº 16985362

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

- Carrosserie rarissime
- Belle patine d'usage
- Puissant V8

- ***Extremely rare bodywork***
- ***Beautiful patina***
- ***Powerful V8***



Compte tenu de leur complexité de fabrication et de l'entretien qu'ils réclament, les breaks « woody » sont aujourd'hui extrêmement rares. Après les premières versions rustiques et fonctionnelles, les woodies sont devenues des automobiles affichant le chic d'un country-club et destinées à une clientèle aisée. La Buick Roadmaster de la collection correspond à ce style de carrosserie, le pavillon (sauf le toit) et le panneau arrière étant constitués de bois vernis. Elle provient de l'importante collection de Woody d'un armateur grec, qui l'avait fait restaurée il y une vingtaine d'année. De teinte verte, la partie en tôle offre un beau brillant et les chromes sont complets. L'intérieur est à l'avenant, avec des banquettes en vinyle vert olive et un tableau de bord qui comporte au centre une volumineuse grille de haut-parleur chromé.

Avec son appellation « Roadmaster » qui claque comme un coup d'accélérateur, cette voiture est équipée du nouveau V8 de 5,2 litres qui développait 190 ch. Il était relié à une boîte automatique Dynaflow. Le mécanicien de notre collectionneur monégasque a révisé les amortisseurs, la carburation et installé un système de pompe à essence électrique.

Extrêmement rare, dotée d'une carrosserie originale, cette Buick Roadmaster ne manquera pas d'attirer les regards tout en constituant un merveilleux moyen de voyager en bonne compagnie.

Given their manufacturing complexity and the maintenance they require, "woody" station wagons are extremely rare today. After the first rustic and functional versions, the woodies became automobiles that displayed the chic of a country club and were intended for a wealthy clientele. This Buick Roadmaster corresponds to this body style, the top (except the roof) and the rear panel is made of varnished wood. The car comes from the important Woody collection of a Greek shipowner, who had it restored around 20 years ago. Green in colour, the sheet metal parts offer a beautiful shine, and the chrome bits are complete. The interior features olive green vinyl bench seats and a dashboard that features a chunky chrome speaker grille at the centre.

This "Roadmaster" is powered by the new 5.2-litre V8 which develops 190bhp. It was mated to a Dynaflow automatic transmission. The mechanic of our collector overhauled the shock absorbers, the carburettor, and installed an electric fuel pump system.

Extremely rare, with a distinctive bodywork, this Buick Roadmaster is sure to attract attention while providing a wonderful way to travel.

61

1960 LANCIA APPIA GTE ZAGATO

Titre de circulation monégasque
Monaco title

Châssis nº 812013111

70.000 - 100.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Rare version Zagato à phares profilés
- Ex Collection Rosso Bianco
- Restauration ancienne de qualité

- ***Rare Zagato version with streamlined headlamps***
- ***Ex Rosso Bianco Collection***
- ***High quality old restoration***

Basée à Aschaffenburg, en Allemagne, la collection Rosso Bianco de Peter Kaus était une des plus importantes collections de voitures de sport et de course du monde, avant qu'elle ne ferme définitivement ses portes au début des années 2000. Elle se caractérisait par la qualité des modèles qui la constituaient, et la Lancia Appia Zagato de cette vente en faisait partie. Elle changea de mains et fut achetée par le précèdent propriétaire, lors d'une vente aux enchères Zagato en 1992, resté dans les annales, sous le marteau de Me Poulain. Sa restauration ancienne a bien résisté au temps, avec une peinture rouge ayant gardé un bel éclat et un intérieur très soigné, typique des petites sportives italiennes de cette époque. Sur le tableau de bord le compte-tours est au centre, signe de sportivité, avec son moteur V4 de 1,1 litre poussé ici à 53 ch. Le mécanicien du propriétaire a d'ailleurs révisé la mécanique ainsi que les suspensions il y a quelques années. Il s'agit d'un des derniers dessins de l'Appia Zagato et, dû à Ercole Spada, c'est un des plus séduisants avec ses phares profilés.

C'est un modèle rare, dont la production se situerait autour de 300 exemplaires, et qui se caractérise par sa légèreté (grâce à sa carrosserie en aluminium) et son aérodynamisme, ce qui lui a permis de briller sur les circuits. Aujourd'hui, c'est un petit joyau qui sera accueilli avec bienveillance dans tous les évènements historiques importants.

Based in Aschaffenburg, Germany, Peter Kaus' Rosso Bianco collection was one of the most important collections of sports and racing cars in the world, before it closed its doors for good in the early 2000s. It was characterized by the quality of the models that made it up, and the Lancia Appia Zagato in this sale was one of them. It changed hands and was bought by the previous owner, during a legendary Zagato auction in 1992, under the hammer of Mr Poulain. Its old restoration has stood the test of time, with a beautiful red paintwork and a very neat interior, typical of the small Italian sports cars of this period. On the dashboard, the tachometer is at the center, a sign of sportiness, with its 1.1-litre V4 engine pumped up to 53bhp. The owner's mechanic overhauled the mechanicals and the suspensions a few years ago. This is one of the last designs of the Appia Zagato and, thanks to Ercole Spada, one of the most attractive with its streamlined headlamps.

It is a rare model, whose production would be around 300 units, and it is characterized by its lightness (thanks to its aluminum body) as well as its aerodynamics, which allowed it to do well on the circuits. Today, it is recognized as a jewel which would be very welcome at most important historic vehicle events.



62

1985 PORSCHE 930 TURBO

Titre de circulation monégasque
Monaco title

Châssis nº WPOZZZ93ZFS000106

80.000 - 120.00 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Bel état d'origine, 125 822 km
- Moteur et couleur d'origine
- Livrée neuve en France, carnets

- ***Lovely original condition, 125,822 km***
- ***Original engine and colour***
- ***Delivered new in France, logbooks***

Vendue neuve en France, cette voiture a connu quatre propriétaires, dont le dernier était un important collectionneur de Porsche et de Lamborghini à carrosserie spéciale. C'est auprès de ce dernier que l'actuel propriétaire, collectionneur monégasque, en a fait l'acquisition.

Cette voiture présente un état particulièrement bien préservé et son kilométrage de 125 822 km au moment de rédiger ce catalogue est d'origine. Elle est équipée de son moteur turbo d'origine, et sa couleur correspond elle aussi à sa sortie d'usine. Vendue avec son carnet d'entretien et un dossier de factures permettant d'en retracer l'historique, c'est une superbe représentante d'un modèle qui a fait vibrer les amateurs lors de sa présentation au Salon de Paris 1974 : les ailes ultra-larges dissimulant des pneus monstrueux, le gros aileron arrière comportant une grille de refroidissement, tout cela a contribué à bâtir le « mythe Turbo ». Car cette allure démoniaque s'accompagnait de performances qui l'étaient tout autant, à une époque où la technique du turbocompresseur était mal maîtrisée et provoquait une arrivée brutale de puissance. Cette personnalité associée à son look de brute fait de cette voiture un emblème des années 70 et pour Porsche une étape fondamentale de son histoire.

Sold new in France, this car has had four owners, with the last one being a major collector of Porsche and Lamborghini cars with special bodywork. It is from the latter that the current Monegasque owner acquired it.

This car is in particularly well-preserved condition and at the time of completing this catalogue, the odometer displays an original mileage of 125,822 km. It is fitted with its original turbo engine and retains its original colour since leaving the factory. Sold with its service logbook and a file of invoices enabling us to trace its history, it represents a superb example of a model which thrilled many enthusiasts when it was launched at the 1974 Paris Motor Show: ultra-wide arches concealing outrageous tyres, the big rear spoiler featuring a cooling grid. All of it helped build the "Turbo myth". Its evil look was complemented by outstanding performances, at a time when the turbocharger technique was still poorly controlled and caused a sudden surge of power. Its personality associated with this aggressive look makes this car an icon of the 1970s and for Porsche, a crucial step in its history.



1970 PORSCHE 911 E 2,2L COUPÉ

Titre de circulation monégasque
Monaco title

Châssis nº 9110200579

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

- État d'origine exceptionnel
- Trois propriétaires seulement
- Mécanique entièrement d'origine
- Carnet d'entretien, double des clés, documentation

- ***Exceptional original condition***
- ***Only three owners***
- ***Entirely original engine***
- ***Service book, spare keys and documentation***

Historique et état exceptionnels : voilà ce qui caractérise cette Porsche 911 E qui ne manquera pas d'intéresser les amateurs de la marque. Vendue neuve en Italie, elle n'a connu que trois propriétaires : le premier de 1970 à 1976, le deuxième, un ami du premier, de 1976 à 2015, et le troisième depuis. Cela lui a permis d'être conservée dans un état d'origine incroyable. Ainsi, la carrosserie ne présente pas de corrosion et la peinture est en grande partie d'origine (à part deux panneaux). Tout l'intérieur est celui dont elle était équipée lorsqu'elle a été livrée neuve. Il est dans son ensemble très bien préservé, avec une belle patine d'usage. Le compteur affiche 765 km, ce qui correspond à 100 765 km réels. Toute la mécanique (moteur, boîte, trains roulants) est d'origine et un dossier très complet permet de vérifier l'historique d'entretien de la voiture, qui est accompagnée de ses carnets et de sa trousse à outils, d'un double de clés, d'une ancienne plaque italienne et différents documents d'époque.

Par rapport aux 911 précédentes, la 911 E de 1970 gardait la carrosserie traditionnelle mais recevait un moteur 2,2 litres à injection dont les 155 ch s'approchaient des 160 ch des premières 911 S 2 litres. C'est donc une voiture très véloce, qui offre la personnalité affirmée des premières 911. Cet exemplaire qui a été révisé récemment chez Flat 06 constitue la rare occasion de s'offrir une voiture dont le caractère n'a pas été altéré par un mauvais usage ou la moindre restauration.

Exceptional history and condition: here are what characterises this Porsche 911 E which will undoubtedly attract the attention of enthusiasts of the brand. Sold new in Italy, it has had only three owners: the first from 1970 to 1976, the second (a friend of the first) between 1976 to 2015 and the third thereafter. These circumstances have enabled it to be preserved in an incredible original condition. The bodywork shows no signs of corrosion and the paint is predominantly original (apart from two panels). The entire interior remains the one fitted when it was delivered new. Well preserved, it displays a beautiful usage patina. The odometer displays 765 km, which actually refers to 100,765 km genuine mileage. All mechanical elements (engine, gearbox, running gear) are original and a very complete file enables the buyer to check the car's servicing history, coming with its logbooks, tool kit, both keys, an old Italian plate and various original documents.

Compared to previous 911 models, the 911 E of 1970 kept the traditional bodywork but benefited from a 2.2-litre injection engine of which 155 hp almost produced 160 hp of the first 2-litre 911 S. It is therefore a very fast car, which offers the assertive personality of the first 911. Recently serviced at Flat 06, it represents a rare opportunity to acquire a car with a character which has not been affected by bad use or any restoration.



1968 PORSCHE 911 T TARGA "SOFT WINDOW"

Titre de circulation monégasque
Monaco title

Châssis nº 119110095
Moteur nº 6190168

100.000 - 140.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Rare version Targa "soft window"
- Restauration de belle qualité
- Moteur et couleurs d'origine

- *Rare Targa "soft window" version*
- *High quality of restoration*
- *Original engine and colours*

Cette voiture présente plusieurs avantages. D'abord il s'agit d'un modèle particulièrement intéressant puisque, en plus d'être une 911 de la première génération, la plus pure esthétiquement, elle bénéficie d'une carrosserie Targa dite « soft window », dont la lunette arrière en plastique souple peut se replier et transformer instantanément la voiture en un véritable cabriolet avec arceau. Le deuxième avantage, c'est que cet exemplaire est équipé de son moteur d'origine : les Porsche de cette époque ayant souvent subi des modifications mécaniques, c'est une qualité précieuse. Troisième avantage, cette voiture a été intégralement restaurée par des spécialistes de la région de Reims, qui ont effectué un travail de grande qualité, sous la supervision de Franco Lembo, tant sur le plan mécanique que cosmétique. Enfin, pour couronner le tout, cette 911 présente sa teinte d'origine « Signal Orange » typique de son époque et qui lui va particulièrement bien. L'intérieur superbe est doté de sièges habillés du tissu pied de poule caractéristique de la marque, et un autoradio Voxson Stéréo 8 apparaît au tableau de bord.

Les 130 ch du célèbre 6-cylindres à plat refroidi par air donnent à cette voiture légère une vivacité et une maniabilité que les voitures actuelles n'offrent plus. La voiture sortant de restauration, elle est encore en rodage et n'a parcouru que quelques centaines de kilomètres. Au plaisir de conduire, elle ajoute l'intérêt d'être rare et recherchée, de posséder son moteur d'origine, et de se présenter dans sa couleur d'origine particulièrement attrayante.

This car comes with several merits. Firstly, this is a particularly interesting model as, in addition to being a first generation 911, the purest aesthetically, it benefits from having a 'soft window' Targa body. The flexible plastic rear window folds away, transforming the car into a proper convertible with roll-bar. The second merit is that it comes with its original engine. Porsche from this period were often subjected to mechanical modifications, making this a valuable feature. The third merit is that this car has been thoroughly restored by specialists in the Reims area, who carried out mechanical and cosmetic work of a very high quality, under the supervision of Franco Lembo. Finally, to crown it all, this 911 is presented in its original colour "Signal Orange", typical of its era and which suits it beautifully. The superb interior features seats upholstered in the marque's characteristic houndstooth fabric, and a Voxson Stereo 8 radio sits on the dashboard.

The 130 hp of the famous air-cooled flat-six engine gives this lightweight car a liveliness and handling that today's cars no longer offer. Fresh from restoration, the car is still being run in and has covered just a few hundred kilometres. Adding to the pleasure of driving, is the fact that this is a rare and highly sought-after car, possessing its original engine and presented in this particularly attractive, original colour.



65

Même propriétaire depuis 1994 / *Same owner since 1994*

1989 PORSCHE 911 SPEEDSTER

Carte grise française
French title

Châssis nº WPOZZZ91ZKS151824
Moteur nº 63KO3946

110.000 - 150.000 €

- Superbe couleur Linen Grey Metalic d'origine
- Carnets, factures, historique documenté
- Vendue neuve en France
- 72 537 km d'origine

- ***Superb original color: Linen Grey Metalic***
- ***Manuals, invoices, documented history***
- ***Sold new in France***
- ***72,537 km since new***



Ce Speedster a été acheté neuf en France par un M. Boucabeille auprès du garage Porsche turbo Tecnic de Tarbes. Il arbore une superbe teinte d'origine : Linen Grey Metalic (code 550). Immatriculé ensuite à Paris par son premier propriétaire en 1991, il est vendu en 1994 alors qu'il a seulement 17 000 km d'origine par Sonauto, qui entretenait la voiture depuis l'origine, à son propriétaire actuel. Grand amateur d'art et de voiture de sport, il attachera un soin tout particulier à l'entretien de cette voiture, réservée uniquement à ses escapades en week-ends. Le beau speedster est entretenu jusqu'en 1998 chez Sonauto puis sa maintenance est assurée par la suite par un spécialiste de Carrières-sur-Seine, ce qu'atteste un dossier de factures complet depuis 1994, au même titre que l'ensemble des contrôles techniques portant sur la même période. Plusieurs expertises effectuées par Christian Huet font aussi partie du dossier particulièrement complet que nous conseillons vivement aux acheteurs de consulter.

Très saine et dans un superbe état d'origine, elle dispose notamment en option d'un pont autobloquant à 40%, d'un levier de vitesse court, de sièges sport à réglage vertical électrique et n'affiche que 72 537 km au compteur. La trousse à outils, le gonfleur électrique, le double des clefs et l'ensemble des carnets accompagnent 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. Nous avons pu constater lors d'un essai routier comme l'exemplaire que nous présentons est particulièrement agréable et sain et semble avoir traversé les âges sans aucune altération.

This Speedster was bought new in France by Mr. Boucabeille from Porsche turbo Tecnic in Tarbes. It sports a beautiful original color: Linen Grey Metalic (code 550). Registered then in Paris by its first owner in 1991, it was sold to its current owner in 1994 when it had only 17,000 km since new, by Sonauto, who had been maintaining the car since the beginning. Important art and sports car enthusiast, he paid particular attention to the maintenance of this car, reserved only for weekend getaways. This beautiful Speedster was maintained till 1998 at Sonauto, and then by a specialist from Carrières-sur-Seine, as can be seen by a complete invoice folder since 1994, as well as all technical inspections from the same period. The comprehensive documentation includes several expert reports from Christian Huet that we invite potential buyers to consult.

Very sound, in a beautiful original condition, and displaying only 72,537 km, it features several options: 40% self-locking differential, short gear lever, sport seats with vertical electric adjustment. The car comes with the tool kit, the electric inflator, the duplicate keys and the whole set of manuals. With just a little over 2,000 units built, it is certainly one of the rarest and most desirable of all 911s. A short test drive showed us that the example on offer is particularly pleasant and sound,and seems to have covered the years without any alteration.

1964 RIVA SUPER FLORIDA « ELODIE I » EX-JEAN-PAUL BELMONDO

Coque n° 784
Moteur Chris-Craft 283
n° 832130

100.000 - 150.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Le Riva commandé neuf par Jean-Paul Belmondo
- Prestigieuse appartenance à l'un des acteurs français les plus populaires
- Restauration de haute qualité par le chantier Marco Aghemio
- Modèle d'une beauté à couper le souffle

- *The Riva ordered new by Jean-Paul Belmondo*
- *Belonged to one of the most popular French actors*
- *High quality restoration by Marco Aghemio shipyard*
- *Breathtakingly beautiful model*

Ce superbe Riva Super Florida, un des modèles les plus emblématiques de la célèbre marque de canots à moteur, a été commandé neuf en 1964 par l'acteur Jean-Paul Belmondo. Cette commande a été enregistrée chez Riva sous le numéro 784 et sous le nom « Élodie I », celui de la première épouse de l'acteur, Élodie Constantin. Ce bateau a été ensuite immatriculé aux affaires maritimes de Nice sous le n° NI6359 et amarré à Cannes. Dans les années qui ont suivi la séparation de Jean-Paul Belmondo et Élodie Constantin, une histoire non vérifiée raconte que l'acteur aurait échangé ce Riva contre une Ferrari se trouvant en Sicile. On retrouve la trace d'Elodie I dans les années 2010, alors qu'il appartient à un Monsieur E. V., de Palerme. Ce dernier l'entrepose en l'état (mais complet) dans une grange pendant plusieurs années et, en 2015, il fait paraître une annonce dans le magazine Vivariva où il le présente comme un projet de restauration. C'est là que l'actuel propriétaire le remarque et en fait l'acquisition, avant de le confier au célèbre chantier Marco Aghemio, à Stresa, pour une restauration complète.

Aujourd'hui « Élodie I », vendu sur remorque et posé sur son ber, accompagné de son dossier de restauration, est dans un état superbe, tant sur le plan cosmétique que mécanique, avec son V8 Chris-Craft 283. Sa coque en bois vernis brille comme au premier jour et, à la banquette rouge et blanche en simili est prête à accueillir un nouvel utilisateur en face de la magnifique planche de bord portant quatre compteurs à entourage chromé. De quoi se laisser porter par l'atmosphère insouciante dont jouissait la jet set des années 60.





Jean-Paul Belmondo et sa femme Elodie sur le Riva en 1965 © Alamy Images

This superb Riva Super Florida, one of the most emblematic models of the famous brand of motorboats, was ordered new in 1964 by actor Jean-Paul Belmondo. This order was registered with Riva under the number 784 and the name "Élodie I", the actor's first wife, Élodie Constantin. This boat was then registered with the maritime department of Nice under the number NI6359 and moored in Cannes. In the years following Jean-Paul Belmondo and Élodie Constantin's split, an unverified story says that the actor swapped this Riva for a Ferrari in Sicily. We find traces of Élodie I in the 2010s, when it belonged to a Mr. E. V., from Palermo. The latter stored it as it was (but complete) in a barn for several years and in 2015 he published an ad in Vivariva magazine where he presented it as a restoration project. It was there that the current owner noticed it and acquired it, before entrusting it to the famous Marco Aghemio shipyard, in Stresa, for a complete restoration.

Today "Élodie I", sold on a trailer and placed on its cradle, with its restoration file, is in superb condition, both cosmetically and mechanically, with its Chris-Craft 283 V8. Its varnished wooden hull shines as on the first day and the red and white imitation leather bench seat is ready to welcome a new user in front of the magnificent dashboard bearing four counters with chrome surrounds. Enough to let yourself be carried away by the carefree atmosphere enjoyed by the jet set of the 1960s.

67

CIRCA 1990 (VOIR TEXTE) CISITALIA 202 SPIDER NUVOLARI SPIDER MILLE MIGLIA

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° 157 SMM
Moteur n° 102/3-006

300.000 - 400.000 €

- Construite à partir du moteur de la Cisitalia de Nuvolari (2e Mille Miglia 1947)
- Réplique d'un exceptionnel modèle
- Eligible aux Mille Miglia Historiques

- *Built from the engine of Nuvolari's Cisitalia (2nd Mille Miglia 1947)*
- *Replica of an exceptional model*
- *Eligible for the Historic Mille Miglia*



Selon les informations qui ont pu être réunies par le vendeur sur la Cisitalia portant le numéro de châssis 157SMM et le numéro de moteur 102/3-006, il s'agit d'une création réalisée dans les années 90. Cela lui a été confirmé par les experts de la marque et par des collectionneurs basés en Argentine, qui ont même fourni des photos détaillées.

Ainsi, cette voiture a été réalisée en Argentine dans les années 90 par Noel « Coto » Girelli. Il a créé de toutes pièces un châssis et une carrosserie sur le modèle du Spider Nuvolari, ainsi qu'un aménagement de l'habitacle. Il a attribué à son projet le numéro fictif "157", qu'il a frappé sur le châssis. Plus tard dans la vie de cette voiture, quelqu'un a frappé les lettre « SMM » (« Spider Mille Miglia ») derrière le nombre 157.

Du côté mécanique, la boîte de vitesses, les suspensions avant et arrière, les instruments et diverses petites pièces proviendraient d'une Cisitalia Spider Nuvolari détruite appartenant à M. Diaz, en Argentine. Quant au moteur installé par Girelli dans sa création, il porte le n°102/3-006. C'est celui qui était proposé à la vente en 1988 dans une annonce du magazine italien Auto Capital n°11. Il s'est ensuite avéré que ce moteur provenait de la Cisitalia Spider Nuvolari n°001A, voiture pilotée par Tazio Nuvolari aux Mille Miglia 1947.

Une fois que Girelli termine sa voiture, elle est vendue à un acheteur allemand résidant au Pérou. Celui-ci a réussi à l'inscrire

According to information compiled by the seller on the Cisitalia bearing the chassis number 157SMM and the engine number 102/3-006, this car was created in the 1990s.This was confirmed to him by experts of the brand and by collectors based in Argentina, who even provided detailed photos.

Therefore, this car was built in Argentina in the 1990s by Noel "Coto" Girelli. He created a chassis and bodywork from scratch based on the Spider Nuvolari model, as well as the interior's layout. He assigned the fictitious number "157" for his project, which was stamped on the chassis. Later in the car's life, someone stamped the letters "SMM" (Spider Mille Miglia) right behind the number.

Mechanically, the gearbox, front and rear suspension, instruments and various small parts originated from a destroyed Cisitalia Spider Nuvolari belonging to Mr. Diaz in Argentina. As for the engine fitted by Girelli in his creation, it bears the number 102/3-006. It was the one advertised for sale in 1988 in the Italian magazine Auto Capital No 11. It then turned out that this engine came from the Cisitalia Spider Nuvolari No 001A, driven by Tazio Nuvolari in the 1947 Mille Miglia event.

Once Girelli completed his car, it was sold to a German buyer residing in Peru. The latter managed to enter it in the 1995 edition of the classic Mille Miglia in which he took part, before







en 1995 à la rétrospective des Mille Miglia à laquelle il a pris part, avant de la vendre aux enchères en septembre 1995 par l'intermédiaire de Sotheby's. Elle est achetée par un amateur anglais qui la démonte, puis l'envoie en Nouvelle-Zélande pour qu'elle y soit restaurée dans un atelier local. Elle y reste plusieurs années, toujours démontée, avant d'être achetée par un collectionneur italien par l'intermédiaire d'un marchand américain. Cet acheteur confie la voiture en 2005 en Italie aux ateliers Faralli Restauri pour qu'elle y soit remise en état. Selon Faralli, la suspension avant n'était pas du bon type et provenait probablement d'une Cisitalia Type D46.

Une fois terminée, cette voiture est de nouveau engagée par son propriétaire à plusieurs rallyes italiens et participe trois fois aux Mille Miglia.

Autour de 2015, elle se retrouve en Belgique.

Rappelons que la Cisitalia Spider 1100 originale, conçue par Giovanni Savonuzzi et Dante Giacosa sous la direction de Piero Dusio, doit son nom au pilotage héroïque de Tazio Nuvolari lors des Mille Miglia 1947 où, malgré la cylindrée modeste de sa voiture et l'affection pulmonaire qui l'affectait, il a tenu la première place une bonne partie de la course. Il a fallu un orage violent qui a noyé l'allumage pour le retarder et laisser la victoire à la puissante Alfa 8C 2900 B de Biondetti/Romano, Nuvolari terminant deuxième.

selling it at auction in September 1995 through Sotherby's. It was acquired by an English enthusiast who stripped it down so he could send it to be restored in a local workshop in New Zealand. It stayed there for many years (still dismantled) before being purchased by an Italian collector through an American dealer. The buyer entrusted the car in 2005 to the Faralli Restauri workshops in Italy, so it could be properly restored. According to Faralli, the front suspension was the wrong type and was probably from a Cisitalia Type D46.

Once completed, this car was again entered in multiple Italian rallies by its owner and took part three times in the Mille Miglia. Around 2015, It was located in Belgium.

Let's remind ourselves that the original Cisitalia Spider 1100, designed by Giovanni Savonuzzi and Dante Giacosa under the leadership of Piero Dusio, owes its name to the astounding driving ability of Tazio Nuvolari during the 1947 Mille Miglia. Despite his car's modest engine size and the lung disease he was suffering from, he held first place for a good part of the race. But a violent thunderstorm unfortunately drowned the ignition and slowed the car down, consequently handing the victory to the mighty Alfa 8C 2900 B car of Biondetti / Romano and Nuvolari finishing second.

68

1952 LANCIA AURELIA B10

Titre de circulation autrichien
Austrian title

Châssis nº B10 - 1825
Moteur nº B10 - 4953

25.000 - 35.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Restauration complète
- Berline élégante et raffinée techniquement
- Rareté du modèle

- ***Comprehensive restoration***
- ***Elegant and technically refined saloon***
- ***Rarity of the model***



Peu de berlines du début des années 50 peuvent se targuer des qualités de l'Aurelia B10 : moteur V6 en aluminium de 1754 cm³, boîte de vitesses accolée au pont pour une meilleure répartition des masses, carrosserie partiellement en aluminium, à portes antagonistes et sans montant central. Son tarif élevé limitera sa diffusion et les beaux exemplaires sont aujourd'hui rares. Ainsi qu'en témoigne un ancien document d'immatriculation, cet exemplaire était immatriculé à Vienne en novembre 1955. La voiture n'aurait connu que quatre propriétaires avant d'être dénichée en 2012, toujours à Vienne, par notre collectionneur de Lancia. La voiture fut ensuite intégralement restaurée, avec décapage de la carrosserie, restauration des soubassements, puis application d'une belle laque bleu nuit. La sellerie fut également refaite en feutre gris avec passepoils assortis à la carrosserie et moquettes grises, créant à bord une atmosphère cossue. La mécanique a été restaurée, incluant le remplacement des pistons. Une pompe à essence électrique a été installée. Prête à prendre la route, cette élégante et originale berline est accompagnée d'une expertise et d'un passeport FIVA de 2015. Son propriétaire souhaite qu'elle rejoigne une nouvelle collection au sein de laquelle elle continuera à circuler et être admirée.

Few saloons from the early 1950s can boast of the qualities of the Aurelia B10: 1754cc aluminum V6, gearbox on the rear axle for better weight distribution, bodywork partially in aluminium, suicide door without a central pillar. Its high price limited sales, and fine examples are rare today. As can be seen on an old registration document, this example was registered in Vienna in November 1955. The car would have had only four owners before being found in 2012, still in Vienna, by our Lancia collector. The car was then completely restored, stripping the bodywork, restoration of the underbody, and then application of a beautiful midnight blue shade. The upholstery was also redone in grey felt with piping matching the bodywork and grey carpets, creating an opulent atmosphere. The mechanicals have been restored, including the replacement of the pistons. An electric fuel pump was installed. Ready to hit the road, this elegant and distinctive sedan comes with an expertise and a 2015 FIVA ID card. Its owner wants it to join a new collection in which it will continue to be driven and admired.

69

1954 LANCIA AURELIA B20 GT SÉRIE IV

Titre de circulation autrichien
Austrian title

Châssis nº B20-3364
Moteur nº B20-4149

120.000 - 160.000 €

- Série IV, la plus désirable
- Restauration récente
- Levier de vitesses au plancher, sièges sport

- ***Series IV, the most desirable***
- ***Recent restoration***
- ***Floor mounted gear lever, sports seats***



Chef d'œuvre d'ingénierie habillé par un des carrossiers les plus doués de cette période, la Lancia Aurelia B20 connaîtra de nombreux succès en compétition. La Série 4 est la plus appréciée des connaisseurs, car elle dispose du moteur V6 2.5L apparu sur la série 3, et dispose d'un pont De Dion qui améliore grandement son agilité.

L'exemplaire présenté est l'une d'elles, précisément sélectionnée en 2012 par son actuel propriétaire, amateur de Lancia, pour les qualités spécifiques de cette version et son éligibilité dans les grands évènements. Son précédent propriétaire en avait fait l'acquisition en Italie, alors que la voiture était vert sombre et avait été immatriculée le 29 novembre 1954. Depuis son achat, elle a été restaurée, bénéficiant d'une peinture neuve de teinte bleu marine. A bord, on remarque le levier de vitesses au plancher ainsi le beau volant Nardi et les sièges baquet accessoires, fort utiles lorsque l'on connait le maintien des sièges d'origine pour une voiture qui invite à la conduite sportive ! Le tableau de bord, avec ses superbes compteurs spécifiques, est compété d'un autoradio Becker Europa. En 2022, le moteur a été révisé et l'embrayage remplacé. Les belles jantes en alliage de 15 pouces chaussées de pneumatiques Vredestein de 2018 peu usés renforcent l'allure sportive de l'ensemble. Cette Aurelia n'attend que d'être inscrite dans de beaux rallyes au sein desquels ses qualités dynamiques seront autant admirées que son élégance.

An engineering masterpiece put together by one of the most gifted coachbuilders of this era, the Lancia Aurelia B20 achieved many successes in motorsport. The Series IV is the most appreciated by connoisseurs, thanks to its 2.5L V6 engine, also integrated on the Series 3, as well as its De Dion axle which greatly improved its agility.

The car on offer is one of them, precisely selected in 2012 by its current owner, a Lancia enthusiast, for the specific qualities of this version and its eligibility for major events. Its previous owner had acquired it in Italy, the car was then dark green and had been registered on 29 November 1954. Since its purchase, it has been restored and was repainted in navy blue colour. Inside, you can find the gear lever coming from the flooring, as well as the beautiful Nardi steering wheel and optional bucket seats, highly useful when you know how supportive the original seats are, especially for a car that invites sporty driving! With its gorgeous specific meters, the dashboard is equipped with a Becker Europa car radio. The engine was restored and the clutch replaced in 2022. Beautiful 15-inch alloy wheels combined with barely used Vredestein tyres from 2018 reinforce the sporty look of the car. This Aurelia is ready to be entered in beautiful rallies, in which its dynamic qualities and its stunning elegance will be admired.

1967 LANCIA FULVIA 1,3 L SPORT ZAGATO

Carte grise française
French title

Châssis nº 818 332 001503

60.000 - 80.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Rare version en aluminium
- État rare pour ce type de voiture
- Restaurée par un concessionnaire Lancia de Modène

- *Rare aluminium version*
- *Rare condition for this type of car*
- *Restored by a Lancia dealer in Modena*



Lancia n'a jamais rien fait comme tout le monde. Mécaniquement, la Fulvia comporte un V4 très compact et une transmission aux roues avant, formule qui lui a souri puisqu'elle a remporté en 1972 le titre mondial en rallye. Le moteur 1,3 litre a évolué pour atteindre la puissance de 90 ch dans sa version 1.3 S. Encore plus radicale, la version Sport recevait une carrosserie Zagato dessinée par Ercole Spada, dont l'élégant dessin aérodynamique répondait à la tradition peu conformiste de ce carrossier. Après 700 exemplaires en aluminium, les suivants ont reçu une carrosserie acier, moins complexe à fabriquer.

C'est une des rares versions aluminium que nous présentons ici, achetée en 2014 par un amateur qui l'avait trouvée en Italie, alors qu'elle faisait partie de la collection d'un concessionnaire Lancia de Modène qui lui avait fait bénéficier auparavant d'une restauration complète de qualité. Depuis, le moteur a été révisé et les pneus sont neufs. Cette Fulvia Sport est livrée avec son extrait de « Foglio Complementare », un certificat de l'ASI et ses manuels d'époque.

Dans un état rare pour cette catégorie, c'est une voiture exclusive, en particulier dans cette rare version en aluminium. Avec sa personnalité affirmée tant sur le plan esthétique que dynamique, elle est une garantie de plaisir pour les yeux et au volant.

Lancia never did things like everyone else. Mechanically, the Fulvia had a very compact V4 with drive to the front wheels, a formula that worked for it since it won the world rally title in 1972. The 1.3-liter engine had evolved to 90bhp in its 1.3 S version. Even more radical, the Sport version received a Zagato bodywork designed by Ercole Spada, whose elegant aerodynamic design reflected the unconventional tradition of this coachbuilder. After 700 units in aluminium, the following series featured a steel body, less complex to manufacture.

The car on offer is one of the rare aluminium versions, bought in 2014 by an enthusiast who had found it in Italy, when it was part of the collection of a Lancia dealer in Modena, who had comprehensively restored the car. Since then, the engine has been overhauled and the tires are new. This Fulvia Sport comes with its "Foglio Complementare" extract, an ASI certificate and its period manuals.

In rare condition for this category, it is an exclusive car, especially in this rare aluminium version. With its strong personality both aesthetically and dynamically, it is a guarantee of pleasure both for the eyes and behind the wheel.

71

1956 ALFA ROMEO GIULIETTA 1300 SPIDER 'PASSO CORTO'

Carte grise française
French title

Châssis nº AR1495 00976
Moteur nº AR1315 05041

70.000 - 100.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Même propriétaire depuis 32 ans
- Rare version châssis court
- Restauration récente de qualité

- *Same owner for 32 years*
- *Rare short chassis version Tipo 750 D*
- *Recent quality restoration*



L'Alfa Romeo que nous présentons date de 1956, il s'agit d'un des premiers exemplaires dit « châssis court » et qui est entre les mains du même propriétaire depuis 1990. Un rapport d'expertise de fin de restauration en juillet 2022, nous indique que ce spider est totalement restauré, ayant bénéficié d'une restauration de très bon niveau et conforme à l'origine. Ainsi, la carrosserie et les soubassements ont bénéficiés d'un traitement anti rouille et d'une peinture en 4 couches. La teinte blanc Alfa Romeo s'accorde parfaitement avec ce très bel habitacle paré de rouge. L'intérieur est sublime, grâce à une nouvelle sellerie en cuir rouge à passepoils gris, assortie aux habillages de porte ainsi qu'à la toile recouvrant la capote derrière les sièges. L'ensemble est contrasté par des moquettes gris anthracite et une capote noire neuve. Côté mécanique, chemises et pistons ont été remplacés, la culasse rectifiée, l'embrayage et les mécanismes sont neufs, le radiateur en cuivre a été éprouvé, le carburateur Solex révisé et un allumage électronique a été installé. L'ensemble des travaux est documenté et le résultat de la restauration est splendide.

Véritable icône des années 50, prisée par les stars hollywoodiennes, cette Alfa Romeo Giulietta Spider 'Passo Corto' incarne dans l'esprit de tout épicurien, la Dolce Vita, ce fantastique art de vivre enivré d'un parfum de liberté.

The Alfa Romeo that we are presenting is from 1956, it is one of the first so-called "short chassis" examples and which has been in the same ownership since 1990. An expert report at the end of the restoration in July 2022, mentions that the Spider was completely restored, having benefited from a very high-quality restoration, and conforming to original specs. Thus, the bodywork and the underbody have benefited from an anti-rust treatment and a 4-layer paint. The Alfa Romeo white color goes perfectly well with this beautiful red interior with new red leather upholstery with grey piping, matching door trims as well as the fabric covering the hood behind the seats. The set is contrasted by anthracite grey carpets and a new black soft top. Regarding mechanicals, liners and pistons have been replaced, the cylinder head rectified, the clutch and its mechanisms are new, the copper radiator has been tested, the Solex carburetor overhauled, and an electronic ignition has been installed. All the work is properly documented, resulting in a splendid restoration.

A true icon of the 1950s, sought after by Hollywood stars, this Alfa Romeo Giulietta Spider 'Passo Corto' embodies, in the minds of all epicureans, the Dolce Vita, the fantastic art of living with a splash of freedom.

72

Engagée aux Mille Miglia 1957 / *Participated in the Mille Miglia 1957*

1956 BANDINI 750 SPORT SAPONETTA

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis nº 159

500.000 - 650.000 €

- Une des plus belles Bandini construites
- Belle restauration, suivie par Brixia Motor Classic
- Idéale pour participer aux Mille Miglia Storica

- *One of the prettiest Bandini models built*
- *Lovely restoration, looked after by Brixia Motor Classic*
- *Ideal for participating in the Mille Miglia Storica*



Cette voiture a été engagée aux Mille Miglia 1957 entre les mains de Bruno Garavini, avec le moteur Bandini-Crosley 750 cm³ à deux ACT (68 ch) conçu par Ilario Bandini. Une autre Saponetta était également inscrite pour Carlo Camisotti et Giovanni Sintoni, mais les deux voitures ont dû abandonner sur problème moteur. Cette Saponetta (châssis 159) comportait de nombreux détails caractéristiques, comme une petite prise d'air à gauche au pied du pare-brise. Contrairement à la documentation relative à l'immatriculation, cette voiture a été produite en 1956 et non pas 1953. En effet, il arrivait à Ilario Bandini d'utiliser la même plaque pour immatriculer des voitures différentes.

Elle a participé à d'autres courses en Italie jusqu'à son achat en 1962 par un Giovanni Fabbri lors d'une visite à l'atelier Bandini. La voiture était alors dépourvue de moteur et présentait un arrière tronqué. Fabbri l'a ramenée chez lui à Ravenne et a installé un 4-cylindres de Ford 105 E pour pouvoir l'utiliser régulièrement. Par la suite, cette voiture a reçu une immatriculation à Florence (FI334440) et, au début des années 1980, elle a pris part à une rétrospective des Mille Miglia. Par ailleurs, sa carrosserie a retrouvé sa forme arrière d'origine, ainsi qu'un moteur Crosley-Bandini avec culasse en version 850.

Entre les mains de son actuel propriétaire depuis 30 ans, cette voiture est en très bel état et bénéficie d'un entretien régulier par

This car took part in the 1957 Mille Miglia in the hands of Bruno Garavini, powered by the Bandini-Crosley 750 cc twin-cam engine (68 ch) designed by Ilario Bandini. Another Saponetta was also entered for the event, driven by Carlo Camisotti and Giovanni Sintoni, but the two cars had to retire with engine problems. This Saponetta (chassis 159) had a number of special details, like the small air intake on the left side at the base of the windscreen. Contrary to the registration documentation, this car was built in 1956 and not 1953. In fact, Ilario Bandini sometimes used the same plate to register different cars.

Our Bandini took part in other races in Italy up until it was bought in 1962 by a certain Giovanni Fabbri during a visit to the Bandini workshop. The car was then missing an engine and had a truncated rear body. Fabbri took it with him to Ravenna and fitted a Ford 105 E 4-cylinder engine so that he could use it regularly. Subsequently, the car was registered in Florence (FI334440) and, at the start of the 1980s, it took part in a Mille Miglia retrospective. It also regained its original rear body shape, as well as a Crosley-Bandini engine with 850 version head.

The car, in the hands of the current owner for 30 years, is in lovely condition and benefits from regular maintenance by the specialist Brixia Motor







#159 at Mille Miglia 1957 © DR

le spécialiste Brixia Motor Classic, de Brescia. Vendue avec son ancien passeport FIVA elle constitue une monture parfaite pour prendre part aux Mille Miglia historiques ou s'inscrire aux concours d'élégance. Cette Saponetta a l'avantage de l'originalité et de la rareté, puisqu'Ilario Bandini n'a produit que neuf exemplaires de Saponetta, un de ses modèles les plus aboutis.

Classic, in Brescia. Sold with its old FIVA passport, it is the ideal machine for taking part in the historic Mille Miglia, or for taking part in concours d'élégance events. Here is a car that is both original and rare, being one of just nine Saponettas built by Ilario Bandini, one of his most accomplished models.



73

1951 PORSCHE 356 PRE-A 1500

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 10982
Moteur n° 30071

280.000 - 380.000 €

- Rare version sortie d'usine avec le moteur 527
- Importants travaux de restaurations
- Présence du « Kardex »

- *Rare version fitted new with the 527 engine*
- *Major restoration work*
- *« Kardex » present*



Particulièrement recherchée des connaisseurs, la Porsche Pre-A des premières années après avoir été dévoilée au Salon de Genève 1949, est encore dotée d'un pare-brise en deux parties et de pare-chocs intégrés « bodybumper ».

D'après son document de fabrication « Kardex », cette voiture est sortie d'usine le 26 octobre 1951, il s'agit d'une version 1500, la plus puissante à l'époque avec ses 60cv. Un autre document d'époque indique que la carrosserie a été livrée par Reuter à Porsche le 19 octobre 1951 et précise les teintes et matières de la carrosserie et de l'habitacle. Elle fût livrée neuve à une distillerie locale à Bielefeld en Allemagne et était de teinte « fish silver grey 505 » ainsi que le confirme son attestation Porsche. Le « Kardex » précise que la voiture est repassée chez Porsche en 1952 alors qu'elle totalisait 6275 km, puis à 20166 km. En outre, ce précieux document mentionne que le moteur portait le n°30236, un modèle 1500 du type 527. Le moteur actuel porte le numéro 30071, reporté sur des carters de 1952 qui ont servi à la remise en état d'un moteur dans

Highly sought after by connoisseurs, the Porsche Pre-A in the early years after its launch at the Geneva Motor Show in 1949, still featured a two-part windscreen and integrated «bodybumpers».

According to this car's «Kardex» specification document, this 1500 version left the factory on 26 October 1951, its 60 bhp making it the most powerful at that time. Another period document indicates that the body was delivered by Reuter to Porsche on 19 October 1951 and specifies the colours and materials of the bodywork and interior. It was delivered new to a local distillery in Bielefeld, Germany, presented in «fish silver grey 505» as confirmed by its Porsche certificate. The Kardex shows that the car returned to Porsche in 1952 when it had covered 6275 km, and again at 20166 km. This precious document also mentions that the engine number was 30236, a 1500 Type 527 model. The current engine displays number 30071, transferred onto the







une configuration similaire. La boîte de vitesses est, quant à elle, non synchronisée comme elles l'étaient à l'époque.

Retrouvée à l'état d'épave en 2012 par son actuel propriétaire, collectionneur de Porsche Pre-A, la voiture fut confiée aux réputés établissements Nostalgie Cars Gmbh en Allemagne pour la réfection du moteur, de la carrosserie et de la sellerie ainsi qu'en témoignent des factures. La carrosserie a été restaurée puis repeinte avec de la peinture nitrocellulosique comme à l'origine. La sellerie a été restaurée dans le respect des coloris d'origine. Plus récemment, de nombreux travaux de mise au point ont été effectués afin que la voiture puisse rouler dans de bonnes conditions. Après quelques finitions afin de parfaire son importante restauration, cette rare version 1500 constituera une pièce de collection de choix, les versions équipées du moteur type 527 n'ayant été commercialisées que quelques mois.

1952 crankcases used to rebuild a similar configuration engine. The gearbox is not syncronised, as correct for that period.

Discovered in a dilapidated state in 2012 by the current owner, a Porsche Pre-A collector, the car was entrusted to the renowned business Nostalgie Cars Gmbh in Germany to have the engine, bodywork and upholstery refurbished, work that is documented in the invoices. The body was restored and repainted with nitrocellulose paint, as the original. The upholstery has been renewed respecting the original colours. More recently, much work has been carried out to ensure that the car drives well. Requiring just a few finishing touches to perfect its large-scale restoration, this rare 1500 constitutes a choice piece for collectors, as the version fitted with the Type 527 engine was only marketed for a few months.

74

1972 PORSCHE 911 2.4L S TARGA

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 9112310661
Moteur n° 6321771

120.000 - 180.000 €

- Combinaison de couleurs d'origine
- Nombreux équipements d'origine pour courir
- Rare version trappe à huile

- *Original colour combination*
- *Numerous original racing equipment*
- *Rare oil trap version*



Avec une puissance portée à 190 cv dans sa version 2.4S, la Porsche 911 devenait un outil redoutable en compétition permettant à la marque d'étoffer de manière remarquable son palmarès en rallye.

L'exemplaire présenté est une désirable version Targa délivrée neuve le 15 mars 1972 à Hambourg en Allemagne. Il s'agit donc d'une rare version dotée de la trappe à huile sur l'aile arrière droite qui disparaîtra l'année suivante. Ainsi que le confirme son certificat Porsche, cette voiture fut équipée de nombreux équipements optionnels qui la destinaient probablement à la compétition : différentiel à glissement limité 80%, appui-tête, ceinture 3 points, réservoir 90 litres, essuie-glace arrière, amortisseurs Bilstein, vitrages teintés. Ce document précise que la voiture était de teinte gris métallisé avec sellerie noire, et partie centrale des sièges en cuir finement perforé, configuration dans laquelle la voiture se trouve toujours. En 2006, la voiture a été décapée et repeinte, les trains roulants ont été également reconditionnés et repeints. En 2008, un moteur intégralement restauré à partir de carters neufs, sur lesquels le numéro d'origine fut reporté, a été réalisé par PS Automobile, pour un montant de plus de 18 000 €. A bord, les équipements d'origine sont complétés d'un autoradio Becker Europa, ainsi que d'un tripmaster. Prête à prendre la route, cette 2.4 S, dans sa version la plus recherchée et dotée d'équipements spécifiques est une monture de choix pour vos prochains rallyes.

With a power increased to 190 hp in its 2.4S version, the Porsche 911 became an incredible machine in motorsport which enabled the brand to substantially expand its track record in rallying.

This particular example is a desirable Targa version delivered new on 15 March 1972 in Hamburg, Germany. It is therefore a rare version fitted with the oil trap on the right rear wing which ended up disappearing the following year. As stated in its Porsche certificate, this car was equipped with many optional equipment which may have been intended for racing: 80% limited slip differential, headrest, 3-point belt, 90-litre tank, rear windscreen wiper, Bilstein shock absorbers and tinted windows.

This document indicates that the car was initially in a metallic grey colour with black upholstery, with the seats' centre part in finely perforated leather, the same configuration as it is today. In 2006, the car was stripped down and repainted and the running gear was refurbished and repainted. In 2008, the engine was fully restored by PS Automobile as of new casings on which the original number was carried over, for an amount over €18,000. The original equipment is complemented with a Becker Europa car radio and a tripmaster. Ready to hit the road in its most sought-after version and fitted with specific equipment, this 2.4S is a great choice for your next rallies.

75

1980 PORSCHE 911 SC 3.0 « SAFARI »

Titre de circulation finlandais
Finnish title
Châssis n° 91A0140359
125.000 - 175.000 €

- Préparation très réussie
- Réalisation de qualité
- Idéale pour les grands raids

- *Very successful preparation*
- *Quality production*
- *Ideal for long raids*



Venant des États-Unis (Hawaï), cette voiture a été achetée en Suède et importée en Finlande. Son état très médiocre a donné l'idée d'en faire ce très original projet « Safari », qui rappelle la Porsche Singer ou d'autres 911 modifiés à l'époque.

L'idée était que la transformation soit effectuée selon les méthodes des années anciennes, uniquement avec de la tôle d'acier, sans fibre de verre. La voiture a été entièrement révisée et les pièces usées remplacées. Elle a reçu un arceau et des barres de protection réalisées sur mesure, des sièges baquets avec ceintures TRS quatre points, et une sellerie réalisée par Verhoomo Harinen. Elle repose sur des jantes Fuchs chaussées de pneus Nokia Rockproof 225/75 R16, et une roue de secours complète est fixée sur le toit, ainsi que trois phares à LED. La couleur choisie correspond à la teinte Porsche d'origine, « Geminigrau » métallisé. Ces modifications soignées ont été menées à bien par Carace, une entreprise spécialisée Porsche. Le moteur et la transmission ont été confiés à la société Kiveriö customs Oy, avec système d'échappement Turbo-Thomas. Depuis qu'elle est terminée, cette voiture n'a parcouru que 300 km et, lors du Porsche Festival de Finlande 2022, elle a remporté le « Best of Show / People Choice ».

Cette Porsche « Safari » très bien réalisée arrive à point nommé, Porsche ayant décidé de produire une version Safari moderne de la 911.

Coming from the USA (Hawaii), this car was purchased in Sweden and imported to Finland. Its very poor condition gave the idea to make this very unusual "Safari" project, reminiscent of the Porsche Singer or other 911s modified at the time.

The idea was that the transformation would be carried out according to the methods of the older times, only with sheet steel, without fiberglass. The car has been completely overhauled and worn parts replaced. It received custom made roll bar and protection bars, bucket seats with four-point TRS belts, and upholstery made by Verhoomo Harinen. It sits on Fuchs rims with Nokia Rockproof 225/75 R16 tyres, and a full spare wheel is fixed to the roof, along with three LED headlamps. The chosen color corresponds to the original Porsche color, metallic "Geminigrau". These careful modifications were carried out by Carace, a Porsche specialist. The engine and transmission were entrusted to the company Kiveriö customs Oy, including a Turbo-Thomas exhaust system. Since it was completed, this car has done only 300 km and at the Porsche Festival Finland 2022 and won the "Best of Show / People Choice". This very well-made Porsche "Safari" comes at just the right time, as Porsche decided to produce a modern Safari version of the 911.

2005 PORSCHE CARRERA GT

Carte grise française
French title

Châssis nº WPOZZZ98Z5LOOO245

1.100.000 - 1.500.000 €

- Historique clair - carnet d'entretien
- Seulement 19 673 km
- Seulement 1 269 exemplaires
- Supercar au son hors du commun
- Performances exceptionnelles, 330 km/h

- *Clear history - service book*
- *Only 19,673 km*
- *Only 1269 cars built*
- *Supercar with an extraordinary sound*
- *Exceptional performance, 330 kph*



Véritable vitrine technologique de Porsche, la Carrera GT est d'abord présentée comme Concept Car au Mondial de l'Automobile de 2000, avant d'être commercialisée à partir de 2003 et jusqu'en 2006. Cette Supercar d'exception, destinée à concurrencer les Ferrari Enzo, Mercedes SLR ou Ford GT, cumule tous les superlatifs, à commencer par ses performances: elle passe de 0 à 100 km/h en 3,9', de 0 à 200 km/h en 9,9' et atteint 330 km/h en vitesse de pointe. Dans la série des Supercars conçues par Porsche, elle succède à la 959 et reçoit une >>>

A technological showcase for Porsche, and first presented as a concept at the Paris Motor Show in 2000, the Carrera GT was sold between 2003 and 2006. This extraordinary supercar was designed to compete with the Ferrari Enzo, Mercedes SLR and Ford GT. It has all the means to do so, starting with a breath-taking performance. Capable of 0 to 100 km/h in 3,9' and 0 to 200 km/h in 9,9', the car boasts a top speed of 330 km/h. In the sequence of Porsche supercars, the car followed the 959, and >>>







>>>carrosserie mêlant élégance, sportivité et agressivité. Ses quatre phares sous bulle, sa prise d'air latérale et sa forme effilée sont autant de clins d'œil à celles qui ont marqué l'histoire de la marque en compétition, comme le spider 550 ou la 917, alors que la double bulle de toit se poursuit sur le capot arrière, dans une forme directement inspirée de la course automobile. Ce capot dissimule un moteur V10 à 40 soupapes en position centrale-arrière, d'une cylindrée de 5,7 litres et développant 612 ch à 8 000 tr/mn. D'une façon générale, la voiture reprend des solutions techniques largement éprouvées sur les modèles de course d'endurance, et concentre donc l'expérience sans égale de la marque de Stuttgart. L'aérodynamique a été tout particulièrement soignée: un aileron arrière se lève à partir de 120 km/h et la forme du plancher, qui débouche sur un diffuseur arrière, génère une force d'appui qui augmente évidemment avec la vitesse. Une attention particulière a été donnée à la légèreté et la voiture ne dépasse pas 1 380 kg, grâce à l'utilisation extensive de matériaux composites comme le carbone ou, pour le châssis extrêmement rigide, le CFP mis au point par Porsche. La céramique est utilisée pour l'embrayage et les freins, permettant un gain de poids, d'efficacité et de résistance.

Véritable voiture de course adaptée à la route, la Carrera GT ne néglige pourtant pas les équipements de confort. Dans un habitacle fait de carbone, de cuir et de magnésium galvanisé, les occupants bénéficient de la climatisation, d'un système audio sophistiqué et d'un GPS, alors que le toit en deux parties en carbone est escamotable, permettant une conduite ouverte agréable par beau temps. La direction assistée facilite la conduite et le conducteur bénéficie de systèmes d'aide contrôlés électroniquement: ABS pour les freins, contrôle de traction et anti patinage. Pour l'amateur de sensations fortes ou lors d'une utilisation sur circuit, ces dispositifs peuvent bien entendu être désactivés.

Notre Carrera GT dispose d'un historique limpide, livrée neuve en Autriche, à Vienne, le 25 juin 2005. Le carnet d'entretien nous informe d'un entretien méticuleux. Le 19 juin 2007 à 5 661 km et le 7 juillet 2009 à 15 638 km, les révisions sont réalisées par l'agent de Vienne. Les deux suivantes en novembre 2011 et 2015 sont faites chez Porsche Steiermark. Entre ces deux dates, seulement 1000 km sont parcourus avec la voiture. La grosse révision a lieu le 26 mars 2018 à 17 581 km. L'actuel propriétaire, important collectionneur venant d'une famille de passionnés, vit dans le Val-d'Oise où sa Carrera GT est garée auprès d'une vingtaine de bolides y compris F40, la Dino achetée neuve par son grand-père, magnifiquement restaurée, et les voitures de courses qu'il a pilotées aux 24 Heures du Mans en 2012 et 2014. En 2021 d'ailleurs, il fait l'aller-retour au Mans pour assister à la course de 24 Heures. Ce sera le seul long périple qu'il fera avec ce bolide. Son intérieur mêlant cuir noir et carbone est sublime, bien entendu doté de sa radio / GPS Becker Online Pro d'origine. Chaussée de

>>>*received a body that was elegant, yet aggressively sporty. The four covered headlights, side air intake and streamlined profile reference earlier machines such as the Spider 550 and 917 that played a key role in the marque's racing history. The double bubble roof that extends over the engine cover is also inspired by competition cars. Beneath this cover is a 5.7 litre 40-valve V10 engine producing 612 bhp at 8 000 rpm. The car employs technical solutions tried and tested in endurance racing, a distillation of the Stuttgart marque's unrivalled experience. The aerodynamics are highly sophisticated: a rear wing raises at 120 km/h, and the floor shape generates downforce that increases with the speed. Attention was paid to keeping the weight down to no more than 1 380 kg, by extensive use of composite materials like carbon fibre, and, for the extremely rigid chassis, a carbon fibre reinforced plastic (CFP) developed by Porsche. The lightweight ceramic clutch and brakes offer efficiency and resistance.*

The Carrera GT, a race car adapted for road use, also offers comfort and equipment. In a cabin containing carbon fibre, leather and galvanised magnesium, passengers benefit from air conditioning, a sophisticated audio system and GPS. The two-part carbon fibre roof is retractable, offering an open drive in good weather. Power steering makes driving more comfortable, and there are various electronic assistance systems: ABS for the brakes, traction control and anti-skid. For those wanting an added thrill, or for track use, these systems can be switched off.

This Carrera GT has a clear history and was delivered new in Vienna, Austria on 25 June 2005. The service book shows that it has been scrupulously maintained. On 19 June 2007, at 5661 km, and on 7 July 2009, at 15,638 km, the car was serviced by the dealer in Vienna. The next two services in November 2011 and in 2015 were carried out by Porsche Steiermark. Between these two dates, the car covered only 1000 km. A major service was carried out on 26 March 2018 at 17,581 km. The current owner, a prominent collector from a family of enthusiasts, lives in the Val-d'Oise, where his Carrera GT is garaged alongside some 20 cars, including an F40, the magnificently restored Dino bought new by his grandfather, and the race cars which he drove at the 24 Hours of Le Mans in 2012 and 2014. In 2021, he made the return trip to Le Mans to attend the 24-Hour race, the only long journey he undertook with the car. Its interior has a sublime combination of black leather and carbon-fibre, and naturally it is fitted with its original Becker Online Pro radio/ GPS. Equipped with Michelin Pilot Sport tyres, it will be supplied with all its books and invoices. We had the opportunity to see this marvellous car being





pneus Michelin Pilot Sport, elle sera livrée munie de ses carnets et toutes factures. L'occasion nous a été donné de voir rouler cette merveille de la production automobile et nous avons été envoutés par les montées en régime de son V10 à la sonorité d'un moteur de Formule 1. Membre du club très fermé des supercars d'exception, elle sera produite à moins de 1 300 exemplaires. Avec seulement 19 673 km (jour des photographies) depuis sa sortie d'usine et une livrée la rendant encore plus exclusive, notre Carrera GT en superbe état est hautement collectionnable et n'a pas fini de faire rêver des générations d'amateurs de belles mécaniques.

driven and were entranced as its V10 climbed through the revs with the sound of a Formula 1 engine. A member of the very select club of exceptional supercars, fewer than 1300 Carrera GTs were built. With only 19,673 km recorded (on the day of our photoshoot) since it left the factory and a paint scheme which makes it all the more exclusive, this Carrera GT is in superb condition: it is highly collectable and will make lovers of fine cars dream for many generations to come.

77

1987 PORSCHE 959 KOMFORT

Titre de circulation monégasque
Monegasque title

Châssis nº WP0ZZZ95ZHS900041

850.000 - 1.250.000 €

- Exemplaire aux spécifications uniques, couleur « paint to sample » (code 99)
- Superbe sellerie intégrale cuir Cartier rouge
- Carnet de service tamponné depuis l'origine
- Modèle rare, spéciale d'homologation et vitrine technologique

- *Unique specification, paint to sample color (code 99)*
- *Superb 'Cartier red' full leather upholstery*
- *Service book stamped from new*
- *Rare model, a homologation special and technological showcase*



Cette splendide voiture est sans doute la seule Porsche 959 qui présente cette spectaculaire combinaison de couleur : blanc nacré métallisé avec intérieur tout cuir Cartier rouge couvrant sièges, portes, tableau de bord, volant et levier de vitesse. La moquette et le ciel de toit sont de la même teinte, ce qui procure un effet superbe, d'autant plus que l'ensemble est dans un état d'origine extrêmement bien conservé.

Cette 959 exceptionnelle a été livrée neuve en Allemagne le 13 juillet 1987, comme en atteste son >>>

This splendid car is without doubt the only Porsche 959 in this spectacular colour combination: pearlescent white metallic with an interior in 'Cartier red' full leather, covering the seats, doors, dashboard steering wheel and gear lever. The carpet and headlining are in the same colour, producing a superb effect which is all the more striking as the whole interior is in extremely well-preserved condition.

This exceptional 959 was delivered new in Germany on 13 July 1987, as its service>>>



>>>carnet d'entretien, et probablement remise à son propriétaire directement à l'usine (« Werksauslieferung »). Elle est restée entre les mains de son unique propriétaire pendant 20 ans, jusqu'en 2007. Ce dernier se sert de cette supercar Porsche de façon très régulière. C'est au cours de ses neuf premières années d'existence qu'elle a parcouru la majeure partie de son kilométrage puisque lors d'une révision du 22 octobre 1996, elle affichait 85 436 km, selon les indications du carnet déjà mentionné et qui reflète un entretien régulier auprès de Porsche.

En 2007, cette voiture a été vendue à deux connaisseurs successifs de la région de Brescia, avant d'être achetée par notre amateur monégasque qui connaissait très bien le précèdent propriétaire. En 2015, alors qu'elle affichait 93 911 km, elle a fait l'objet d'une grande révision au « Centro Porsche Brescia Città », pour un total de 17 839 €. Elle a très peu roulé depuis et le compteur indique aujourd'hui 94 682 km. Cette voiture est vendue avec son carnet d'entretien, un dossier de factures, une attestation de l'Automotoclub Storico Italiano ainsi que de la FIVA et sa trousse à outils d'origine.

Dans l'histoire Porsche, la 959 occupe une place très particulière. Elle est née du règlement du Groupe B qui imposait la production de 200 exemplaires de la version à homologuer. Chez Porsche, après avoir hésité à fabriquer une voiture à moteur central, la solution de faire évoluer la 911 est finalement préférée par Helmuth Bott, directeur des études, qui encourage aussi l'adoption d'une transmission intégrale. Côté moteur, les ingénieurs reprennent le 6-cylindres à plat 2,8 litres à 24 soupapes à refroidissement liquide pour les culasses et par air pour la partie centrale des cylindres, moteur initialement conçu par Hans Mezger et adapté notamment aux 935 de compétition. Il reçoit deux turbos KKK montés en série et qui se déclenchent l'un après l'autre en fonction de l'accélération. La carrosserie est revue par l'équipe de Tony Lapine et en particulier Dick Soderberg, le pavillon de la 911 étant conservé pour des raisons de coût mais associé à un avant modifié pour améliorer l'aérodynamique. Et surtout la 959 est équipée de systèmes électroniques sophistiqués dont celui qui contrôle la transmission intégrale, ce qui en fait pour Porsche une véritable vitrine technologique. Avec ses 450 ch, elle accélère de 0 à 100 km/h en 3,7 s et atteint 314 km/h en pointe.

La voiture est présentée au Salon de Francfort 1985 mais les premiers exemplaires ne sortent des chaînes qu'en 1986 et malgré son prix les commandes sont nombreuses. Porsche livre 113 exemplaires en 1987, 179 en 1988 et huit en 1989 fabriqués avec des pièces inutilisées.

Entretemps, la version compétition a eu le temps de

>>> book confirms, and was probably handed over to its owner directly at the factory ('Werksauslieferung'). It remained in his sole ownership for 20 years, until 2007. He used his Porsche supercar very regularly. It covered most of its mileage during the first nine years of its existence; when it was serviced on 22 October 1996, the odometer was reading 85,436 km, according to its service book, which shows it had been regularly maintained by Porsche.

In 2007, the car was sold in turn to two connoisseurs from the Brescia region, before it was bought by our client from Monaco, who knew the previous owner very well. In 2015, with 93,911 km recorded, it was given a major service at the 'Centro Porsche Brescia Città', for a total of 17,839 €. Since then, it has been driven very little and now has 94,682 km on the clock. The car will be sold with its service book, a file of invoices, certificates from the Automotoclub Storico Italiano and FIVA, and its original tool kit.

The 959 occupies a special place in Porsche's history. It was developed as a result of the Group B regulations, which stipulated that 200 cars had to be built for it to be homologated. After Porsche had hesitated to build a mid-engined car, its chief engineer, Helmuth Bott, finally decided to continue development of the 911; he also encouraged the adoption of four-wheel drive. For the engine, Porsche's engineers used the 2.8-litre 24-valve flat-six with water-cooling for the cylinder heads and air-cooling for the central part of the cylinders, an engine initially designed by Hans Mezger and adapted for the 935 race cars. It was fitted with twin sequential KKK turbos, which came into operation in turn as the driver accelerated. The body was restyled by Tony Lapine's team and in particular by Dick Soderberg: the 911's roof was kept for reasons of cost, but the front of the car was modified to improve its aerodynamics. Above all, the 959 was equipped with sophisticated electronic systems, including that for the four-wheel drive, making the car a technological showcase for Porsche. With 450 bhp, it could accelerate from 0–100 kph in 3.7 seconds and reach a top speed of 314 kph.

The car was presented at the Frankfurt Motor Show in 1985, but the first examples only came off the production line in 1986, attracting many orders despite its high price. Porsche delivered 113 cars in 1987, 179 in 1988 and eight in 1989, built from left-over parts.

Meanwhile, the competition version found time to win the Paris-Dakar in 1986, but when Group B was cancelled, Porsche changed tack and adapted the



remporter le Paris-Dakar en 1986 mais l'arrêt du Groupe B provoque une réorientation et Porsche adapte la 959 pour l'engager en catégorie IMSA/GTP.

La voiture que nous présentons est une très belle représentante d'une des Porsche de tourisme les plus extrêmes de l'histoire du constructeur. Rare, à la fois spéciale d'homologation et vitrine technologique, elle a ouvert la voie aux futures Carrera GT et Porsche 918. Offrant des performances qui la mettaient au niveau des Ferrari F40 ou Jaguar XJ220, c'est une véritable machine de course civilisée sous ses habits de ville.

959 to enter it in the IMSA/GTP category.

The car we are presenting is a fine representative of one of the most extreme roadgoing Porsches in the company's history. A rare model, both a homologation special and a technological showcase, it opened the way for Porsche's later Carrera GT and 918. With performance on a par with the Ferrari F40 or Jaguar XJ220, under its smart suit it is truly a civilised racing car.









78

1991 PORSCHE 962 C

Véhicule de compétition
Competition car

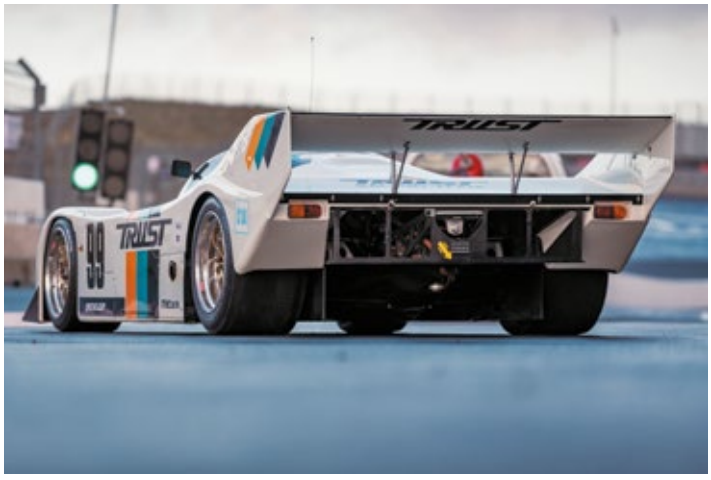
Châssis nº 962 166
Moteur nº 956/345

900.000 - 1.300.000 €

- La reine du Groupe C - 5e à Suzuka
- Une des meilleures Porsche de compétition de tous les temps
- Exemplaire bien préservé, ayant peu couru
- Un des 77 exemplaires fabriqués par l'usine Porsche

- *The champion of Group C - 5th at Suzuka*
- *One of the best competition Porsches of all time*
- *Well-preserved example, only driven in a few races*
- *One of the 77 cars built by the Porsche factory*







Six victoires consécutives aux 24 Heures du Mans, entre 1982 et 1987 : c'est un des aspects de l'incroyable palmarès dont peuvent se targuer les Porsche 956 et 962, qui ont connu une carrière extrêmement longue pour des machines de compétition.

Au début des années 80, l'endurance souffre de l'absence des grandes marques et les règlements européens et américains ont besoin d'un coup de neuf pour relancer les affrontements qu'a connu le championnat. Ce sera la naissance en Europe du Groupe C, dont la règlementation se base sur une limitation de la consommation. Chez Porsche, sous la direction de Peter Falk arrivé chez le constructeur en 1959 comme ingénieur de développement châssis, une petite équipe se met au travail pour mettre au point une nouvelle voiture, qui reçoit l'appellation "956". Pour se conformer aux exigences de sécurité des règles américaines IMSA, le châssis tubulaire est abandonné au profit d'une structure monocoque, plus rigide et plus sûre. De plus, cette architecture est mieux adaptée aux exigences aérodynamiques et aux tunnels déporteurs ménagés dans le soubassement pour générer un effet de sol indispensable à la bonne tenue de route de la voiture à grande vitesse. Ces travaux ont lieu sous la responsabilité de Norbert Singer, qui joue un rôle important dans la conception de la voiture, et de nombreux tests sont effectués en soufflerie. Pour ce qui est du moteur, Porsche dispose du 6-cylindres à plat de la 936 et l'utilise comme base pour la 956. Une de ses particularités est son refroidissement : par eau pour les culasses, et par air pour les cylindres. Il est alimenté par deux turbos KKK.

Le délai est court pour qu'une petite équipe puisse mettre en œuvre un nouveau modèle de ce type mais, comme le précisera Norbert Singer, « grâce aux faibles distances qui nous séparaient et à notre façon très libre de travailler, nous exploitions toutes nos ressources. »

Les premiers tours de roues de la 956 ont lieu le 27 mars 1982 à Weissach, entre les mains de Jürgen Barth, et c'est une réussite. Celle-ci se confirme sans tarder au mois de juin lors des 24 Heures du Mans, où Porsche remporte les trois premières places ! Ce succès et ceux qui suivront vont provoquer de nombreuses commandes de la part d'écuries privées, qui ne se priveront d'ailleurs pas de modifier le modèle à leur guise. Autant que Porsche, elles contribuent au succès de la 956 qui va remporter le titre au Championnat du monde des marques en 1982, 1983 et 1984.

C'est l'année suivante, en 1985, que la 962 fait son apparition : de nouvelles règles imposent que les pieds du pilote soient placés derrière l'essieu avant, ce qui entraîne une modification de la 956 qui devient la 962, sur les mêmes bases techniques, y compris le moteur 6-cylindres à plat turbocompressé et la boîte de vitesses PDK (« Porsche Doppelkupplungsgetriebe ») séquentielle à double embrayage. >>>

Six successive victories at the 24 Hours of Le Mans from 1982–1987: just one aspect of the incredible record that the Porsche 956 and 962 could boast during an exceptionally long career for cars built for competition.

At the start of the 1980s, endurance racing was suffering from the absence of the major manufacturers, and the European and American regulations needed to be revamped to revive the battles which the championship had seen in the past. This led to the creation in Europe of Group C, the regulations for which were based on limits on fuel consumption. At Porsche, under the direction of Peter Falk, who had joined the company as a chassis development engineer in 1959, a small team set about developing a new car, christened the 956. In order to meet the safety requirements of the American IMSA regulations, the tubular chassis made way for a monocoque structure, which was stronger and safer. In addition, this design was better suited to the aerodynamic requirements and the venturi tunnels beneath the car which were used to create a ground effect that was essential for the car's high-speed roadholding. Norbert Singer was responsible for this work and played an important role in the car's design; numerous tests were carried out in the wind tunnel. As far as the engine was concerned, Porsche had the flat-six from the 936 at its disposal and used it as the basis for the 956. One of its distinctive features was its cooling system, with water-cooled cylinder heads and air-cooled cylinders. It was fed by two KKK turbos.

Time was short for a small team to deliver a new model of this type, but, as Singer explained, "Thanks to the small distances between us and our very free way of working, we could make the most of all our resources."

The 956 ran for the first time on 27 March 1982 at Weissach, driven by Jürgen Barth, and proved a success. This would quickly be confirmed in June during the 24 Hours of Le Mans, when Porsche claimed the first three places! This success and the others that followed led to many orders from private teams, who had no hesitation in modifying the model as they saw fit. As much as Porsche, they contributed to the success of the 956, which won the manufacturer's title in the World Endurance Championship in 1982, 1983 and 1984.

The following year, in 1985, the 962 made its début, when new regulations stipulated that the driver's feet had to be behind the front axle. These led to changes to the 956, which became the 962. It shared the same basic engineering, including the turbocharged flat-six engine and PDK ('Porsche Doppelkupplungsgetriebe') gearbox, a sequential dual-clutch unit. The new model proved>>>

>>> Ce nouveau modèle va rencontrer le même succès que sa devancière, signant la victoire aux 24 Heures du Mans en 1986, 1987 et 1991, tout en remportant le titre au Championnat du Monde d'endurance en 1985.

A elles deux, la 956 et la 962 ont vu passer les meilleurs pilotes d'endurance comme Jacky Ickx, Henri Pescarolo, Derek Bell, Mario Andretti, Hans Stuck, Jochen Mass, Klaus Ludwig, Vern Schuppan, Bob Wollek ou Thierry Boutsen. Certains d'entre eux considèrent d'ailleurs ces deux modèles comme les meilleures Porsche de compétition de tous les temps. « La voiture est extrêmement facile à piloter, » rappelait Derek Bell dans un article de Classic & Sports Car. « Je serais prêt à piloter une 962 dans un parking si c'est tout ce qu'on me proposait. C'est une superbe machine, pour laquelle je garde une profonde affection. »

En tout, Porsche a fabriqué 16 exemplaires de 962 pour l'équipe usine, et 77 voitures « client », dont fait partie la 962 C que nous proposons, une des dernières entièrement assemblées à l'usine. Elle a été achetée neuve par le Trust Racing Team, qui avait commandé deux voitures pour prendre part en 1991 au Championnat du Japon des Sport-prototypes (JSPC). Celle-ci, châssis n°166, était la voiture principale et l'autre l'exemplaire de réserve. Elle a pris le départ de deux épreuves : le 14 avril à Suzuka, elle a terminé cinquième au classement général entre les mains de Steven Andskär et George Fouché et, le 27 octobre à Autopolis, elle est arrivée huitième avec les mêmes pilotes. Par la suite, l'équipe est passée à la Toyota 92C et cette voiture a été renvoyée en Allemagne pour être révisée.

Dorénavant entretenue par l'équipe Mecauto de Stephan et Mike Kupka (Belgique), cette Porsche 962 C a connu une deuxième vie en compétition historique, avec en particulier plusieurs participations à la « Rolex Monterey Motorsports Reunion », en août sur le circuit de Laguna Seca. N'ayant jamais subi d'accident, il s'agit d'une des rares 962 fabriquées par Porsche encore d'origine. Elle est vendue aujourd'hui avec un lot de pièces et de documents dont la liste est précisée dans le dossier. Elle est prête à courir après avoir réalisé les vérifications d'usage.

Cette voiture est éligible (et très compétitive !) dans les grands rassemblements accueillant les voitures du Groupe C, dont Le Mans Classic.

>>> *just as successful as its predecessor, winning the 24 Hours of Le Mans in 1986, 1987 and 1991, as well as the World Endurance Championship in 1985.*

Between them, the 956 and 962 were driven by some of the top names in endurance racing such as Jacky Ickx, Henri Pescarolo, Derek Bell, Mario Andretti, Hans Stuck, Jochen Mass, Klaus Ludwig, Vern Schuppan, Bob Wollek and Thierry Boutsen. Some of them went so far as to consider these two models the best competition Porsches of all time. "It was just so easy to drive", Derek Bell recalled in an article in Classic & Sports Car. "I would drive a 962 around a car park if that was all that was on offer. It was a superb bit of kit and a car for which I retain great affection."



In all, Porsche built 16 962s for the works team and 77 customer cars, including the 962 C we are presenting, one of the last entirely built at the factory. It was bought new by the Trust Racing Team, which ordered two cars to take part in the All Japan Sports Prototype Championship (JSPC) in 1991. This car, chassis no. 166, was the main car, the other serving as the backup. It took part in two races: on 14 April at Suzuka, where it finished fifth overall driven by Steven Andskär and George Fouché, and on 27 October at Autopolis, where the same drivers brought it home in eighth place. The team then moved on to the Toyota 92C and the Porsche was sent to Germany to be overhauled.

Maintained thereafter by Stephan and Mike Kupka's Mecauto team in Belgium, this 962 C enjoyed a second life in historic motorsport, notably competing in several editions of the Rolex Monterey Motorsports Reunion, held in August at the Laguna Seca racetrack. Never having been involved in an accident, it is one of the few 962s built by Porsche to remain in original condition. It is sold today with a set of parts and documents, which are listed in the car's history file. After the usual checks, it will be ready to race again.

It is eligible for the major events for Group C cars, including Le Mans Classic, where it is sure to be highly competitive!




CM.COM CIRCUIT ZANDVOORT
CM.com
CM.com
CM.com
TRUST
99
DUNLOP
mecauto
GReddy





79

2003 FERRARI 575 GTC COMPÉTITION

Véhicule de compétition
Competition car

Châssis n° 2204
Moteur n° 01

3.300.000 - 3.800.000 €

- Un des 12 exemplaires seulement fabriqués à l'usine
- Un des 3 exemplaires seulement à avoir participé aux 24 Heures du Mans
- Ayant couru sur tous les grands circuits européens avec 2 saisons de courses
- Ex-JMB Racing pour Dietsmann
- Allie histoire prestigieuse, efficience et esthétisme

- *One of only twelve cars built at the factory*
- *One of only three to compete at the 24 Hours of Le Mans in 2005*
- *Raced at all the major European circuits during two seasons*
- *Ex-JMB Racing on behalf of Dietsmann*
- *Combines prestigious history, efficiency and good looks*



Quand Ferrari dévoile la 550 Maranello en juillet 1996 sur le circuit du Nürburgring, pilotée par Michael Schumacher et Eddie Irvine (les pilotes officiels de l'équipe Ferrari F1), les aficionados applaudissent des deux mains. C'est en effet la première berlinette biplace à moteur V12 avant proposée par Ferrari depuis la 365 GTB/4 Daytona. Pour le constructeur, c'est une suite logique, après le succès du coupé 456 GT présenté quatre ans plus tôt.

Le V12 de 5,5 litres de la 550 Maranello approche 500 ch sous une carrosserie Pininfarina qui allie agressivité et élégance, dans la plus pure tradition Ferrari. De plus, elle porte un nom qui fait vibrer le cœur des passionnés, celui de la ville natale des voitures au cheval cabré.

Les pilotes et écuries privés ne tardent pas à lorgner vers la belle italienne et, comme le constructeur ne semble pas s'engager dans une campagne officielle, ils se lancent dans la préparation de la voiture pour l'alléger, en améliorer le comportement sur circuit et la faire homologuer en FFSA GT, à l'American Le Mans Series, >>>

When Ferrari unveiled the 550 Maranello in July 1996 at the Nürburgring, driven by Michael Schumacher and Eddie Irvine (its official works drivers in F1), it was heartily applauded by its fans. It was Ferrari's first two-seat berlinetta with a front-mounted V12 since the 365 GTB/4 Daytona. For the manufacturer, it was a logical next step, after the success of the 456 GT coupé introduced four years earlier.

The 550 Maranello's 5.5-litre V12 developed nearly 500 bhp and was wrapped in a body by Pininfarina which married aggressiveness and elegance, in Ferrari's time-honoured tradition. In addition, its name – that of the hometown of the prancing horse – set enthusiasts' hearts racing.

Private teams and drivers wasted little time before turning to this Italian beauty and, as the manufacturer apparently had no plans to race it officially, set about preparing the car, reducing its weight, improving its handling on track and homologating it in the FFSA GT and FIA GT championships, the American>>>





Ferrari 575 GTC # 2204 aux 24H Mans 2005 © DR

>>>en FIA GT ou pour les 24 Heures du Mans, avec des versions dites 550 GT, 550 Millennio ou 550 GTS mises au point ou engagées par des équipes comme Red Racing, XL Racing, Italtecnica, First Racing, Team Rafanelli, Wieth Racing, Prodrive ou Scuderia Italia. Les succès que remportent ces voitures ne peuvent être ignorés par le constructeur, qui entre dans la danse en 2003 avec sa propre version, la 550 GTC, mise au point en partenariat avec N-Technology, l'entreprise créée par Mauro Sipsz et Monica Bregoli. Comme la 575 Maranello qui vient de voir le jour, en novembre 2002, elle succède tout naturellement à la 550 dans le programme « Corse Clienti » du constructeur avec une 575 GTC modifiée elle aussi en collaboration avec N-Technology.

Sur cette nouvelle machine de circuit, le moteur Tipo F133M GT de 6 litres développe 605 ch à 6 300 tr/mn et il est relié à une boîte de vitesse XTRAC 343-03 séquentielle à six rapports. La voiture est composée d'une structure tubulaire avec panneaux en matériaux composites et, considérablement allégée par rapport au modèle de série, elle n'accuse que 1 150 kg sur la balance.

Ferrari produit 12 exemplaires de ce modèle et la voiture que nous présentons, châssis n°2204, en fait partie. Rappelons que les numéros pairs ne sont attribués par Ferrari qu'aux modèles de compétition, une gloire tout à fait particulière pour cet exemplaire... De plus, cette voiture est une des trois seules 575 GTC ayant participé aux 24 Heures du Mans : le 18 juin 2005, elle prend le départ de la célèbre épreuve sous le numéro 69. Engagée par la très sérieuse écurie française JMB Racing, elle est pilotée par Stéphane Daoudi, Jean-René de Fournoux et Jim Matthews mais une panne moteur la contraint à l'abandon à la huitième heure.

Ce n'est évidemment pas la seule épreuve à laquelle participe cette valeureuse machine, achetée neuve par Peter Kütemann (fondateur et président de l'entreprise Dietsmann) directement auprès de l'usine Ferrari et qui en a confié la préparation et la gestion en course à JMB Racing.

Ainsi, en 2004, cette 575 GTC d'abord rouge, puis noire à partir des 24 Heures de Spa, prend part au Championnat FIA GT, principalement pilotée par Antoine Gosse, Peter Kütemann et Stéphane Daoudi. Entre mars et novembre, ils prennent le départ des manches de Monza, Valencia, Magny-Cours, Hockenheim, Brno, Donington, Spa (24 Heures), Imola, Oschersleben, Dubaï et Zhuhai. La voiture porte alors le numéro 19 (sauf à Spa avec le n°18). L'année suivante elle >>>

>>> ***Le Mans Series and for the 24 Hours of Le Mans, with versions known as the 550 GT, 550 Millennio or 550 GTS developed or entered by teams such as Red Racing, XL Racing, Italtecnica, First Racing, Team Rafanelli, Wieth Racing, Prodrive or Scuderia Italia. Ferrari could not ignore the successes these cars achieved and in 2003 it joined the party with its own version, the 550 GTC, developed in association with N-Technology, the company set up by Mauro Sipsz and Monica Bregoli. Like the 575 Maranello which had just made its début, in November 2002, it naturally took over from the 550 in the manufacturer's 'Corse Clienti' programme with a 575 GTC which was also modified in collaboration with N-Technology.***

For this new car for the track, the 6-litre Tipo F133M GT engine produced 605 bhp at 6300 rpm and was mated to an XTRAC 343-03 six-speed sequential gearbox. The car had a tubular structure with composite panels and was much lighter than the standard production model, weighing just 1,150 kg.

Ferrari built only 12 examples of this model, and the car presented here, chassis no. 2204, is one of them. Ferrari assigned even numbers only to its competition models, a special honour conferred on this example ... This car is, moreover, one of only three 575 GTCs to have taken part in the 24 Hours of Le Mans: on 18 June 2005, it competed in the famous race with the number 69. Entered by the highly reputable French team JMB Racing, it was driven by Stéphane Daoudi, Jean-René de Fournoux and Jim Matthews, but an engine failure forced them to retire during the eighth hour.

This was naturally not the only race contested by the valiant Ferrari. Bought new by Peter Kütemann (the founder and chairman of the Dietsmann business) directly from the factory, he engaged JMB Racing to prepare the car and manage it in competition.

In 2004, the 575 GTC – which was initially red, and then black starting with the 24 Hours of Spa – took part in the FIA GT Championship, driven mainly by Antoine Gosse, Peter Kütemann and Stéphane Daoudi. From March to November, they competed in the rounds at Monza, Valencia, Magny-Cours, Hockenheim, Brno, Donington, Spa (24 Hours), Imola, Oschersleben, Dubai and Zhuhai. It raced as number 19 (except at Spa, when it was number 18). The following year, it took part in >>>


OMP


Ferrari


DIETSMANN
69
PIRELLI
OMP


OMP
PUSH



>>>prend part aux Le Mans Endurance Series (1000 Km de Spa, 1000 Km de Monza, 1000 Km de Silverstone, 1000 Km du Nürburgring, épreuve d'Istanbul et bien sûr 24 Heures du Mans évoquées plus haut). Elle porte le numéro 68 (sauf 69 au Mans) et Hans Hugenholtz se joint à plusieurs reprises à l'équipe de pilotes.

Aujourd'hui, la voiture est équipée du moteur n°01, complètement révisé en septembre 2015 par Lionel Petit, chef mécanicien de JMB Racing qui était à l'époque en charge de la voiture. Ce V12 a reçu des chemises, pistons, soupapes et roulements neufs, et un rodage a été effectué. Sur le plan cosmétique, la voiture a été restaurée dans sa configuration des 24 Heures du Mans 2005, noire et numéro 69. Elle est prête à prendre la piste, après bien entendu les préparations et vérifications d'usage.

Notez qu'elle est éligible aux Endurance Racing Legends de Peter Auto, qui accueillent les anciennes participantes aux championnats BPR, FIA GT ou Le Mans Series. En 2023, les Endurance Racing

>>>the Le Mans Endurance Series: the 1000 Km races at Spa, Monza, Silverstone and the Nürburgring, the race at Istanbul and, of course, the 24 Hours of Le Mans, as mentioned above. It raced as number 68 (except at Le Mans, as number 69) and Hans Hugenholtz was one of the drivers on several occasions.

It currently has engine no. 01 installed: this was completely overhauled in September 2015 by Lionel Petit, the chief mechanic for JMB Racing, which was responsible for the car at the time. The V12 was fitted with new pistons, liners, valves and bearings and was run in. The car's appearance has been restored to its specification for the 24 Hours of Le Mans in 2005, painted black with the number 69. It is ready to take to the track, after the usual checks and preparation.

It should be noted that it is eligible for Peter Auto's Endurance Racing Legends series, which is open to cars that competed in the BPR and FIA GT championships or the Le Mans Series. In 2023,



Legends seront présentes au Mans Classic, sous la forme d'une « course de support ».

Il est à ajouter que la voiture est vendue avec de nombreuses pièces de rechange (nous tenons une liste complète à la disposition des personnes intéressées).

Cette rare Ferrari 575 GTC a l'avantage d'être une machine de compétition officiellement proposée par l'usine et d'avoir pris part aux 24 Heures du Mans ainsi qu'à deux saisons de compétition. La 575 GTC peut être comparée à la Daytona Groupe IV en son temps, dont elle est la digne héritière. Outre le fait qu'il s'agisse d'une machine de Maranello aux performances exceptionnelles, elle représente une opportunité d'investissement fabuleux pour les collectionneurs. Bref, elle fera les beaux jours d'un pilote amateur passionné par la marque et son histoire en course, tout en souhaitant une voiture compétitive pour en faire revivre le passé.

the Endurance Racing Legends will be present at Le Mans Classic for a support race.

We should add that the car will be sold with numerous spare parts (a full list is available to potential buyers).

This rare Ferrari 575 GTC has the advantage of being a competition car which was officially sold by the factory and which took part in the 24 Hours of Le Mans as well as racing during two seasons. The 575 GTC may be compared to the Group 4 Daytona in its day and is a worthy successor to it. As well as being a machine from Maranello boasting exceptional performance, it represents a fantastic investment opportunity for collectors. In short, it will be a great buy for an amateur racing driver with a passion for Ferrari and its history in motorsport who is looking for a competitive car with which to relive its past.



1965 LANCIA FLAVIA 1.8 L CONVERTIBLE PAR VIGNALE

Carte grise française
French title

Châssis nº 815334*002419*
Moteur nº 815300*11519*

35.000 - 55.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Vendue neuve en France, même propriétaire depuis 1966 !
- Etat de conservation exceptionnel
- Seulement 385 exemplaires produits

- *Sold new in France, same owner since 1966!*
- *Exceptional well-preserved condition*
- *Only 385 examples built*



C'est en 1962 qu'est présentée la version cabriolet de la Lancia Flavia. L'année suivante, le moteur 4 cylindres à plat 1.5L est remplacé par une version 1.8L de 86 cv qui permet plus de 170 km/h en pointe. Le cabriolet 1.8L à carburateur ne sera produit qu'à 385 exemplaires.

Celui que nous présentons est l'un d'eux et fut vendu neuf à un médecin de Grenoble qui l'avait immatriculé le 13 août 1965. C'est en avril 1966 que son actuel propriétaire, confrère du premier, en a fait l'acquisition. Un courrier de son premier possesseur précise le soin qu'il a apporté au rodage de la voiture, confirme que celle-ci n'avait parcouru que 12 500 à 13 000 km en octobre 1965 et qu'elle n'avait jamais été accidentée. Depuis 1966, l'élégant cabriolet a été soigneusement utilisé, toujours garé au sec et bénéficiant d'un entretien régulier au gré de toutes les sorties consignées depuis 1992 dans deux cahiers. La carrosserie a anciennement bénéficié d'une peinture dans sa teinte d'origine et s'avère parfaitement saine et bien alignée. La sellerie est d'origine et dans un état de préservation remarquable, seules les moquettes et la capote ayant été refaites. Après quelques années d'immobilisation, la mécanique a été soigneusement redémarrée et fonctionne de manière satisfaisante. Les freins sont fonctionnels mais pourront être vérifiés par acquis de conscience. La voiture est accompagnée de sa trousse à outils et du cric d'époque, ainsi que d'une copie du manuel de réparation. Les cabriolets Flavia sont rares, mais l'état de préservation et l'historique exceptionnel de cet exemplaire en font une voiture unique que les connaisseurs apprécieront.

The convertible version of the Lancia Flavia was launched in 1962. The flat 4-cylinder 1.5L engine was replaced the following year by a 1.8L version of 86hp, which enabled the car to reach a top speed of 170 km/h. Only 385 of the carburetted 1.8L convertible version were produced.

This particular example is one of them and was sold new to a doctor from Grenoble who registered it on 13 August 1965. As a colleague of the first owner, the current proprietor acquired it from him in April 1966. A letter from the first owner outlines how he cautiously did the running in of the car and confirms it had travelled 12,500 to 13,000 km in October 1965 and was never involved in any accident. This elegant convertible has carefully been used since 1966, always parked in the dry and regularly serviced, with all the outings recorded since 1992 in two notebooks. The bodywork was previously painted in its original colour and is perfectly sound and well aligned. The upholstery is original and in a remarkable well-preserved state; only the carpets and the soft top have been redone. After some years of standstill, the engine was carefully restarted and is in good working order. Brakes are working fine but could do with a health check just for peace of mind. The car comes with its tool kit and period jack, as well as a copy of the repair manual. Convertible Flavia cars are rare but this specific one is unique, thanks to its well-preserved condition and its exceptional history which are sure to be appreciated by connoisseurs.

81

1964 ALFA ROMEO 1600 GIULIA SPIDER

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis nº AR379967

60.000 - 80.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Superbe restauration chez un spécialiste de la marque
- Boîte 5 vitesses et freins à disques à l'avant
- Elégance de l'Italie de la Dolce Vita

- *Superb restoration by a brand specialist*
- *5-speed gearbox and front disc brakes*
- *Elegance of Dolce Vita Italy*



La Giulia Spider reprend les traits élégants de carrosserie de la Giulietta. Cette petite voiture nerveuse et agile est présentée en juin 1962 avec la Giulia Ti et la 1600 Sprint. La Giulia Sprint série 101 fut construite en 1962 et 1963. Bien qu'elle bénéficia de la motorisation 1570 cm3 de la Giulia Ti, Alfa Romeo ne lui donna pas le code 105 de la Giulietta et il en fût de même pour la Giulia Spider tipo 10123. Ces spiders ont été produits de 1962 à 1965 à 9 256 exemplaires.

Le modèle présenté est donc un Spider 1600 type 10123 de 1964, dernière année de production, équipée donc des freins à disques à l'avant et de la boîte 5 vitesses. Elle vient de bénéficier d'une restauration totale sans limite de coût, depuis le châssis mis à nu, par l'excellent spécialiste de la marque Jan Steutel en Hollande. Rien n'a été laissé au hasard, l'intérieur en simili cuir rouge fut refait, les moquettes sont neuves, la mécanique a été également refaite. Il s'agit du modèle Giulia le plus désirable pour rouler sans souci, doté d'un bon freinage, de beaucoup de polyvalente même sur grande route grâce à ses 5 vitesses. Celle-ci est exceptionnellement belle, le travail réalisé il y a 5000 km ayant été réalisé avec le plus grand professionnalisme.

The Giulia Spider took the elegant body lines of the Giulietta. This agile little car was launched in June 1962 with the Giulia Ti and the 1600 Sprint. The Giulia Sprint series 101 was built during 1962 and 1963. Although it benefited from the 1570cc engine of the Giulia Ti, Alfa Romeo did not give it the code 105 of the Giulietta, and it was the same for the Giulia Spider tipo 10123. These spiders were produced from 1962 to 1965 in 9,256 units.

The model on offer is therefore a Spider 1600 type 10123 from 1964, the last year of production, and comes equipped with front disc brakes and a 5-speed gearbox. It has just benefited from a total no-expense spared restoration, from bare chassis, by the excellent specialist of the brand Jan Steutel in Holland. Nothing has been left to chance, the red leatherette interior has been redone, the carpets are new, the mechanicals have also been redone. This is the most desirable Giulia model for carefree driving, with good braking, a lot of versatility even on the main road thanks to its 5 gears. This one is exceptionally beautiful, the work carried out just 5000 km ago and executed with utmost professionalism.

82

1962 ALFA ROMEO GIULIETTA SS (SPRINT SPECIALE)

Carte grise française
French title
Châssis nº AR177236

80.000 - 120.000 €

- Rare version SS
- Superbement restaurée
- Ligne magistrale et combinaison de couleurs attractive

- *Rare SS version*
- *Superbly well restored*
- *Beautiful design and attractive color combination*



Dérivée de la Giulietta Sprint Veloce, la Sprint Speciale reçoit le quatre-cylindres double arbre 1 300 cm³ alimenté par deux carburateurs double-corps, et sa carrosserie dessinée par Franco Scaglione, pour Bertone, présente un Cx extrêmement bas qui permet à cette voiture de frôler les 200 km/h, performance remarquable compte tenu de sa cylindrée. La production de Giulietta SS va se limiter à 1 366 exemplaires.

Cette automobile, au coup de crayon magistral, est entrée dans la collection de notre homme d'affaires en 2017. Toujours désireux de posséder des automobiles en excellent état et prêtes à rouler sur les départementales autour de sa propriété normande, il décide de l'envoyer en restauration complète chez Auto Normandie à Trouville. La voiture y est entièrement démontée pièce par pièce, pour une réfection complète de la carrosserie et de la peinture. Le châssis y est traité et repeint, la mécanique quant à elle est refaite, moteur et boîte de vitesses. Elle est peinte dans un très beau bleu pétrole, intérieur recouvert de tissu écru à passepoil couleur carrosserie, ainsi que la moquette, le tout complètement refait superbement. Cette SS a fonctionné de manière optimale lors de son essai sur les chemins de l'immense propriété du vendeur.

Derived from the Giulietta Sprint Veloce, the Sprint Speciale received the 1.3L twin-cam four-cylinder engine aspirated by two twin-barrel carburetors, and its bodywork designed by Franco Scaglione, for Bertone, which had an extremely low Cd, giving the car a top speed close to 200 km/h, a remarkable performance given its displacement. The production of the Giulietta SS was limited to 1,366 units.

This stunning automobile entered the collection of our businessman in 2017. Always eager to own automobiles in excellent condition and ready to run on the departmental roads around his Normandie property, he decided to send it for comprehensive restoration to Auto Normandie in Trouville. The car was completely dismantled there, piece by piece, for a comprehensive repair of the bodywork and the paint. The chassis was treated and repainted there, the mechanicals were redone, as were the engine and gearbox. It is painted in a very beautiful petrol blue, the interior covered in ecru fabric with body color piping, as well as the carpet, all completely redone superbly. This SS performed well when tested on the drives of the seller's huge property.

1971 MASERATI GHIBLI 4,9 L SS

Carte grise française
French title

Châssis n° AM115/49/2140
Moteur n° 2140

220.000 - 260.000 €

- Belle combinaison de couleurs
- Matching numbers
- Provenant de la même collection que la Ghibli Spyder de la vente

- ***Beautiful colour combination***
- ***Matching numbers***
- ***From the same collection of the Ghibli Spyder in this auction sale***

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. Les voitures capables de telles vitesses sont plutôt rares, à l'époque. Née avant la crise du pétrole et les limitations de vitesse généralisées, elle reflète encore les années d'insouciance où l'on pouvait sans rougir se vanter de « moyennes » élevées sur route ouverte.

L'exemplaire que nous proposons est sorti des chaînes le 7 juin 1971. Elle est équipée d'une boîte 5 rapports et il s'agit de la version 4,9L SS, la plus désirable des Ghibli, dont la puissance est de 335 ch, au lieu de 310 ch pour la 4,7L, équipée de la direction assistée. Elle est livrée neuve aux Etats-Unis, à Miami, en rouge intérieur cuir blanc. La voiture est acquise par l'actuel propriétaire à la Gallery Brummen en Hollande et envoyée en restauration chez Cecil Cars. La carrosserie y est décapée en 2020, refaite avec soudures à l'étain, repeinte. A l'intérieur, l'ensemble des moquettes beige sont changées et la sellerie en cuir beige refaite à neuf. La mécanique est complètement révisée avec changement de tous les fluides, certaines durites, la pompe à eau, pistons, chemises, embrayage, distribution... Bref, un total d'environ 60 000 € a été dépensé pour faire de cette Ghibli un petit bijou. La voiture offre le sentiment exceptionnel de pouvoir conduire une des plus fantastiques GT. Compte-tenu de ses performances et de sa ligne, la Maserati Ghibli est une voiture dont le prix est particulièrement raisonnable, situation qui ne peut que changer sachant qu'elle était la concurrente de la Ferrari 365 GTB/4 Daytona. Il faut savoir en profiter, particulièrement devant un tel exemplaire.

Giugiario's design of the Ghibli while at Ghia was stunning. Introduced at the 1966 Turin Motor Show, this sophisticated model represented the ultimate achievement of front-engined V8 Maseratis, enabling the brand to regain a strong position in the Grand Touring car market. This was achievable thanks to its powerful four-shaft engine designed by Giulio Alfieri with its 4.9-litre version, it is able to reach 270 km/h. Cars capable of reaching such speeds were rare at that time. Born before the oil crisis and speed limits, it still reflects the years of carelessness when you could brag without blushing about high-speed "averages" on open roads.

This particular example came out the factory on 7 June 1971, it is fitted with a 5-speed gearbox, power steering and the most desirable 4.9-litre SS engine producing 335 hp as opposed to the 4.7-litre producing 310 hp. It was delivered new in Miami in red with white leather interior. The car was acquired by the current owner from Gallery Brummen in Holland and entrusted to Cecil Cars for its restoration. The bodywork was stripped in 2020, redone with soft solder and repainted. The beige carpets have been changed and the beige leather upholstery refurbished. The engine was fully serviced, including a change of all fluids, some hoses, water pump, pistons, liners, clutch, distribution... In other words, a total of about €60,000 was spent to turn this Ghibli into a little gem. This car offers the exceptional feeling of driving one of the most fantastic GT cars. Considering its performance and its design, it is a car at a particularly reasonable price, a circumstance which could eventually change knowing that it was the competitor of the Ferrari 365 GTB/4 Daytona. It is worth taking advantage of this opportunity, especially when coming across such an example.



84

1970 MASERATI GHIBLI SPYDER 4.7L

Carte grise française
French title

Châssis nº AM115/S*1221
Moteur nº AM115/S*1221

600.000 - 800.000 €

- Un des quelques 90 Ghibli Spyder 4.7 L construits
- Livrée neuve dans cette rare configuration noir/tan
- Matching numbers

- *One of about 90 Ghibli Spyder 4.7L built*
- *Delivered new in this rare combination of black and tan*
- *Matching numbers*



Avec la Ghibli, Giugiaro signe chez Ghia un dessin magistral. Ce modèle racé, présenté au Salon de Turin 1966, représente l'aboutissement des Maserati à moteur V8 avant et va permettre à la marque de reprendre une place affirmée sur le marché des voitures de Grand Tourisme. Elle y est aidée par le magnifique moteur quatre arbres conçu par Giulio Alfieri, puissant, endurant et qui, dans sa version 4,9 litres, permet à la Ghibli de dépasser largement 250 km/h. Les voitures capables de telles vitesses sont plutôt rares, à l'époque. Par ailleurs, Maserati soigne avec cette voiture sa réputation de raffinement et lui fait bénéficier d'une finition particulièrement élégante, complète et soignée. Née avant la crise du pétrole et les limitations de vitesse généralisées, la Ghibli représente l'apogée du Grand Tourisme à l'italienne.

La version Spyder, dévoilée au Salon de Turin 1968, est encore plus belle avec sa capote disparaissant sous un volet spécial, ce qui permet une ligne d'une grande pureté. A sa beauté et son luxe, elle ajoute la race de sa mécanique.

Comme nous l'a confirmé Fabio Collina, directeur des archives historiques Maserati, le Ghibli Spyder que nous présentons est

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-litreversion, of powering the Ghibli to well over 250 km/h. Cars capable of such speeds were rare at that time. Keen to maintain their reputation for sophisticated styling, Maserati gave the car a level of finishing that was particularly elegant and polished. A pre-oil crisis baby that appeared before the widespread introduction of speed limits, the Ghibli represents the pinnacle of Italian GT cars.

The Spyder version, unveiled at the 1968 Turin Motor Show, was even more striking with a hood that disappeared beneath a special panel to give the car a beautifully clean, pure line. Adding to the good looks and luxurious finishing was the outstanding engineering.

As Fabio Collina, the director of Maserati's historical archives,







un très bel exemplaire livré neuf à West Nyack dans l'Etat de New York le 6 avril 1970. La voiture est alors déjà dans sa livrée actuelle, carrosserie de couleur « nero » (noir), intérieur recouvert de cuir « senape » (beige). Le propriétaire actuel acquiert cette superbe Ghibli Spyder en 2013 pour la faire entrer dans sa déjà vaste collection comprenant beaucoup d'italiennes de haut niveau et d'anglaises et notamment des Aston Martin. Dès son achat, il la confie à Cecil Cars pour une révision complète de l'électricité avec démontage du tableau de bord, réfection des suspensions, de la pompe à essence, réfection complète de l'intérieur. 52 000 € sont dépensés pour faire de ce Spyder, construit à moins de 100 exemplaires seulement en 4,7L, un véritable bijou. La voiture est splendide, vendue aux côtés de sa sœur, la 4,9L SS, dans la même couleur de carrosserie. Piloter une Ghibli procure un plaisir extraordinaire tant les montées en régime du V8 sont franches, montant dans les tours avec à la fois un couple si présent à bas régime. Son dessin signé Giugiaro pour Ghia est représentatif d'une époque tout en étant d'une élégance faramineuse dans la circulation actuelle.

confirmed, this Ghibli Spyder is a very fine example which was supplied new in West Nyack in New York State on 6 April 1970. The car was already finished in its current 'nero' (black) paintwork with a 'senape' (beige) leather interior. The current owner bought this superb Ghibli Spyder in 2013 to add it to his already extensive collection, which included many top-notch Italian cars and English models, in particular from Aston Martin. As soon as he bought it, he commissioned Cecil Cars to thoroughly overhaul the electrical system, including stripping out the dashboard, repair the suspension and fuel pump, and completely refurbish the interior. 52,000 € was spent to make this Spyder, of which fewer than 100 4.7-litre models were built, a real gem. The car is magnificent and will be sold alongside its sister model, the 4.9-litre SS, in the same colour. To drive a Ghibli is an extraordinary source of pleasure: its V8 revs keenly but has an abundance of torque lower down. Its design by Giorgetto Giugiaro for Ghia is representative of its period and looks stunningly elegant in modern traffic.

85

Exposée au salon de Paris 1975 / *Exhibited at the Paris Motor show 1975*

1975 LAMBORGHINI COUNTACH LP400

Carte grise française
French title

Châssis n° 1120018
Moteur n° 1120018
Numéro de production : 9

800.000 - 1.200.000 €

- Une des toutes premières « periscopio » construites
- Un seul propriétaire depuis 1983
- Sortie de garage exceptionnelle
- Intérieur d'origine sublime

- *One of the very first 'Periscopio' models built*
- *One owner since 1983*
- *Exceptional 'garage find'*
- *Magnificent original interior*



En soi, une Lamborghini Countach est une voiture hors du commun. Mais dans un état d'origine aussi exceptionnel que celle que nous présentons, c'est un vrai joyau. De plus, elle fait partie des tout premiers exemplaires produits, avec le 9 comme numéro de production. Il s'agit donc d'une version dite « periscopio » à cause du décrochement de toit prévu sur le prototype pour un rétroviseur central.

Le 1er Octobre 1974, la voiture est livrée aux Etablissements Thépenier, importateur et revendeur de plusieurs marques de voitures de sport haut de gamme, elle est alors « Marrone » avec intérieur « Senape » (moutarde). La Countach est alors exposée sur le stand de l'importateur lors du salon de l'Automobile de Paris, Porte de Versailles du 3 au 13 octobre. Dans les mois qui suivent elle sert au essais Presse et clientèle avant d'être vendue et immatriculée en Novembre 1975 à M. Pizzano qui fait reprendre sa Jarama. La voiture affiche alors 10 500 km est

A Lamborghini Countach is an extraordinary car in its own right. But a model in such exceptional original condition as the one presented here is a real gem. In addition, it is one of the very first cars built, with the production number 9. It is therefore what is known as a 'Periscopio' version on account of the recess in the roof designed for a central rear-view mirror on the prototype.

On 1 October 1974, the car was delivered to Etablissements Thépenier, importer and dealer of several brands of top-of-the-range sports cars, and was "Marrone" with "Senape" (mustard) interior. The Countach is then exhibited on the importer's stand at the Paris Motor Show, Porte de Versailles from 3 to 13 October. In the following months it was used for press and customer testing before being sold and registered in November 1975 to Mr Pizzano who had his Jarama taken over. The car had 10,500 km and had just been serviced. The second owner of the car was none other





vient d'être révisée. Le deuxième propriétaire de la voiture n'est autre que Jacques Quoirez, le frère de Françoise Sagan, qui achète la voiture chez Thépenier le 4 mai 1977 en faisant reprendre son Espada.

Au début des années 80, elle est repeinte dans une teinte gris clair très seyante, avec un fin liseré rouge soulignant la ceinture de caisse.

Le 30 avril 1982, elle est immatriculée 8187 QS 47 au nom d'une propriétaire du Lot-et-Garonne. L'année suivante, elle est achetée par son actuel propriétaire qui l'immatricule le 2 mai 1983 en Charente-Maritime. Jeune diplômé, il a utilisé, étudiant, une Alfa Romeo 2600 et se laisse séduire par la ligne époustouflante de la Countach. Il adore également ses qualités routières, car il l'utilise régulièrement pour se rendre à son bureau, ne passant guère inaperçu dans la bourgade où il exerce sa profession. C'est d'ailleurs dans un souci de discrétion qu'il se décide ensuite à espacer ses sorties, jusqu'au début des années 2000 où il remise la voiture dans le garage de sa propriété, non loin de la chaufferie et donc bien au sec. La dernière vignette figurant sur la voiture date de 1996. Sa Countach n'a jamais cessé d'impressionner son propriétaire, qui nous a avoué : *« Quand on a possédé une voiture comme celle-ci, il est difficile de trouver un autre modèle qui soit encore plus exceptionnel. »*

Depuis, cette Lamborghini Countach est restée dans son état d'origine, la seule modification concernant l'immatriculation qui a changé le 26 novembre 2013 à la suite d'un déménagement, pour prendre le numéro actuel d'immatriculation. Il s'agit donc d'une véritable « sortie de garage » extrêmement bien préservée. Non restaurée, la voiture est saine et la peinture ne présente que quelques traces de réactions et de très légère corrosion. L'intérieur semble entièrement d'origine avec sa sellerie en cuir patiné, avec un siège conducteur légèrement râpé mais très bien conservé et ne souffrant que d'un tout petit trou de cigarette. Les moquettes sont également d'origine et la voiture est dotée d'un autoradio Autovox, avec enceintes Pioneer. Les vitres sont gravées du numéro de châssis et le coffre arrière est tapissé d'une moquette qui semble d'origine. Il renferme le mécanisme de vitre de la >>>

than Jacques Quoirez, Françoise Sagan's brother, who bought the car from Thépenier on 4 May 1977, taking over his Espada.

In the early 1980s, it was resprayed a very attractive light grey, with a fine red coachline running along the waistline. On 30 April 1982, it was registered as 8187 QS 47 in the name of an owner from the Lot-et-Garonne. The following year, it was purchased by its current owner, who registered it on 2 May 1983 in the Charentes Maritimes department (17). Recently graduated, he had used an Alfa Romeo 2600 as a student and was captivated by the stunning design of the Countach. He also loved its handling and used it regularly to drive to his office, hardly going unnoticed in the small town where he practised. It was for the sake of discretion moreover that he subsequently decided to use the car less frequently, until the start of the 2000s, when he laid up the car in the garage of his property on an island off the Atlantic coast, in the dry close to the boiler room. The last tax sticker on the car dates from 1996. The Countach never ceased to impress its owner, who told us: "When you have owned a car like this, it is hard to find another model that is even more remarkable."

Since then, the Lamborghini has remained in its original condition, the only change being to its registration on 26 November 2013, after the owner moved house and it received its current registration number. It is therefore a genuine 'garage find' car which has been extremely well preserved. Unrestored, the car is sound, and the paint shows only a few signs of oxidation and very slight corrosion. The interior, with its patinated leather upholstery, appears to be completely original; the driver's seat is slightly worn but very well preserved, with only a small cigarette burn. The carpets are also original and the car is fitted with an Autovox radio and Pioneer speakers. The windows are etched with the chassis number and the rear boot has what appears to be an original carpet. It contains the window mechanism for the passenger door, which has been dismantled. The spare wheel and tools required are in the front. >>>



>>> portière passager, qui a été démonté. A l'avant se trouve la roue de secours ainsi que, fait rarissime, le nécessaire à outils.

Sur le plan mécanique, cette Countach est équipée de son moteur d'origine et elle présente des particularités propres à certains exemplaires de la toute première série construite, telle que des moyeux en magnésium et des amortisseurs réglables ce qui la rapproche plus d'un prototype que d'une voiture de série. Une étiquette de vidange datant de janvier 1983 nous apprend qu'elle avait alors parcouru 83 500 km. Aujourd'hui, le compteur affiche 87 558 km, et la voiture a roulé pour la dernière fois en 2013. Cette Countach, qui a passé le plus clair de son temps sur une île de l'océan Atlantique faisant face à La Rochelle, sera vendue avec une copie du manuel d'atelier.

Rappelons que la Countach doit sa ligne spectaculaire à Marcello Gandini, dont le talent a été fort à propos remis à l'honneur grâce au superbe ouvrage de Gautam Sen, Marcello Gandini, Maestro of design. On peut aussi souligner que le groupe Volkswagen a fait refaire une réplique exacte du prototype de Countach tel qu'il était présenté au Salon de Genève de 1971. C'est dire l'importance que revêt cette voiture dans l'histoire des supercars en général, et de la marque en particulier. En plus de sa ligne ahurissante et de ses portes en élytre qui constituaient une première, la Countach était dotée d'une mécanique d'exception, un moteur V12 de 3,9 litres et 375 ch en position centrale, placé derrière la boîte grâce à un astucieux système comportant un arbre de transmission traversant le carter moteur. Ce dispositif permettait de garder une ligne ramassée.

La voiture que nous présentons, en plus de son état exceptionnel, a l'avantage de correspondre à la toute première version construite de la périscope, la plus pure, se rapprochant d'un authentique prototype. Lors de son lancement, la Countach était comme un véhicule extra-terrestre dans la circulation. Aujourd'hui, elle n'a rien perdu de sa capacité à stupéfier tous ceux qui ont l'occasion de la croiser. Et a fortiori de tous ceux qui en prennent le volant, comme son futur acheteur.

>>>*In terms of its mechanical specification, the Countach is fitted with its original engine and has certain features specific to some of the very first cars built, such as the magnesium hubs and adjustable shock absorbers, making it closer to a prototype than a production model. We can see from an oil change label from January 1983 that it had then covered 83,500 km. Today, the odometer is reading 87,558 km, and the car was last driven in 2013. The Countach, which has spent most of its life on an island off La Rochelle on the Atlantic coast, will be sold with a copy of the workshop manual.*

It should be remembered that the Countach owes its spectacular styling to Marcello Gandini, whose talent has again been rightly honoured in Gautam Sen's superb book, Marcello Gandini, Maestro of design. It is also worth pointing out that the Volkswagen group has had an exact replica of the Countach prototype made, just as it was presented at the Geneva Motor Show in 1971. That is how important this car is in the history of supercars in general, and of Lamborghini in particular. As well as its amazing styling with its scissor-type doors, a first, the Countach had an exceptional engine, a 3.9-litre V12 producing 375 bhp: this was centrally mounted, located behind the gearbox thanks to a clever system with a driveshaft running through the engine oil sump. This made it possible to retain more compact styling.

As well as its exceptional condition, the car we are presenting has the advantage of being the first version built, the 'Periscopio', the purest and closest to a genuine prototype. When it was launched, the Countach seemed like a vehicle from outer space on the road. Today, it has lost none of its ability to amaze everyone who comes across it. And, even more so, all those who take its wheel, like its next owner.







#1120018 chez Thepenier en 1976 © Archives Pierre Le Mounier



86

1969 LAMBORGHINI 400 GT ESPADA SÉRIE I

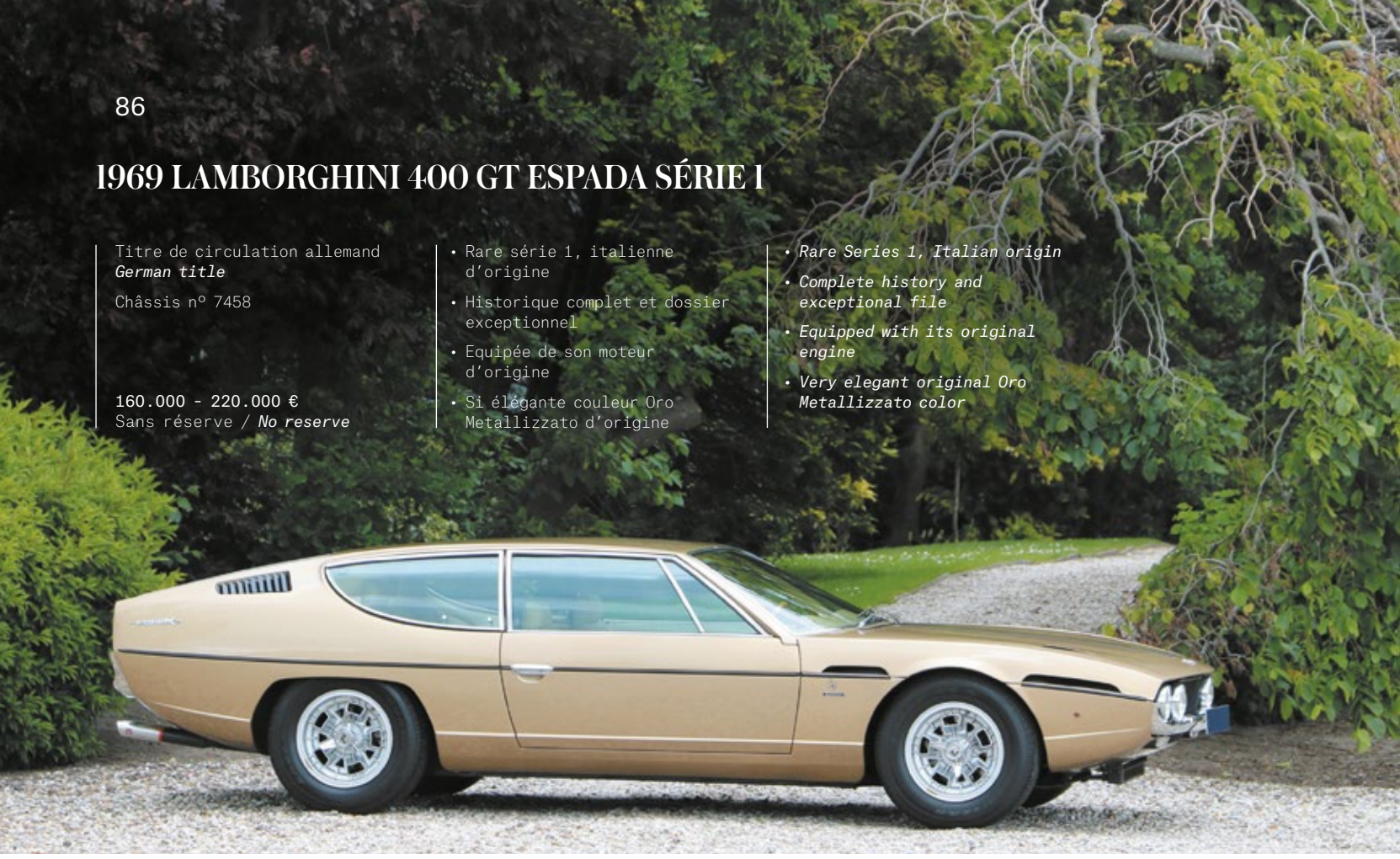
Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 7458

160.000 - 220.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Rare série 1, italienne d'origine
- Historique complet et dossier exceptionnel
- Equipée de son moteur d'origine
- Si élégante couleur Oro Metallizzato d'origine

- *Rare Series 1, Italian origin*
- *Complete history and exceptional file*
- *Equipped with its original engine*
- *Very elegant original Oro Metallizzato color*



Comme confirmé dans les documents d'usine, cette série I est délivrée neuve par l'agent Lambocar de Milan le 8 octobre 1969, dans une couleur exceptionnelle et rare : Oro Metallizzato avec intérieur en cuir noir. Un an après, elle est envoyée en Californie et immatriculée le 11 février 1971 au nom de Mr Perla, basé à Los Angeles avec plaque d'immatriculation californienne « Perla 1 » ! Il chérira son Espada pendant 38 ans. Avant qu'elle ne soit vendue en Allemagne en 2009, le moteur et la boîte de vitesses seront refaits par le spécialiste de la marque Claudio Zampoli. Lorsque la voiture arrive en Allemagne au début 2010 dans la collection d'un passionné de la marque que nous connaissons bien (nous avions vendu sa Miura SV en 2017), elle est repeinte, toujours dans sa couleur d'origine. Une photo prise avant les travaux montre qu'elle n'a jamais perdu sa teinte d'origine. En 2015, notre Espada est acquise par l'actuel propriétaire qui va l'envoyer chez le spécialiste hollandais des voitures italiennes, Mugello Engineering. Elle y est complètement révisée en profondeur (les factures sont dans le dossier). Son kilométrage est d'un peu plus 61 000 km, ce qui correspond sans aucun doute à ce qu'elle a parcouru depuis sa sortie d'usine.



Entre sa couleur rarissime, son état, le fait qu'elle ait appartenu au même propriétaire pendant près de 40 ans et son dossier très conséquent qui l'accompagne, cette Espada série I est l'opportunité d'acquérir une des plus belles automobiles quatre places de l'histoire.

As confirmed with the factory documents, this Series I was delivered new by the Lambocar agent in Milan on October 8, 1969, in an exceptional and rare colour: Oro Metallizzato with black leather interior. A year later, it was sent to California and registered on February 11, 1971, in the name of Mr Perla, based in Los Angeles, with California license plate "Perla 1"! He kept his Espada for 38 years. Before it was sold in Germany in 2009, the engine and gearbox was overhauled by marque specialist Claudio Zampoli. When the car arrived in Germany in early 2010 in the collection of an enthusiast of the brand that we know well (we had sold his Miura SV in 2017), it was repainted, still in its original colour. A photo taken before the work shows that it has never lost its original colour. In 2015, this Espada was acquired by the current owner who sent it to the Dutch specialist in Italian cars, Mugello Engineering. It was serviced there (the invoices are in the file). Its mileage is just over 61,000 km, which undoubtedly corresponds to what it has covered since leaving the factory. Between its extremely rare color, its condition, the fact that it belonged to the same owner for nearly 40 years and its very substantial file that accompanies it, this Espada series 1 is the opportunity to acquire one of the most beautiful cars of all times.

87

2011 FERRARI 612 SCAGLIETTI F1 « ONE TO ONE »

Carte grise française
French title

Châssis nº ZFFJY54B000172726

80.000 - 120.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Configuration exceptionnelle
- Seulement 43.611 km
- Vendue avec ses carnets et documentations

- *Exceptional configuration*
- *Only 43.611 km*
- *Sold with its books and documentation*



Au moment de sa présentation, la Ferrari 612 est déjà un Collector car il s'agit de la première Grand Tourisme 2+2 des années 2000. Son style introduit une nouvelle signature esthétique, le raffinement est encore plus marqué qu'auparavant et la mécanique affiche des solutions technologiques inédites. Avec un empattement important, sa longue carrosserie tout en aluminium et tout en courbes affirme un style résolument novateur. L'intérieur surprend aussi pour l'espace qu'il offre aux quatre occupants, confortablement installés dans un habitacle très cossu, tendu de cuir Connolly couleur Havane. Sous le capot, on découvre un splendide V12 de 5,7 litres en position centrale-avant, qui développe 540 ch. La Scaglietti que nous vous proposons est une « One to One » qui correspond chez Ferrari à un programme d'ultra personnalisation, avec de nombreuses options comme les freins céramiques, le toit photochromatique 3 positions, le pédalier en aluminium ou encore la boîte de vitesses séquentielle semi-automatique pourvue de six rapports qui permet, grâce à sa technologie « F1 » héritée de la compétition, des changements de rapports ultra-rapides. Achetée par son actuel propriétaire en concession Ferrari en Italie il y a 5 ans, elle ne totalise que 41.611 km. Son dernier entretien complet a été réalisé en 2020 chez le spécialiste Fiorano Racing comme en attestent ses carnets. Un vrai collector !

By the time it was presented, the Ferrari 612 was already a Collector's car as this was the first Grand Touring 2+2 of the 2000s. Its styling introduced a new aesthetic signature, with a greater degree of refinement and new technological solutions on the mechanical side. With a long wheelbase, the lengthy body was all curves and aluminium, displaying a resolutely innovative styling. The passenger compartment was surprisingly spacious, with room for four occupants to sit comfortably in a plush, Havana Connolly-upholstered interior. Under the bonnet lay a splendid V12 5.7-litre front mid-engine producing 540 bhp. The Scaglietti on offer is a «One to One» corresponding to the programme at Ferrari allowing clients to fully personalise their cars, with many options such as ceramic brakes, 3 position photochromatic roof or aluminium pedals. Here, in a highly desirable and elegant configuration, with dark blue exterior and a tan interior, it is equipped with a six-speed, semi-automatic sequential gearbox, which, thanks to the F1 technology inherited from competition, enables ultra-quick gear changes. Bought by the current owner at a Ferrari dealership in Italy five years ago, it has only covered 41,611 km. The last full service was carried out in 2020 by the specialist Fiorano Racing, as confirmed by the logbook. One to collect!

88

1970 FERRARI 365 GTB/4 DAYTONA PAR SCAGLIETTI

Carte grise française
French title

Châssis nº 13407

650.000 - 850.000 €

- Ayant appartenu au chanteur Christophe de 1983 à 1993
- Rare modèle plexiglass, vendue neuve en Belgique
- Air conditionné et matching numbers
- Très belle présentation esthétique comme mécanique

- *Owned by the singer Christophe from 1983-1993*
- *Rare first-series models, delivered new in Belgium*
- *Air-conditioning and matching numbers*
- *Beautiful cosmetic and mechanical condition*



Lamborghini avait ouvert la voie d'une nouvelle configuration, pour les voitures de sport ultra-performantes: celle du moteur central, ce qui permet un abaissement du centre de gravité et une meilleure répartition des poids. Pourtant, lorsque l'on compare la stabilité à grande vitesse d'une Lamborghini Miura et d'une Ferrari Daytona, on peut comprendre le choix d'Enzo Ferrari: la Daytona ne dévie pas d'un pouce alors que la Miura a tendance à lever le nez. Les qualités de la Ferrari ont d'ailleurs été confirmées par ses succès en compétition (dont une victoire au Tour Auto en 1972 avec Andruet/Biche), ce qui n'est pas le cas de la Miura. Après avoir fait l'objet à l'époque de sarcasmes injustifiés de la part de spécialistes, la Daytona bénéficie aujourd'hui d'une incontestable aura qui s'appuie sur plusieurs critères: c'est la dernière Ferrari V12 à moteur avant de cette époque; onctueux autant que rageur, il délivre 352 ch à 7 500 tr/mn, ce qui propulse la voiture à 270 km/h; ses qualités routières sont incontestables, notamment dans les grandes courbes prises à pleine vitesse; elle bénéficie d'une ligne impressionnante tracée par Fioravanti, pour Pininfarina.

La très belle Daytona que nous présentons est une première série sortie d'usine le 8 mai 1970 pour être acheminée le 28 mai au Garage Francorchamps de Jacques Swaters à Bruxelles. La voiture est vendue à son premier propriétaire, M. Vandevelde, International Polioxal SA à Machelen en Belgique. Elle est

Lamborghini had opened the way for a new layout for ultra-high-performance sports cars: a mid-mounted engine, which allowed a lower centre of gravity and improved weight distribution. Nonetheless, when you compare the high-speed stability of a Lamborghini Miura and a Ferrari Daytona, Enzo Ferrari's choice can be understood: the Daytona doesn't budge an inch, whereas the Miura tends to lift its nose. The Ferrari's qualities were, moreover, confirmed by its success in competition (including winning the 1972 Tour Auto with Andruet/Biche), which was not the case for the Miura. After being met at the time with unjustified sarcasm on the part of specialists, the Daytona now has an undoubted aura based on numerous criteria. It was the last front-engined Ferrari V12 from that period: as smooth as it was fiery, it produced 352 bhp at 7500rpm, taking the car to 270 kph; the quality of its handling was undeniable, especially in long corners taken at full speed; it had impressive styling by Fioravanti, for Pininfarina.

This very attractive Daytona is a first-series model which left the factory on 8 May 1970 and was dispatched to Jacques Swaters' Garage Francorchamps in Brussels on 28 May. It was sold to its first owner, M. Vandevelde, International Polioxal SA, from Machelen in Belgium. It was later registered in northern France, then moved to the Hauts-de-Seine department outside Paris in 1974,









ensuite immatriculée dans le nord de la France et en 1974, passe dans le département des Hauts-de-Seine en région parisienne sous le numéro 659 EA 92. Nous avons la copie de la carte grise qui certifie que notre Daytona est immatriculée ensuite en 1983 sous le numéro 84 EHZ 75 au nom de Véronique Bevilacqua, épouse du célèbre chanteur français Christophe qui avait pour habitude de mettre les papiers de ses multiples bolides au nom de sa femme.

Christophe conservera l'italienne pendant 10 ans. Pour l'anecdote, il se verra prêter une grosse somme par un de ses amis, en échange de la Daytona. Ne pouvant lui rembourser, son ami la gardera et la fera immatriculer à son nom le 23 avril 1993, sans jamais rouler avec. La voiture est rachetée le 25 juillet 2002 par l'actuel propriétaire, parisien, qui aura été bercé toute sa vie par les superbes automobiles possédées par son père, notamment une Bugatti 57 SC Atalante dans les années 30 ou une Ferrari 250 Coupé PF plus tard. Dès qu'il en fait l'acquisition, il envoie la voiture chez le spécialiste Alain Coquelet pour une restauration complète de la carrosserie et de l'intérieur. Le travail est remarquable, respectant l'origine avec le cuir original des deux sièges conservés. Il s'agit d'une rare Daytona première série, dont le fonctionnement nous a donné toute satisfaction le jour des prises de vue et dont l'histoire est complètement retracée et limpide dont le chanteur des « Mots bleus »...une invitation au voyage.

with the number 659 EA 92. We have the copy of the registration document which confirms that it was then registered in 1983 with the number 84 EHZ 75 in the name of Véronique Bevilacqua, the wife of the famous French singer Christophe, who was in the habit of putting the papers of his many cars in his wife's name.

Christophe kept the Italian sports car for ten years. On a side note, one of his friends lent him a large amount of money in exchange for the Daytona. As he was unable to pay him back, his friend kept the car and registered it in his name on 23 April 1993, but never drove it. The Ferrari was bought on 25 July 2002 by its current owner, a Parisian who had grown up with the magnificent cars his father had owned, notably a Bugatti 57 SC Atalante in the 1930s and, later, a Ferrari 250 Coupé PF. As soon as he bought the car, he sent it to the specialist Alain Coquelet for a complete restoration of the body and interior. Coquelet did a remarkable job, respecting its original specification and keeping the original leather for both seats. This is a rare first-series Daytona, which performed to our complete satisfaction on the day of our photoshoot. Its history is clear and complete, including the time it spent with the singer of 'Mots bleus' ... Let's hit the road!

89

1964 FERRARI 250 LM BERLINETTA PAR PININFARINA

Châssis n° 5901
Moteur n° 5901
Numéro interne 138/LM
Gearbox n° 18

Estimation sur demande
Estimate on request

La participation aux enchères pour ce lot est soumise à une procédure d'enregistrement particulière. Si vous souhaitez enchérir sur ce lot, merci de vous rapprocher du bureau des enchères ou du département Motorcars minimum 48 heures avant la vente.

Participating in the auction on this lot is subject to a special registration process. If you would like to bid on this lot, please get in touch with the bidding office or the motor car department at least 48 hours before the sale.

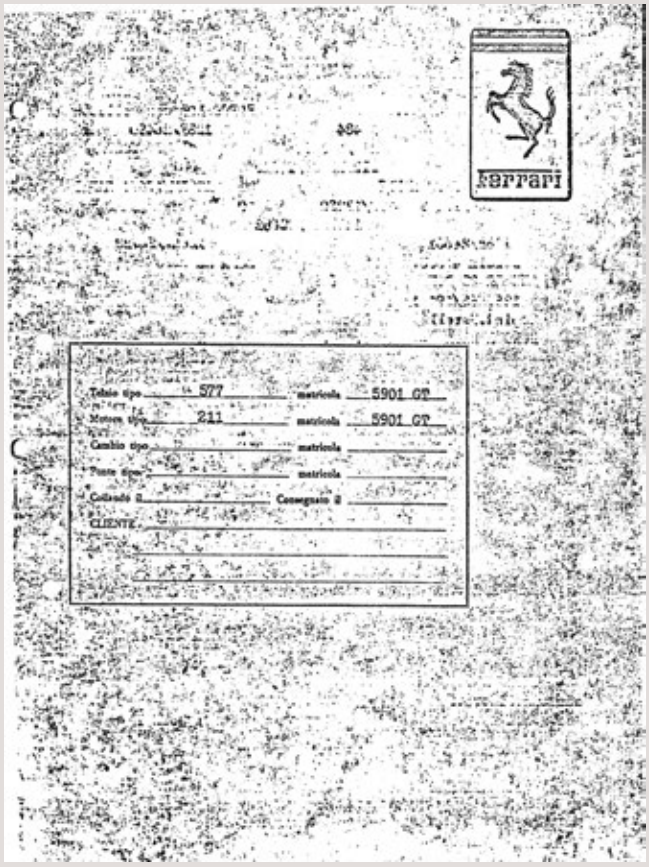
- 2023 : Anniversaire des 60 ans de la Ferrari 250 LM
- Un des chefs d'œuvre absolus de l'histoire de l'Automobile
- La 10e Ferrari 250 LM sur seulement 32 exemplaires construits
- Plus rare qu'une 250 GTO
- Modèle d'une importance historique capitale : le dernier modèle à avoir remporté les 24H du Mans en 1965 (Masten Gregory/Jochen Rindt)
- Matching numbers (châssis, moteur, boîte, carrosserie)
- Historique suivi, restaurée en 1998/1999 par DK Engineering
- Dans la même collection pendant 20 ans
- En cours de certification après validation par le comité Ferrari

- *2023: 60th anniversary of the Ferrari 250 LM*
- *One of the absolute masterpieces in the history of the Automobile*
- *The 10th Ferrari 250 LM of only 32 cars built*
- *Rarer than a 250 GTO*
- *Model of the utmost historical importance: the last model to have won the 24 Hours of Le Mans, in 1965 (Masten Gregory/Jochen Rindt)*
- *Matching numbers (chassis, engine, gearbox and body)*
- *Continuous history, restored in 1998/99 by DK Engineering*
- *In the same collection for 20 years*
- *Undergoing certification after recent validation by the Ferrari committee*

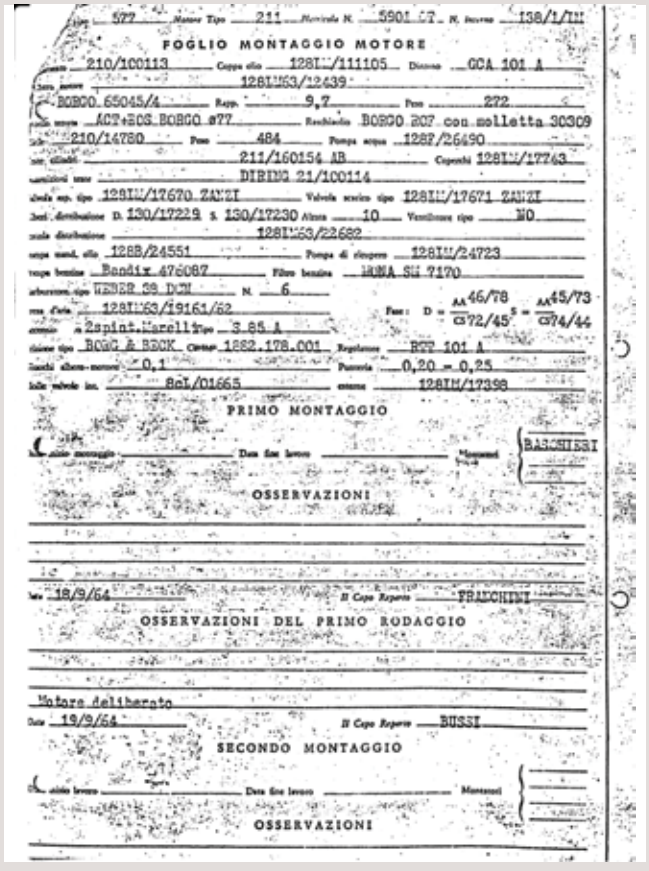





ferrari


Ferrari
Telaio tipo 577 matricola 5901 GT
Motore tipo 211 matricola 5901 GT
Cambio tipo matricola
Ponte tipo matricola
Consegnato a
CLIENTE


5901 GT
FOGLIO MONTAGGIO AUTOTELAIO
2400
577/560169
Disco 5343/69594 Caliper 577/680089
2 1/2"
Freno a mano Dunlop Complessivo 539/814
Disco 561/69664 Caliper VB 2242/43
1 13/16"
561/71056/57
577/700126/27
Dunlop Ant.6Jx15" ET 3770 Post. 7 1/5Jx15" ET 3807
564/640106 KUKI 62/1240
564/600532 KUKI 62/1231
ZF 564/900 DESTRA
564/800012
577/800055
577/820469
140
BORLETTI 67.6014
Tipo LU
WABCO & BECK 577/1062
577/980
564/C/640255
Scaglietti Berlinetta 250/LU
564/640165
240
0,25
564/600518
260
0,30
Barra stabilizzatrice post.577/600906
24/6/64
24/9/64


577 Motore Tipo 211 Matricola N. 5901 GT N. Incorso 138/1/LU
FOGLIO MONTAGGIO MOTORE
210/100113
128LU/111105
GCA 101 A
128LU63/12439
BOSCO 65045/4
9,7
272
ACF-BOS BOSCO 277
BOSCO 207 con molletta 30309
210/14780
484
1287/26490
211/160154 AB
128LU/17743
DIBIBO 21/100114
128LU/17670 ZANZI
128LU/17671 ZANZI
D. 130/17229 S. 130/17230
10
NO
128LU63/22682
1288/24551
128LU/24723
Bendix 476087
RUBA SU 7170
WEBER 38 DCN
6
128LU63/19161/62
3 85 A
BOSCO & BECK
1882.178.001
BCT 101 A
0,1
0,20 ÷ 0,25
SCL/01665
128LH/17398
PRIMO MONTAGGIO
BASCHIERI
OSSERVAZIONI
18/9/64
FRANCHINI
OSSERVAZIONI DEL PRIMO RODAGGIO
Motore deliberato
19/9/64
BUSSI
SECONDO MONTAGGIO
OSSERVAZIONI


FOGLIO MONTAGGIO CAMBIO
564/940
18
564/600218/AB Cop.post.577/820578
5 ingranaggi CLA bonderizzati
26/29
560/55535/37
577/975
MORIAIS
23/9/64
GIUSTI LUO
FRANCHINI
577
5901 GT
FOGLIO MONTAGGIO PONTE
11-35
RIV BII 40
561/68664
VB 2242/43
VBO 4173 K Dunlop



GIACOMO COSTA FU ANDREA

OVERSEAS CONSOLIDATED CO., Ltd.

BILL OF LADING

SHIP (M.S./S.S.) MARIA COSTA — FLAG — PIER — PORT OF LOADING LEGHORN

PORT OF DISCHARGE FROM SHIP NEW YORK

SHIPPER ANDREA MERCANTO S.P.A.

CONSIGNEE, ORDER OF LUIGI CHINETTI MOTORS INC.-780 11th Av. NEW YORK 19 N.Y.

ADDRESS ARRIVAL NOTICE TO LUIGI CHINETTI MOTORS INC.-780 11th Av. NEW YORK 19 N.Y.

THE SCOPE OF THE VOYAGE IS DESCRIBED IN CLAUSE 3 HEREOF. PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER OF GOODS

MARKS AND NUMBERS	NO. OF PKGS.	SHIPPER'S DESCRIPTION OF GOODS AND CONTENTS OF PACKAGES	GROSS WEIGHT KGS.	MEASUREMENT
S.F. 907	1	One FERRARI 250 Le Mans automobile bodied competition berlinetta complete with five wire wheels and tires, set of tools ENGINE CHASSIS n°5901	900.-	
S.F. 908	1	crate SPARE PARTS FOR CAR	54.-	
S.F. 909	1	carton SPARE PARTS FOR CAR	10.-	
NEW YORK				
Made in Italy				

ORIGINALE

"FREIGHT PAYABLE AT DESTINATION"

Received ... 60sh 662.00

HEAVY LIFT CHARGES:

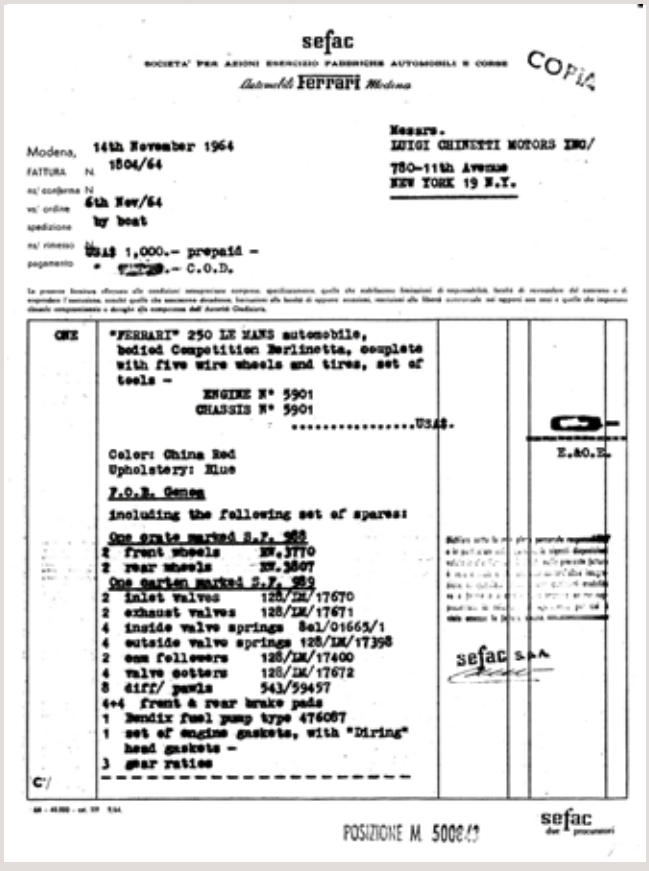
FREIGHT PAYABLE AT DESTINATION

Dated at Leghorn, 19 NOV. 1964

GOODS ACTUALLY ON BOARD

B/L No. 16

Terms of Bill of Lading continued on back hereof



sefac

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZIO FABBRICHE AUTOMOBILI E CORSE

Automobili Ferrari Modena

COPIA

Modena, 14th November 1964

FATTURA N. 1504/64

n/ conferma N

v/ ordine 6th Nov/64

spedizione by boat

n/ rimesso US$ 1,000.- prepaid -

pagamento * .- C.O.D.

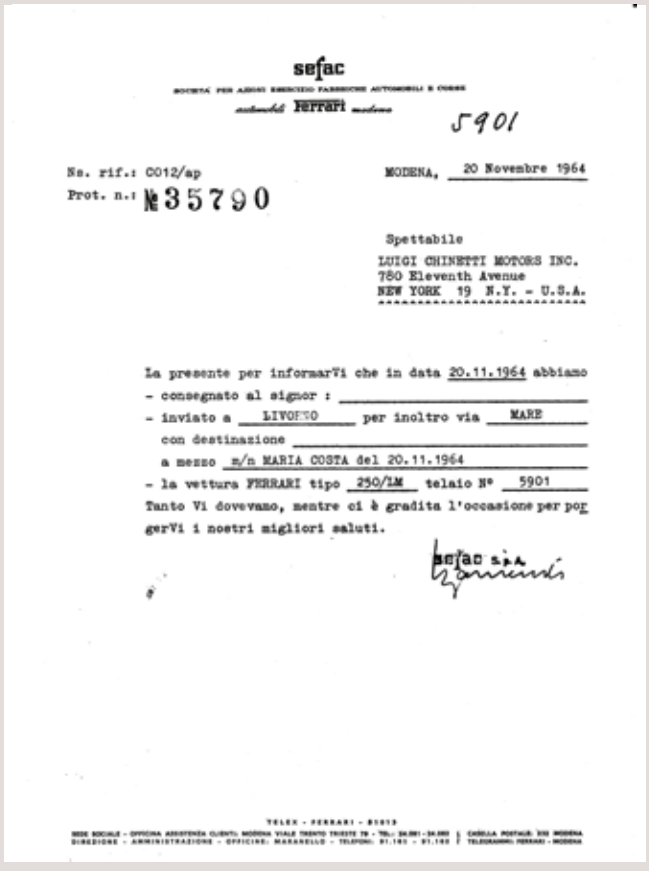
Messrs.
LUIGI CHINETTI MOTORS INC/
780-11th Avenue
NEW YORK 19 N.Y.

ONE	"FERRARI" 250 LE MANS automobile, bodied Competition Berlinetta, complete with five wire wheels and tires, set of tools -	
	ENGINE N° 5901	
	CHASSIS N° 5901	
	.....US$.	C.I.F.
	Color: China Red	
	Upholstery: Blue	
	F.O.B. Genoa	
	including the following set of spares:	
	One crate marked S.F. 908	
2	front wheels NN.3770	
2	rear wheels NN.3807	
	One carton marked S.F. 909	
2	inlet valves 128/LM/17670	
2	exhaust valves 128/LM/17671	
4	inside valve springs Sel/01665/1	
4	outside valve springs 128/LM/17398	
2	cam followers 128/LM/17400	
4	valve cotters 128/LM/17672	
8	diff/ pawls 543/59457	
4+4	front & rear brake pads	
1	Bendix fuel pump type 476087	
1	set of engine gaskets, with "Diring" head gaskets -	
3	gear ratios	

sefac S.p.A.

sefac due procuratori

POSIZIONE M. 5008/3



sefac

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZIO FABBRICHE AUTOMOBILI E CORSE

automobili Ferrari modena

5901

Ns. rif.: CO12/ap

Prot. n.: N35790

MODENA, 20 Novembre 1964

Spettabile
LUIGI CHINETTI MOTORS INC.
780 Eleventh Avenue
NEW YORK 19 N.Y. - U.S.A.

La presente per informarVi che in data 20.11.1964 abbiamo
- consegnato al signor :
- inviato a LIVORNO per inoltro via MARE
con destinazione
a mezzo m/n MARIA COSTA del 20.11.1964
- la vettura FERRARI tipo 250/LM telaio N° 5901

Tanto Vi dovevamo, mentre ci è gradita l'occasione per porgerVi i nostri migliori saluti.

sefac S.p.A.

TELEX - FERRARI - 51013

SEDE SOCIALE - OFFICINA ASSISTENZA CLIENTI: MODENA VIALE TRENTO TRIESTE 76 - TEL. 34.091 - 34.092 | CASELLA POSTALE 232 MODENA
DIREZIONE - AMMINISTRAZIONE - UFFICINE: MARANELLO - TELEFONI: 91.193 - 91.193 | TELEGRAMMI: FERRARI - MODENA



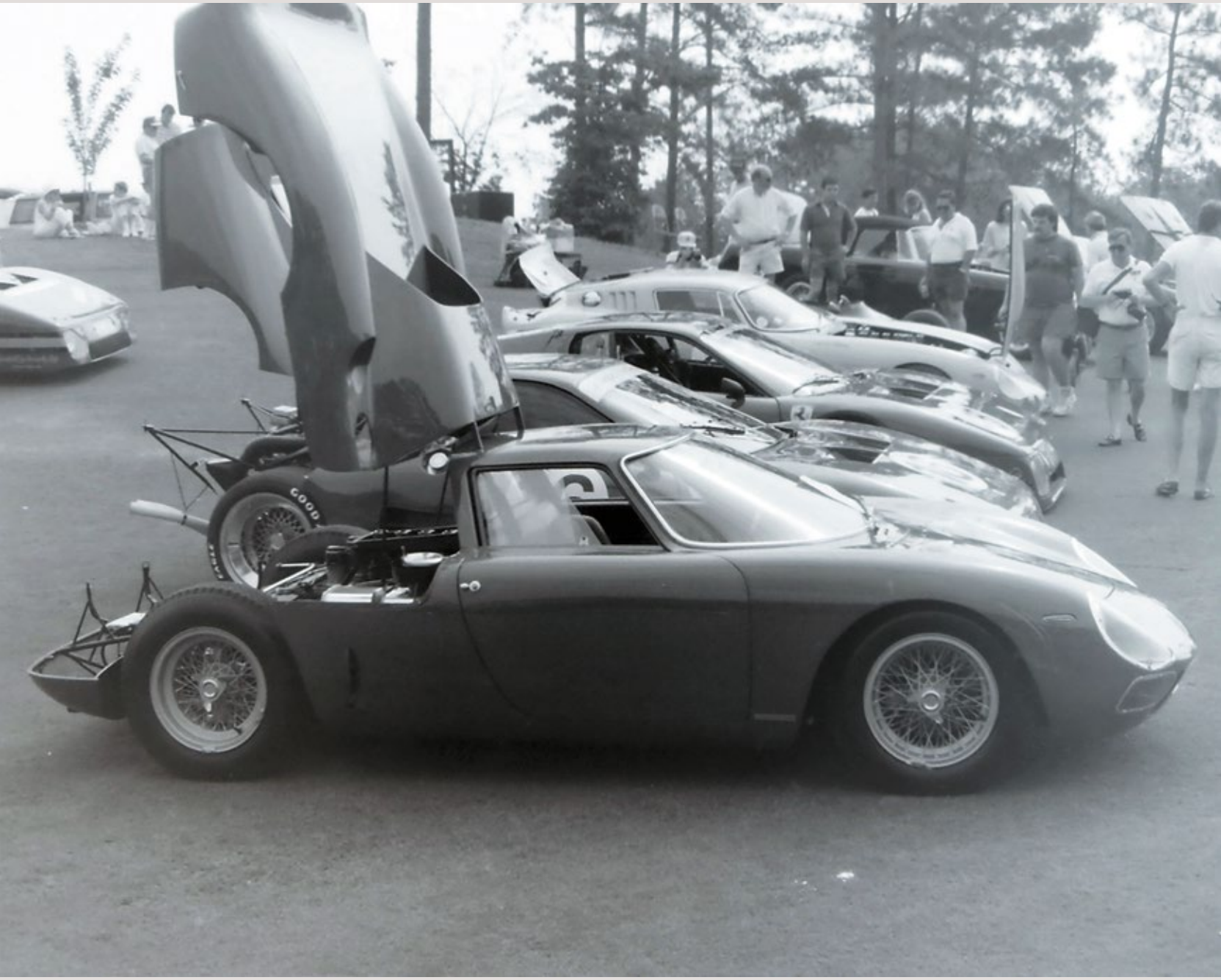
#5901 at Lime Rock in 1974 © Marcel Massini

Ils ont gagné ! La Ferrari 250 LM de Masten Gregory et Jochen Rindt vient de passer en tête la ligne d'arrivée des 24 Heures du Mans, déjouant les pronostics qui annonçaient une victoire de Ford ! En 1965, Ferrari domine la course mancelle, arrivant en 1ère (250 LM) 2nde(250 LM) 3e (275 GTB) et 6e (250 LM) positions. Ainsi, ce modèle va devenir en 1965 dans le cœur des aficionados le symbole de la victoire de David contre Goliath, de la résistance de Ferrari et ses moyens limités à la redoutable armada de Ford, dans le cadre d'un affrontement qui est devenu l'un des plus suivis et des plus acharnés de l'histoire de la course automobile. En plus d'avoir signé la dernière des neuf victoires de Ferrari à la course mancelle, la 250 LM est l'ultime représentante en compétition de la noble famille des 250, dans la lignée des Testa Rossa et des GTO, tout en annonçant la fabuleuse lignée des Ferrari à moteur central.

Dévoilée au Salon de Paris d'octobre 1963, la 250 LM est une version berlinette de la 250 P qui, présentée en mars précédent, peut déjà s'enorgueillir de nombreux succès en course, avant une victoire au Mans en 1964. Conçue sous l'autorité de l'ingénieur en chef Carlo Chiti, c'est la première Ferrari de compétition à moteur V12 en position centrale. La 246 SP avait inauguré en 1961 cette nouvelle architecture, mais avec un moteur V6.>>>

They had won! The Ferrari 250 LM driven by Masten Gregory and Jochen Rindt was the first over the line at the 24 Hours of Le Mans, defying the predictions of a win for Ford! In 1965, Ferrari dominated the race, coming in 1st (250 LM) 2nd (250 LM) 3rd (275 GTB) and 6th (250 LM). And so in 1965, for motorsport enthusiasts this model came to symbolise the victory of David over Goliath, the resistance that Ferrari, with its limited resources, put up against Ford's mighty armada in a confrontation which would be one of the most keenly followed and bitterly disputed in the history of motorsport. As well as achieving the last of Ferrari's nine victories at Le Mans, the 250 LM was the last in the noble family of 250s to go racing, following the Testa Rossa and GTO models and heralding the fantastic line of mid-engined Ferraris to come.

Unveiled at the Paris Motor Show in October 1963, the 250 LM was a berlinetta version of the 250 P, presented in March that year, which could already boast several victories in competition, before going on to win at Le Mans in 1964. Designed under the direction of the chief engineer Carlo Chiti, it was the first competition Ferrari with a centrally-mounted V12 engine. The 246 SP had introduced this new layout in 1961, but with a V6 engine>>>



#5901 at Lime Rock in 1974 © Marcel Massini

#5901 at Lime Rock in 1974 © Marcel Massini



#5901 at Lime Rock in 1974 © Marcel Massini

>>>Pour la 250 LM, Scaglietti a signé une forme magistrale, dont l'avant effilé dessine un contraste étonnant avec l'arrière long et musclé qui révèle la présence d'une puissante mécanique. Le petit arceau central apporte de la légèreté au pavillon, et l'un des éléments les plus spectaculaires est le vaste capot qui se lève comme une cathédrale pour dévoiler les entrailles de cette machine radicale. Avec la 250 LM, Enzo Ferrari souhaite prendre la suite de la 250 GTO et la faire homologuer en GT. Mais si les officiels de la FIA ont fermé les yeux sur les arguments tendancieux du Commendatore ayant permis l'homologation de la 250 GTO (qu'il avait annoncée comme une simple évolution de la 250 GT), cette fois ils ne se laissent pas faire et exigent la production des 100 exemplaires requis. Or Ferrari n'en produira que 32, si bien que la 250 LM restera en catégorie « Prototypes » et devra se mesurer à des voitures plus puissantes, >>>

>>>***For the 250 LM, Scaglietti created a masterpiece of design, the streamlined front a striking contrast to the car's long, muscular rear, which revealed the presence of a powerful engine. The small central arch brought a lightness of touch to the roof, while one of the car's most spectacular features was its huge bonnet which opened like a cathedral to expose the inner workings of this radical machine.With the 250 LM, Enzo Ferrari wanted to follow on from the 250 GTO and homologate the car as a GT. But while the FIA's officials had turned a blind eye to the Commendatore's tendentious arguments which had enabled him to homologate the 250 GTO (which he had presented simply as an evolution of the 250 GT), this time they were having none of it and insisted that the 100 cars required were built. But Ferrari only produced 32, so the 250 LM had to remain in the 'Prototype' category and compete*** >>>



#5901 in Moroso 1993 © Marcel Massini





>>> dont la plus emblématique sera la Ford GT40 mentionnée plus haut. Glorieuse protagoniste du duel Ford-Ferrari, la 250 LM a magnifiquement défendu les couleurs du constructeur italien en compensant son déficit de puissance par des qualités de tenue de route et de maniabilité qui faisaient défaut à d'autres voitures plus puissantes. Carlo Chiti avait vu juste en réussissant à convaincre Enzo Ferrari de passer au moteur arrière, alors qu'il y était réticent.

D'ailleurs, la 250 LM aurait dû s'appeler 275 LM (selon la nomenclature Ferrari reprenant la cylindrée unitaire) car après l'exemplaire du Salon de Paris, les suivants ont reçu un moteur 3,3 litres ; espérant tromper la vigilance de la FIA pour les raisons évoquées plus haut, Enzo Ferrari avait souhaité conserver l'appellation 250.

Compte tenu de sa conception, la 250 LM était destinée à la piste beaucoup plus qu'à la route, et la plupart des exemplaires produits ont connu les affres de la compétition et ses aléas. Ce n'est toutefois pas le cas de la voiture que nous présentons, dont la carrière>>>

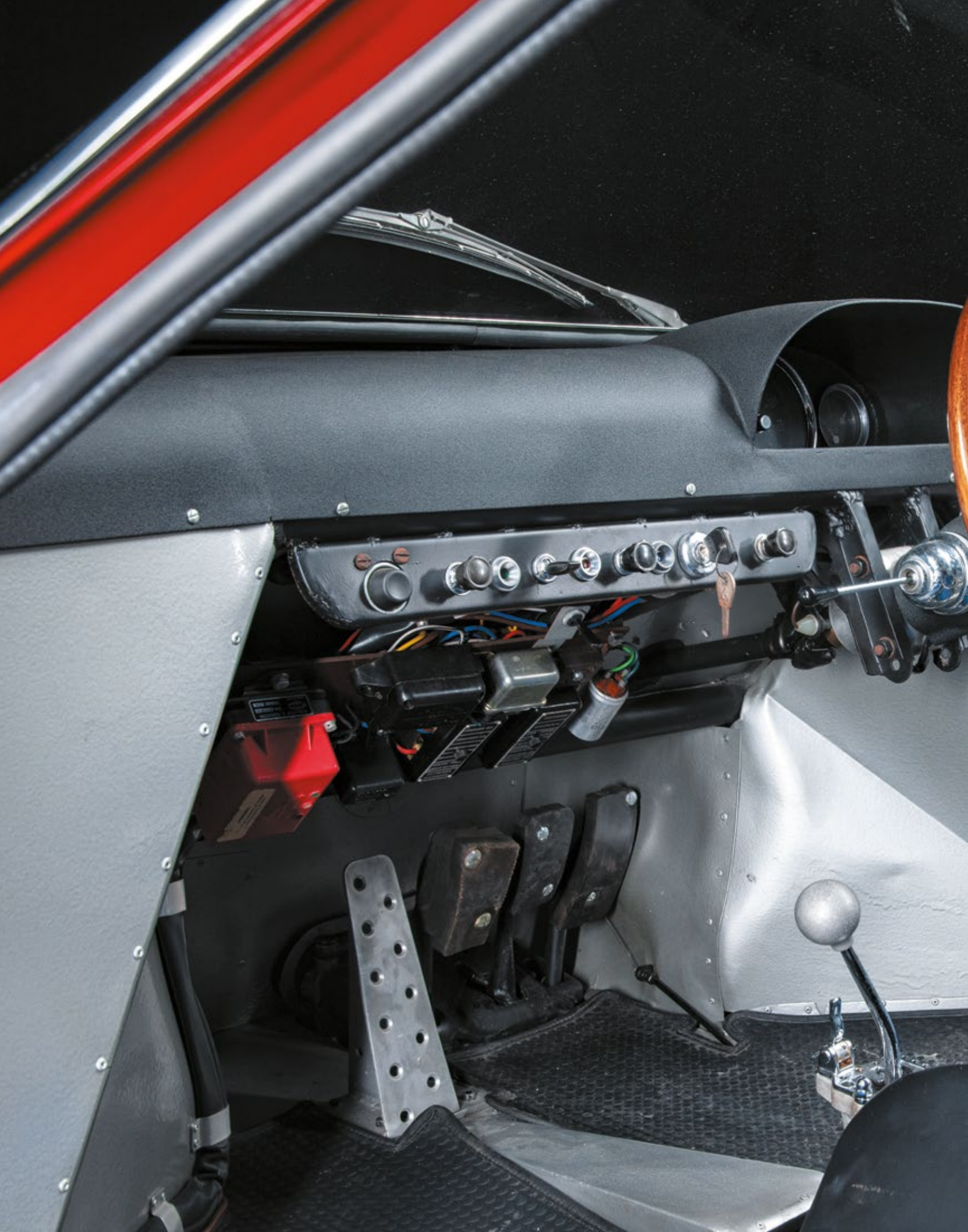
>>> ***with much more powerful cars, the most formidable of which was Ford's GT40. A brilliant protagonist in the duel opposing Ford and Ferrari, the 250 LM defended the cause of the Italian manufacturer, making up for its lack of power with its roadholding and handling, which some of the other, more powerful cars could not match. Chiti had been right when he succeeded in convincing a reluctant Enzo Ferrari to adopt the rear-engined layout.***

The 250 LM should really have been named the 275 LM (according to Ferrari's naming convention based on the individual cylinder displacement) as the cars which followed the model displayed at the Paris Motor Show were equipped with a 3.3-litre engine. Hoping to go undetected by the FIA, for the reasons outlined above, Enzo Ferrari wanted to keep the '250' model name.

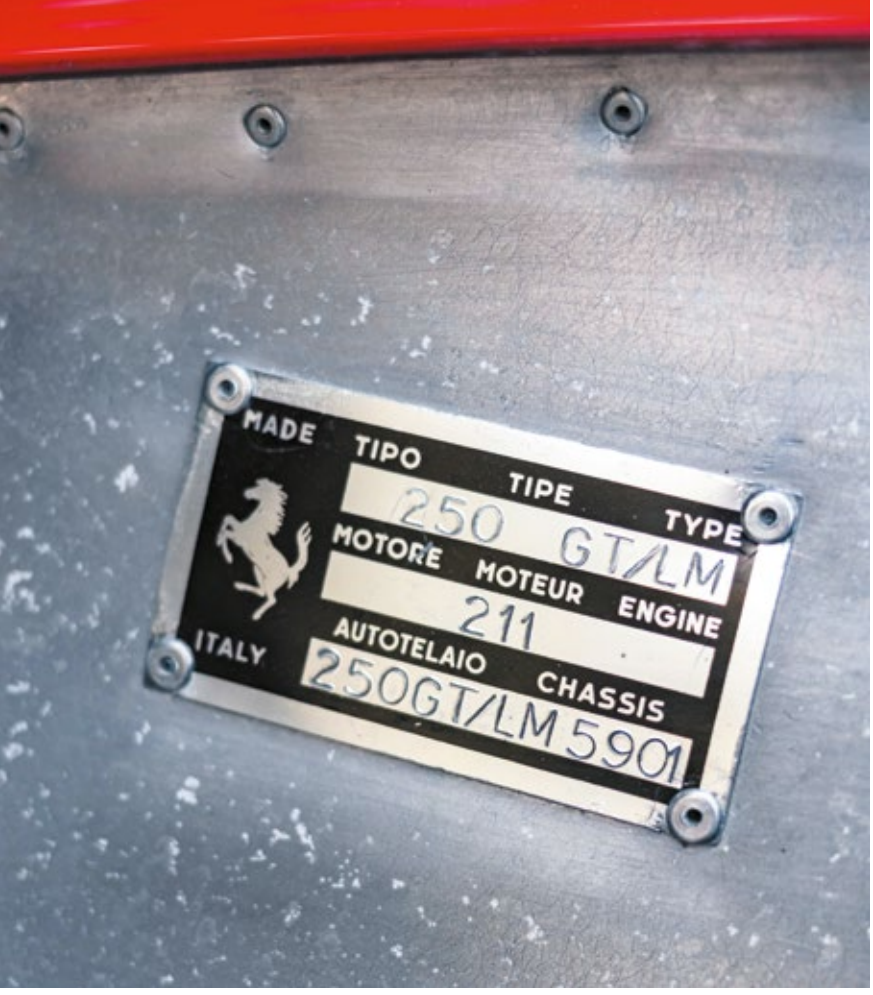
Given its design, the 250 LM was intended for the racetrack more than the road, and most of the cars produced suffered the trials and tribulations of a career in competition. This was not >>>



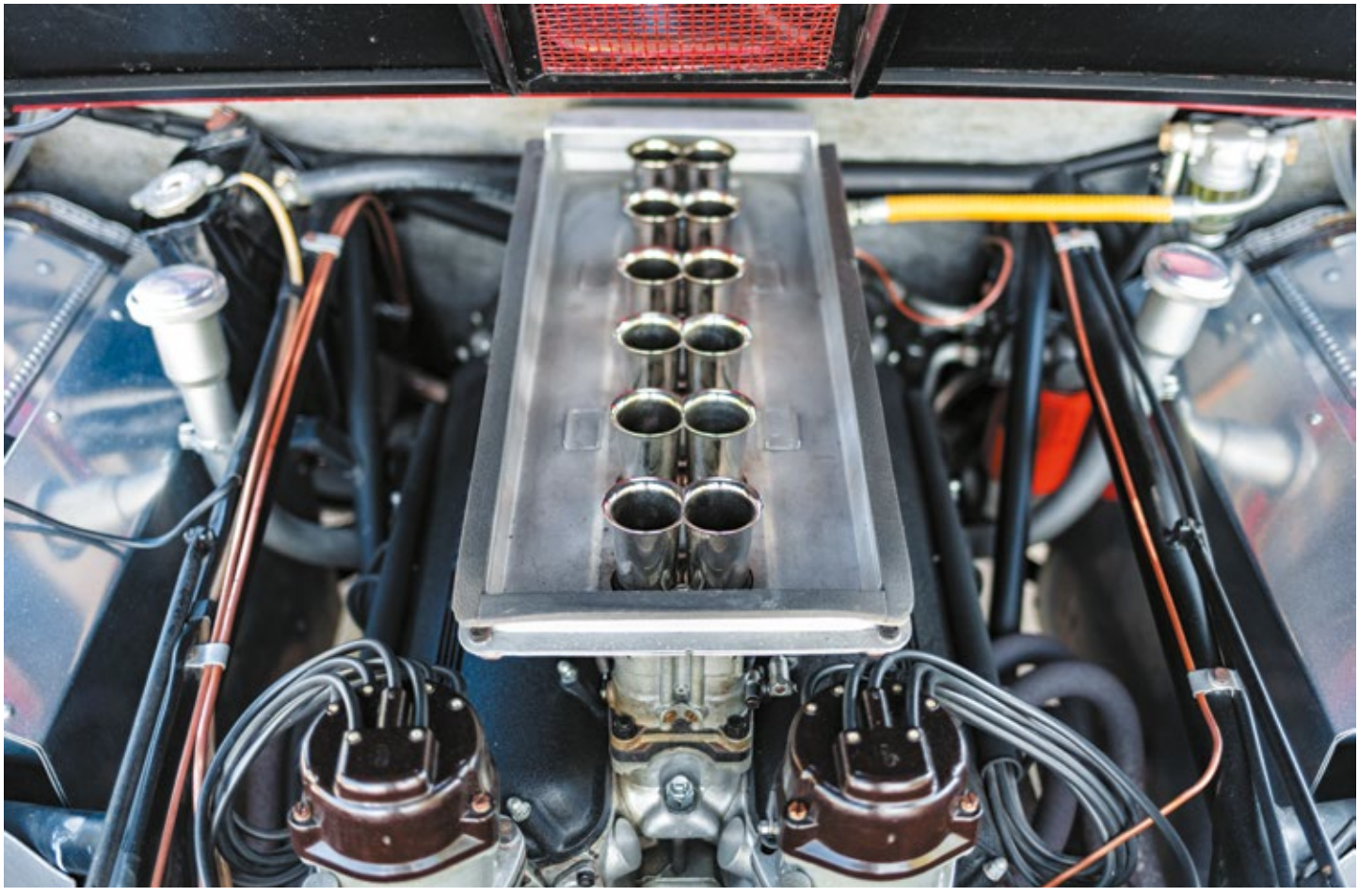





BENZINA


MADE
ITALY
TIPO
TIPE
TYPE
250 GT/LM
MOTORE
MOTEUR
ENGINE
211
AUTOTELAIO
CHASSIS
250GT/LM 5901


5901





>>> s'est déroulée entre les mains de particuliers et de collectionneurs qui ne l'ont jamais engagée en course. Elle était certes présente en 1966 aux 24 Heures de Daytona, mais comme simple voiture de réserve. C'est ce qui explique qu'elle soit aujourd'hui magnifiquement préservée d'origine, comme nous allons le voir plus loin. L'historique complet de cette œuvre d'art est établi et documenté par le spécialiste de la marque Marcel Massini. Selon la fiche de fabrication de cette 250 LM, son châssis tubulaire a été fourni à la carrosserie Scaglietti, à Modène, le 24 juin 1964. Le 18 septembre, l'assemblage du moteur, effectué par le mécanicien Baschieri, s'est achevé sous le contrôle du contremaître Amos Franchini. >>>

>>>*the case, however, for the car we are presenting, which has spent its life in the hands of private owners and collectors who never took it racing. It was admittedly present at the 24 Hours of Daytona in 1966, but only as a spare car. This explains its magnificently preserved original condition today, as we shall shortly see.*

The full history of this work of art has been prepared and documented by the Ferrari specialist Marcel Massini. According to the build card for this 250 LM, its tubular chassis was supplied to the Carrozzeria Scaglietti in Modena on 24 June 1964. On 18 September, the final assembly of the engine was carried out by the mechanic Baschieri, >>>







>>>C'est ce même Amos Franchini qui a supervisé l'assemblage de la boîte de vitesses, terminé le 23 septembre par Ivo Giusti. La commande officielle de Luigi Chinetti, patron du N.A.R.T. (North American Racing Team) et importateur de la marque basé à New York, date du 6 novembre suivant, suivie le 14 par la facture du constructeur. Le 20 novembre, la voiture était acheminée au port de Livourne et embarquée à bord du cargo Maria Costa, qui a ensuite fait route pour New York. Après son arrivée, la voiture est vendue par Chinetti à son premier propriétaire, Raymond John Augusterfer, résident à Philadelphie.

Les 5 et 6 février 1966, cette Ferrari 250 LM est utilisée comme voiture de réserve pour les 24 Heures de Daytona par le N.A.R.T., mais aucune avarie n'ayant stoppé les voitures engagées, elle ne prendra pas part à la course et restera dans le paddock. L'année suivante, Luigi Chinetti reprend la voiture et la vend en 1968 à George Arents, de Warren, puis en 1969 à Walter et Irene Young, de Wilton. Après un passage chez Kirk F. White Motorcars (Philadelphie), la voiture est achetée le 29 juin 1970 par William B. Rearden (Villanova, Pennsylvanie), pour la somme de 16 500 $ avec, en soulte, sa Ferrari 330 P Spider. Rearden la garde huit ans, le temps qu'elle apparaisse dans le numéro 37 de Prancing Horse, le bulletin du Ferrari Club of America, à côté de la 330 LMB et de la Dino 246 GTS de sa collection. Son propriétaire a par ailleurs l'occasion de l'utiliser le 1er juin 1974 lors du meeting annuel du club Ferrari sur le circuit de Lime Rock, puis lors de la Ferrari Parade organisée en ouverture de la course de F1 de Watkins Glen, le 5 octobre 1975.>>>

>>>*supervised by the foreman Amos Franchini. It was Franchini too who oversaw the assembly of the gearbox, completed on 23 September by Ivo Giusti. The official order placed by Luigi Chinetti, the owner of the N.A.R.T. racing team and Ferrari importer based in New York, was dated 6 November 1964 and was followed on the 14th by the manufacturer's invoice. On 20 November, the car was dispatched to the port of Livorno and loaded onto the cargo ship 'Maria Costa', which then set sail for New York. After it arrived, Chinetti sold the car to its first owner, Raymond John Augusterfer, from Philadelphia.*

On 5 and 6 February 1966, the 250 LM was used by the N.A.R.T. team as a spare car at the 24 Hours of Daytona, but as none of the cars entered suffered any damage, it remained in the paddock and did not take part in the race. The following year, Chinetti bought the car back, before selling it in 1968 to George Arents, from Warren, and then in 1969 to Walter and Irene Young, from Wilton. After passing through Kirk F. White Motorcars in Philadelphia, the car was bought on 29 June 1970 by William B. Rearden (of Villanova, Pennsylvania), in exchange for his Ferrari 330 P Spider and the sum of 16,500 $. Rearden kept it for eight years, during which it appeared in issue 37 of Prancing Horse, the magazine of the Ferrari Club of America, next to the 330 LMB and Dino 246 GTS in his collection. Its owner also had the opportunity to drive it at the annual meeting of the Ferrari Club at Lime Rock on 1 June 1974 and then during the Ferrari Parade organised before the start of the F1 race at Watkins Glen on 5 October 1975.>>>











>>> En février 1978, Rearden vend sa 250 LM n°5901 à Robert Bodin, de Minneapolis, et elle reçoit l'immatriculation « CWR 118 » dans le Minnesota. Bodin la présente le 25 juin 1978 au quatrième meeting annuel du Ferrari Club of America, à Road Atlanta, et l'utilise à nouveau en juin de l'année suivante sur ce même circuit. Après une remise en état, il la cède le 16 janvier 1982 à Joseph Rosen, de Patchogue (New York), qui l'immatricule « FIAT-X-19 ». Au cours des quelques dix années suivantes, Rosen la sort régulièrement lors de meetings et concours du Ferrari Club of America ou lors de courses historiques comme celles de Laguna Seca, Elkhart Lake ou Mosport.

En septembre 1995, cette 250 LM n°5901 est proposée à la vente par Ferrari of San Francisco, pour la somme de 1 600 000 $. C'est par cet intermédiaire qu'elle entre dans la collection de Massimo Ferragamo, fils du fondateur de la marque éponyme de haute-couture, alors PDG de la marque aux USA, résident à New York, qui la cède en novembre 1997 au grand collectionneur et propriétaire d'hôtels, Mody Enav, basé à Genève. Elle est alors confiée au spécialiste de la marque, DK Engineering, en Angleterre pour une restauration complète qui durera 1998 et 1999. Elle reçoit l'immatriculation anglaise « 619 TOD ». Après une présentation en juin 1999 au Concours d'élégance Louis Vuitton organisé au Hurlingham Club, elle est vendue en mars 2002 à Jean Guikas qui la cède la même année à un grand collectionneur européen.>>>

>>> ***In February 1978, Rearden sold his 250 LM no. 5901 to Robert Bodin from Minneapolis, and it was registered as 'CWR 118' in Minnesota. Bodin showed the car on 25 June 1978 at the fourth annual meeting of the Ferrari Club of America, at Road Atlanta, and drove it there again in June the following year. Following some restoration work, he sold the car on 16 January 1982 to Joseph Rosen, from Patchogue (New York), who registered it with the number 'FIAT-X-19'. Over the next ten years, Rosen regularly took the car out for meetings and concours events of the Ferrari Club of America or for historic race meetings such as those held at Laguna Seca, Elkhart Lake or Mosport.***

In September 1995, no. 5901 was offered for sale by Ferrari of San Francisco, at a price of 1,600,000 $. It was through this dealership that the car joined the collection of Massimo Ferragamo, the son of the founder of the Ferragamo fashion house, who was the company's CEO in the USA at the time and lived in New York. Ferragamo sold it in November 1997 to the leading collector and hotel owner, Mody Enav, based in Geneva. The car was then sent to the Ferrari specialist DK Engineering in England for a complete restoration, which lasted through 1998 and 1999. It was given the British registration number '619 TOD'. After being presented in June 1999 at the Louis Vuitton Concours d'élégance held at the Hurlingham Club, it was sold >>>





>>> Celui-ci ne l'a que très peu utilisé en 20 ans, ne parcourant que quelques 2000 kms depuis sa restauration chez DK.

Aujourd'hui, la voiture se présente dans un superbe état et dans ses spécifications d'origine. Un article publié en 1999 dans Classic & Sports Car sur cette même 250 LM, sous la plume de Mick Walsh, fournit d'intéressantes informations sur sa remise en état par DK Engineering. Phil Ashley, qui s'est chargé de la restauration, précise à propos de la carrosserie : *« Une fois que nous avons décapé la peinture, nous avons découvert plusieurs "manques", dont un léger choc arrière. Le propriétaire voulait absolument conserver la carrosserie d'origine, si bien que les réparations ont pris plus de temps que prévu. (...). La préparation pour la peinture a elle aussi réclamé plus de temps, mais c'est le prix à payer quand vous voulez conserver la tôle d'origine. Le propriétaire a été très compréhensif. »* Ainsi, la carrosserie d'origine a pu être préservée en totalité, ce qui est rare pour une voiture de ce type et de cet âge.

La mécanique a posé moins de problèmes, car il s'agit du V12 Ferrari classique de cette époque dans sa version 3,3 litres, avec un vilebrequin à sept paliers, deux arbres à cames en tête commandés par chaîne et six carburateurs Weber. *« Une fois révisé, nous avons obtenu 300 ch au banc, »* précisait Phil Ashley dans l'article cité. Le châssis tubulaire est robuste mais certains tubes font office de conduite d'eau ou d'huile, ce qui peut provoquer des dégâts. *« Ils deviennent poreux et peuvent se transformer en cauchemar une fois la voiture remontée. »* Ils ont donc été vérifiés avant. *« La mécanique ne présente pas de vice ni de défaut caché, et elle est assez simple, »* concluait Ashley dans cet article.

Comme elles font toutes deux parties de la célèbre famille des Ferrari 250, il arrive souvent que la 250 LM soit comparée à la 250 GTO, l'autre mythe Ferrari. Mais l'architecture de la GTO est totalement différente avec son moteur placé à l'avant et construite à 36 exemplaires.

Nous sommes avec la Ferrari 250 LM dans une tout autre dimension avec, pour la première fois de l'histoire de la marque, son moteur placé en position centrale arrière, reprenant le châssis de la 250 P avec son moteur V12 3,3L de cylindrée développant 320 ch. Quant à son dessin signé Pininfarina, il reprend les lignes de la 250 P avec l'ajout d'un toit se prolongeant sur la partie arrière, comme sculpté par l'aérodynamisme. Ses ouïes d'aération lancent la ligne galbée des ailes arrière et du capot. De toute beauté.

Nous pouvons laisser la parole à un pilote qui connaît très bien les deux, David Piper, qui s'exprimait dans l'article de Classic & Sports Car mentionné plus haut : *« J'ai beaucoup d'affection pour les LM et j'aime toujours beaucoup piloter la mienne. Pour moi, elle est deux fois une GTO et elle est encore très sous-estimée. Elle est plus sophistiquée, beaucoup plus rapide et la boîte de vitesses et la direction sont fabuleuses. Sur les circuits vraiment rapides comme Daytona, Sebring, Le Mans et Reims, elle était très véloce et surpassait bien des voitures plus puissantes. »*

A ces propos d'un connaisseur indiscuté, on peut ajouter la signification historique du modèle qui a ouvert la voie aux Ferrari de compétition à moteur central. Sa forme spectaculaire et sa mécanique brillante complètent cette forte personnalité, pour faire de la Ferrari 250 LM un des plus grands jalons de l'histoire de la course automobile.

>>> ***in March 2002 to Jean Guikas, who re-sold it the same year to a leading European collector. Its new owner used it very little over 20 years, covering only 2000 km or so since its restoration by DK.***

Today, the car is in superb condition and to its original specification. An article written by Mick Walsh and published in Classic & Sports Car in June 1999 on this very 250 LM provides some interesting information about its restoration by DK Engineering. Phil Ashley, who was responsible for the work, explained about the body: "Once we'd stripped the paint off, you could see evidence of several 'offs', including a rear shunt. The owner was determined to keep the original body, so repairs took longer than planned. (...). The preparation for paint also ran over on time, but that's always the price if you try to keep original metal. The owner was understanding." The original bodywork could therefore be kept in its entirety, which is rare for a car of this type and age.

The engine presented fewer problems, as it was the classic Ferrari V12 from the period, in 3.3-litre guise with a crankshaft with seven main bearings, twin chain-driven overhead camshafts and six Weber carburettors. "Once we'd freshened it up, it produced about 300 bhp during dyno checks", Phil Ashley noted in the article quoted above. The tubular chassis is strong, but some of the tubes are used to channel water or oil, which can cause damage. "These turn porous and can become a nightmare once the car is assembled." They were therefore checked beforehand. "The engineering has no tricks, no black boxes hidden away, and is actually relatively basic", Ashley concluded in the article.

As they both belong to the famous 250 family, the 250 LM is often compared to the 250 GTO, that other legendary Ferrari. But the layout of the GTO, of which 36 examples were built, is completely different, with its engine mounted at the front.

The Ferrari 250 LM is in a different league altogether: for the first time in the history of the marque, the engine was mid-rear mounted, using the chassis of the 250 P with its 3.3-litre V12 engine producing 320 bhp. The 250 LM's design by Pininfarina drew on the styling of the 250 P, with the addition of a roof extending over the rear section of the car, as if sculpted by aerodynamics. The air intakes mark the start of the curved lines of its wings and bonnet. It is simply exquisite.

Let us defer to a racing driver who knows both models very well, David Piper, who said in the article in Classic & Sports Car mentioned above: "I have lots of affection for LMs and still love driving mine. For me it's twice the car a GTO is and is still very underrated. It's more sophisticated, much quicker and the gearbox and steering are fabulous. On really fast circuits such as Daytona, Sebring, Le Mans and Reims, it was very quick in a straight line and would outperform many more powerful cars."

To these words of an undisputed connoisseur should be added the historical significance of a model which opened the way for mid-engined Ferraris in competition. Its spectacular design and outstanding engine add to the Ferrari 250 LM's strong character, making it one of the most important milestones in the history of motor racing.

This 250 LM is one of only two cars from the 32 examples built which has not raced and



Cette 250 LM est l'une des deux sur les 32 exemplaires produits à ne pas avoir couru et donc à avoir été préservée des affres de la course ; elle possède donc tous les éléments, châssis tubulaire complet, moteur, boîte, carrosserie, inspectés et confirmés par le service Ferrari Classiche. Nous invitons les acheteurs intéressés à consulter le dossier historique qui accompagne cette 250 LM qui, faut-il le préciser, sera accueillie à bras ouverts dans tous les évènements historiques de la planète, qu'ils se déroulent sur le bitume d'un circuit ou la pelouse d'un golf.

2023 célèbre les 60 ans de la naissance de la Ferrari 250 LM et la voiture de la vente sera bien évidemment éligible au rallye organisé à cette occasion par l'usine ; un club encore plus fermé que celui des 250 GTO puisque ce joyau restera toujours plus rare...

has thus been protected from the rigours of competition: it is therefore complete in every particular, including the entire tubular chassis, engine, gearbox and bodywork, which have been inspected and corroborated by Ferrari Classiche. We invite interested buyers to consult the history file accompanying this 250 LM, which, need it be said, will be welcomed with open arms at all historic events around the world, whether on the asphalt of a racetrack or the lawns of a golf course.

In 2023, the Ferrari 250 LM will celebrate its 60th anniversary and the car offered for auction will naturally be eligible for the rally organised by the factory to mark the occasion; it is a club which is even more select than that of the 250 GTO, since this gem will always be even rarer ...





90

CIRCA 1880 HIPPOMOBILE FÉLIX BARREYRE OMNIBUS

Sans titre de circulation
Unregistered

25.000 - 35.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Témoignage exceptionnel d'une autre époque
- Dans un superbe état, restauré
- « Ne jamais oublier d'où on vient ! »

- *Exceptional representation of another era*
- *In superb condition, restored*
- *"Never forget where you come from!"*



Dans cette vente de Rétromobile dont l'éclectisme des voitures présentées permettra à chacun d'entre vous de trouver son bonheur, il nous semblait touchant de rendre hommage à cette époque où les automobiles n'existaient pas encore ou se faisaient encore rares sur les chemins de France. Hors, lorsque nous avons vu cet omnibus dans le garage d'un de nos clients, nous avons eu un coup de foudre ! Nous nous devions de le présenter aux enchères pour attirer nos regards sur ce qui permettait à l'époque de se déplacer : l'hippomobile. Apparu dès l'Empire Romain, elle n'a que très peu évolué à travers les siècles, hormis les lames de suspensions et l'amortissement des chocs, les pièces d'attelage devenues plus confortables pour les chevaux et le confort intérieur.

Nous sommes ici en présence d'un petit omnibus des plus charmants, fabriqué à Bordeaux par Félix Barreyre, à la fin du XIXe siècle. Il se trouve dans un état remarquable, la banquette du cochet placé sur le toit de la carrosserie construite en bois. Juste derrière un coffre amovible à bagages est placé. L'intérieur est des plus cossus, recouvert de cuir noir capitonné.

Cet omnibus est un témoignage d'une époque et pourra parfaitement être utilisé par un amateur d'attelage de tradition, véritable sport équestre dont les passionnés ne manquent pas ou tout simplement par un collectionneur automobile qui tombera indéniablement sous son charme.

At this year's Retromobile auction, the eclecticism and wide choice of the cars on offer should allow each enthusiast to find what you are looking for. Therefore, it is only but appropriate that we pay tribute to the time when cars did not yet exist or were still very rare on the roads of France. However, when we saw this omnibus in the garage of one of our customers, we fell in love! We had to present it at the auction to draw our attention to what allowed people to get around at the time: the horse-drawn carriage. What came from the times of the Roman Empire, it changed very little over the centuries, apart from the suspension blades and shock absorption system, and the coupling parts which become more comfortable for the horses, as well as improving interior comfort. We have here a most charming little omnibus, made in Bordeaux by Félix Barreyre, towards the end of the 19th century. It is in a remarkable condition, the seat of the cochet placed on the roof of the body built in wood. Just behind there is a removable luggage compartment. The interior is very plush, covered in padded black leather. This omnibus bears witness to an era and could perfectly be used by a fan of horse-drawn carriages, or someone into equestrian sport of which there is no shortage of enthusiasts, or quite simply by a car collector who will undeniably fall under its spell.

91

1927 COTRE AURIQUE "RUNA VI"

Titre de navigation français
French title

80.000 - 120.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Miraculeusement sauvé, restauration très authentique, de grande qualité
- Magnifique voilier entièrement en bois
- Fait partie de la série des sept "Runa"

- *Miraculously saved, truly authentic and high-quality restoration*
- *Magnificent sailboat entirely in wood*
- *Part of the "Runa" series of seven*

« Runa VI » est un cotre aurique (voilier à un seul mât comportant au moins deux focs) construit en 1927 par le chantier des frères Nielsen, à Skovshoved, au Danemark. Avec sa coque et son mât en bois, il mesure 10,37 m de long et sa voilure est constituée d'une grand-voile de 47 m², une flèche de 13 m², une trinquette de 13 m², un foc de 12 m², un génois de 29 m² et un foc ballon de 55 m². Il est équipé d'un moteur Volvo D1-20 de 2013.

Ce bateau a été sauvé en 2011 par Yves Carcelle, alors PDG de Louis Vuitton, entreprise où il a conforté son goût pour l'univers de la voile lors de la Louis Vuitton Cup et de la Coupe de l'America. L'histoire est passionnante et intégralement racontée sur notre catalogue en ligne.

Lancé dans ce projet passionnant, Yves Carcelle, s'est lancé sur les traces de tous les Runa. C'est ainsi que des photos des travaux de restauration de Runa VII publiées par le chantier du Guip ont été remarquées par le propriétaire de Runa VI, qui s'apprêtait à le... brûler ! Yves Carcelle l'a évidemment acheté et en a confié la restauration, cette fois encore, au chantier du Guip, avec les mêmes spécialistes. Les travaux se sont déroulés en 2012-2013 et le bateau a été refait à grands frais tel qu'il était à l'époque, dans un respect fidèle à son authenticité. Sa première sortie a été pour la semaine du Golfe du Morbihan 2013 et il a participé également aux Voiles de St-Tropez.

Yves Carcelle avait retrouvé six des sept Runa et caressait le rêve de réunir tous ceux qui étaient en état de naviguer, mais l'ancien PDG de Louis Vuitton n'a malheureusement pas pu le réaliser car il s'est éteint en 2014.

Une expertise détaillée de Runa VI a été effectuée en 2018 par Marc Emig Expertises Maritime ; nous invitons les acheteurs à le consulter. Elle décrit un bateau en bon état, très bien restauré et préservé, ne nécessitant que quelques travaux avant sa mise à flot (remplacement du grément dormant, travaux de peinture et vernis). Un livre complet et un dossier comportant des documents et de nombreuses photos de la restauration accompagne ce voilier.



Ce superbe cotre est un magnifique témoin de la remarquable série créée par Gerhard Ronne. Rapide et maniable, sportif et élégant, il affiche une finition superbe, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur où des banquettes et une cuisine sont aménagées et où le bois vernis est omniprésent. Son nouveau propriétaire va avoir la chance de rejoindre la famille des Runa, tout en profitant sur l'eau d'un voilier exceptionnellement beau, miraculeusement sauvé par un passionné.

"Runa VI" is a gaff cutter (single mast sailboat with at least two jibs) built in 1927 by the Nielsen brothers' shipyard in Skovshoved, Denmark. With its wooden hull and mast, it is 10.37m long and its sails is composed of a 47sqm mainsail, a 13sqm jib, a 13sqm staysail, a 12sqm jib, a 29sqm genoa and a 55sqm balloon jib. It is fitted with a 2013 Volvo D1-20 engine.

This boat was saved in 2011 by Yves Carcelle, CEO of Louis Vuitton at the time, a company where he solidified his taste for the world of sailing during the Louis Vuitton Cup and the America's Cup. The story is fascinating, and it is fully told on our catalogue online. Once Runa IV was found and back in the water, Yves Carcelle and Gregory Ryan (both enthusiastic about this adventure) embarked themselves on a quest to find all Runa boats. This is how pictures of the restoration work published by the Guip shipyard came across the owner of Runa VI, who was very close to... burning it! Yves Carcelle obviously bought it and entrusted its restoration once again to the Guip shipyard and including the same specialists. This work took place in 2012-2013 and the boat was redone at great expense, in order to restore it to its genuine original authenticity. Its first outing was for the week of the 2013 Gulf of Morbihan and it also took part in the Voiles de St-Tropez.

Yves Carcelle and Gregory Ryan managed to find six of the seven Runa and cherished the dream of reuniting all those who were seaworthy, but the former CEO of Louis Vuitton unfortunately could not achieve it due to his passing in 2014.

A detailed inspection report of Runa VI was carried out in 2018 by Marc Emig Expertises Maritime; buyers are naturally encouraged to consult it. It describes a boat in good condition, very well restored and preserved and requiring only a few works before getting it back into the water (replacement of the standing rigging, paint and varnish work). A complete logbook and a file containing documents and many images of the restoration are included with this sailboat.

This gorgeous cutter is a magnificent example of the incredible series created by Gerhard Ronne. Fast and easy to handle, sporty and elegant, it has a superb finish both inside and outside; where benches and a kitchen are fitted out and where varnished wood is omnipresent. Its new owner will have the chance to join the Runa family, while fully enjoying an exceptionally beautiful sailboat on water which was once saved by an enthusiast.

92

1973 MASERATI BORA 4700

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis nº AM 117 372

130.000 - 160.000 €

- Première Maserati à moteur central
- Livrée neuve en Italie
- Rare dans cet état
- Moteur d'origine

- *First mid-engined Maserati*
- *Delivered new in Italy*
- *Rare in this condition*
- *Original engine*



Rendez-vous des plus belles voitures du monde, l'édition 1971 du Salon de Genève accueille le prototype de l'Alpine A310, quelques Monteverdi mais, surtout, la Maserati Bora. Première Maserati à moteur central et à structure monocoque, la Bora a été dessinée par Ital Design et se place dans la lignée des Supercars italiennes des seventies. A la fois moderne, élégante et agressive, la Bora reçoit le V8 quatre arbres dans sa version 4,7 L, accouplé à une boîte de vitesse ZF à cinq rapports.

En août 1973, année de la première crise pétrolière, ce magnifique exemplaire de Bora 4,7 L est livré à son premier propriétaire en Italie, à Naples comme l'indique son libretto d'origine qui l'accompagne. Le vendeur en fait l'acquisition il y a huit ans en Italie et la fait réviser chez les excellents spécialistes Mugello à Hilversum en Hollande. Ils s'attarderont en particulier sur l'hydraulique qui fonctionnait à merveille lors de notre essai. La voiture a conservé son superbe intérieur tendu de cuir noir, ses moquettes sont en très bon état et la carrosserie semble saine. Sa peinture est superbe et son toit inox est immaculé. Il s'agit d'un bel exemplaire de ces GT intemporelles, signé Giugiaro.

At the 1971 edition of the Geneva Motor Show, meeting place for the most beautiful cars in the world, hosted the prototype of the Alpine A310, a few Monteverdis and, above all, the Maserati Bora. The first Maserati with a mid-engine and monocoque structure, the Bora was designed by Ital Design and is in line with the Italian supercars of the 1970s. Both modern, elegant and aggressive, the Bora featured the four-cam V8 in its 4.7-litre version, mated to a five-speed ZF gearbox. In August 1973, the year of the first oil crisis, this magnificent example of the 4.7-litre Bora was delivered to its first owner in Italy, in Naples, as indicated by its original libretto coming with the car. The seller acquired it eight years ago in Italy and had it serviced by the excellent Mugello specialists in Hilversum in Holland. They focused on the hydraulics, which worked perfectly during our test. The car has kept its superb interior upholstered in black leather, its carpets are in very good condition and the bodywork seems sound. Its paint is superb, and its stainless-steel roof is immaculate. This is a beautiful example of these timeless GTs, signed by Giugiaro.

93

1972 CITROËN SM

Titre de circulation suédois
Swedish title

Châssis nº 00SB5531

80.000 - 120.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Restauration exceptionnelle
- Intérieur superbe d'époque
- Très nombreuses pièces d'origine neuve de stock ancien

- *Exceptional restoration*
- *Superb period interior*
- *Many new original parts from new old stock*



Une des particularités de cette voiture est son état, qui résulte d'une restauration exceptionnelle. Importée en 1977 en Suède où elle était basée dans le sud, à Simrishamn, elle a été vendue en 1989 à un deuxième propriétaire suédois et, en 1998, a été retirée de la circulation car elle était très décrépie. A partir de 2016, elle a fait l'objet d'une remise en état complète par un spécialiste suédois des SM. Elle a pu bénéficier d'une « coque nue » neuve, comme Citroën la proposait à partir d'un stock non utilisé après l'arrêt de la production. En accord avec les autorités suédoises (et même sur leurs conseils !), le propriétaire a reporté sur cette structure l'identité de la voiture d'origine, qui reste donc préservée.

Par ailleurs, tous les panneaux de carrosserie (à l'exception du hayon arrière) sont dits « NOS » (« new old stock » stock ancien neuf), et l'ensemble a été repeint en Vert des Tropiques AC 525, ce qui correspond à la couleur d'origine. Toute la mécanique (moteur, système hydraulique, transmission, échappement, climatisation, etc.) a été complètement refaite et, pour couronner cette magnifique réalisation, le propriétaire a retrouvé un intérieur neuf d'origine. La liste de pièces remplacées est impressionnante et peut être consultée dans le dossier.

Il est rare de rencontrer une Citroën SM dans un état aussi irréprochable.

One of the particularities of this car is its condition, which results from an exceptional restoration. Imported in 1977 to Sweden where it was kept in the south, at Simrishamn, it was sold in 1989 to a second Swedish owner and in 1998 was withdrawn from circulation as it was in a very decrepit condition. From 2016, the car underwent a comprehensive restoration by a Swedish SM specialist. It received a new "bare hull", as Citroën offered it from unused stock after production had ceased. In agreement with the Swedish authorities (and even on their advice!), the owner transferred the identity of the original car to this structure, which therefore remains preserved. In addition, all the body panels (except the rear hatch) are said to be "NOS" (new old stock), and the car has been repainted in Vert des Tropiques AC 525, which matches the original color. All the mechanicals (engine, hydraulic system, transmission, exhaust, air conditioning, etc.) have been completely redone and, to crown this magnificent achievement, the owner found a new original interior. The list of replaced parts is impressive and can be consulted in the folder. It is rare to come across a Citroën SM in such an impeccable condition.

94

1963 CITROËN DS 19 CABRIOLET PAR CHAPRON

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis nº 4 251 065

190.000 - 230.000 €

- Authentique cabriolet DS 19 fabriqué par Chapron
- Restauration de grande qualité
- Seulement deux familles dans sa vie : 1er propriétaire pendant 35 ans, 2e famille pendant 24 ans

- *Authentic DS 19 convertible manufactured by Chapron*
- *High quality restoration*
- *Only two families in its life: 1st owner for 35 years, 2nd family for 24 years*



Les archives documentées nous indiquent que ce superbe cabriolet a été carrossée par Chapron selon la commande n°8528 et le n° de production 454. De couleur gris nacré avec sellerie Bordeaux, elle était destinée à l'export et a été livrée à Citroën le 12 juin 1963 par le carrossier. Vendue neuve à Mayenne et immatriculée pour la 1ère fois le 5 juillet 1963 au nom de Suzanne Bonneport, elle est restée entre ses mains jusqu'en 1998 ! Elle est alors acquise par un collectionneur hollandais, qui la conserve depuis lors. En 1998, il va lui faire bénéficier d'une restauration, réalisée par l'un des frères Gé Bentvelsen ayant travaillé toute sa vie chez Citroën, puis dans l'entreprise de restauration de Bart Holland. Puis, en 2019 et 2020, une remise en état de carrosserie a été effectuée par François Vendelbos tout en conservant le cuir rouge lit de vin d'origine joliment patiné. Le 8 octobre 2009, la voiture est passée d'un frère à l'autre, tout en restant dans la même famille.

Il s'agit d'une authentique DS 19 cabriolet, modèle dont la réalisation était sous-traitée par le constructeur au carrossier Henri Chapron. C'est une version à système hydraulique (boîte de vitesses, freins, suspension, direction), celui-ci ayant d'ailleurs été converti au liquide vert (LHM) pour des raisons de facilité d'utilisation. La voiture se présente dans ses teintes d'origine et dans un bel état, à quelques détails près : les appuie-tête sont d'un modèle ultérieur (après 1969) et les enjoliveurs de roues correspondent à un modèle 1965. .

Voiture facilement utilisable, elle peut emmener son futur propriétaire et sa famille en balade, voire sur un voyage plus ambitieux à travers le continent.

Documented records tell us that this superb cabriolet was bodied by Chapron according to order n°8528 and production n° 454. Pearl grey in color with Bordeaux upholstery, it was intended for export and was delivered to Citroën on 12 June 1963 by the coachbuilder. Sold new in Mayenne and registered for the first time on 5 July 1963, in the name of Suzanne Bonneport, it remained with her until 1998! It was then acquired by a Dutch collector, who has kept it ever since. In 1998, he restored the car, carried out by one of the Gé Bentvelsen brothers who worked all his life at Citroën, then in the restoration company of Bart Holland. Then, in 2019 and 2020, a bodywork restoration was carried out by François Vendelbos while retaining the beautifully patinated original wine-red leather interior. On 8 October 2009, the car passed from one brother to another, while remaining in the same family.

This is an authentic DS 19 cabriolet, a model whose production was subcontracted by the manufacturer to coachbuilder Henri Chapron. It is a version with a hydraulic system (gearbox, brakes, suspension, direction), this one having been converted to the green liquid (LHM) for reasons of ease of use. The car is presented in its original colors and is in good condition, except for a few details: the head restraints are from a later model (after 1969) and the wheel covers correspond to a 1965 model.

An easily usable car, it can take its future owner and his family for a ride, or even on a more ambitious trip across the continent.

95

1950 JAGUAR XK 120 ROADSTER ALUMINIUM

Titre de circulation allemand
German title
Châssis n° 670117
175.000 - 225.000 €

- Rarissime version aluminium
- Belle restauration ancienne
- Couleur rouge d'origine

- *Extremely rare aluminium version*
- *Beautiful old restoration*
- *Original red colour*



Les premières Jaguar XK 120 ont été produites de façon artisanale, avec une carrosserie en aluminium sur une structure bois. Leur nombre s'élève à 242 exemplaires, dont 184 à conduite à gauche.

Sortie d'usine le 3 février 1950, cette XK 120 aluminium était de couleur rouge avec sellerie biscuit et capote fauve, comme l'indique le certificat du Jaguar Daimler Heritage Trust qui l'accompagne. Elle a été exportée aux États-Unis par l'importateur new-yorkais Max Hoffman et son histoire outre-Atlantique n'est pas connue, mais elle serait apparue à la fin des années 1980 en Suède et aurait été prise dans un mouvement de faillites consécutives à la cessation d'activité de la société de l'un des plus importants collectionneurs de l'époque. Avec d'autres voitures, elle aurait servi de moyen de paiement pour des travaux que le père de l'actuel propriétaire avait effectué dans l'entreprise en faillite.

Ces voitures ont été ensuite importées en Allemagne où certaines ont été vendues et d'autres conservées précautionneusement dont ce roadster XK 120. La restauration a probablement été effectuée à Düsseldorf il y a un peu moins de vingt ans, son propriétaire étant décédé il y a deux ans, cette voiture fait partie de sa succession. Elle était à l'origine équipée d'un moteur haute compression, remplacé ensuite par un moteur SE plus tardif et une culasse dont on ne connait pas l'origine. En très bel état, cette voiture constitue une belle opportunité d'acquérir une version rare du roadster qui a rendu Jaguar célèbre.

The first Jaguar XK 120 cars were produced by hand, with an aluminium bodywork on a wooden structure. 242 examples were manufactured, including 184 of them in left-hand drive.

Out of the factory on 3 February 1950, this particular aluminium XK 120 was in red colour with biscuit upholstery and a tan soft top, as stated on the Jaguar Daimler Heritage Trust certificate included in the file. It was exported to the United States by New York importer Max Hoffman; its history across the Atlantic is not known but, it would have emerged in Sweden in the late 1980s and would have got caught in a wave of bankruptcies, subsequent to the termination of business activities relating to one of the most important collectors of that era. Along with other cars, it would have been used as a payment solution for the work the current owner's father carried out within the bankrupt company.

These cars were then imported to Germany where some were sold and others carefully stored, including this XK 120 roadster. The restoration was probably undertaken in Dusseldorf just under twenty years ago; as the owner died two years ago, this car represents a part of his legacy. It was originally fitted with a high-compression engine, later replaced by a more modern SE engine and a cylinder head of which we do not know its origin. This car is in very good condition and represents a great opportunity to acquire a rare version of the roadster that made Jaguar famous.

96

1958 ROLLS-ROYCE SILVER CLOUD I

Titre de circulation US
Dédouané dans l'UE
US title
Customs cleared in the EU

Châssis nº LSHF24

40.000 - 60.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Conduite à gauche
- Historique connu
- Options intéressantes

- *Left-hand drive*
- *Known history*
- *Interesting options*



La fiche de sortie d'usine de ce « nuage d'argent » nous apprend qu'il fut délivré neuf le 28 août 1958 au Canada, à F.R. MacDonald, président d'une grande enseigne de matériaux de construction du même nom. D'une livrée porcelaine white, avec intérieur cuir beige, elle est dotée de la direction assistée et de la climatisation d'origine, ce dernier élément ayant été démonté pour des raisons de place, sera livré avec la voiture. La voiture changera ensuite de propriétaire en 1960, puis rejoindra le Nebraska en 1963 pour rester dans la même famille jusqu'en 2008, année durant laquelle elle est achetée par un marchand néerlandais auprès de qui son actuel propriétaire en a fait l'acquisition. Exigeant, ce dernier lui a depuis fait bénéficier d'une peinture neuve dans la teinte d'origine, avec filets or et remplacement de tous les joints. Les cuirs, quant à eux, ont été reteints, si bien que la voiture offre un très bel aspect tant extérieur qu'intérieur. Les boiseries sont en bel état, et le compteur est dorénavant gradué en km/h. Un essai en compagnie de son propriétaire a permis de constater son bon fonctionnement général et la douceur de marche caractéristique du modèle. Les exemplaires aussi soignés, en conduite à gauche, avec un historique limpide et des options intéressantes ne sont pas légion, sachez en profiter !

The factory release document of this "silver cloud" states that it was delivered new on the 28th August 1958 in Canada to a certain F.R. MacDonald, President of a large building materials organisation bearing his actual name. In a lovely porcelain white livery and beige leather interior, it is equipped with power steering and original air conditioning, of which the latter was removed for space reasons but will still be delivered with the car. The car changed ownership in 1960 and then moved to Nebraska in 1963 to remain in the same family until 2008, when it was then purchased by an English dealer, from whom the current owner bought it. Sophisticated, the latter has since had the car repainted in its original colour, with gold nets and replacement of all seals. As for leathers, they have been dyed again and resulted in the car offering a gorgeous appearance both inside and outside. The woodwork is in good condition and the speedometer is now graduated in km/h. A test drive with its owner demonstrated its overall good working order and its smoothness, typical characteristic for this model. There are not many examples in such neat condition, in left-hand drive, with a clear history and interesting options. This is an opportunity not to be missed!

97

2002 ROLLS-ROYCE CORNICHE V

Titre de circulation suisse
Dédouané dans l'UE
Swiss title
Customs cleared in the EU

Châssis nº SCAZK29E92CX02029
Moteur nº L410103373

150.000 - 200.000 €

- Seulement 15 700 km d'origine
- La dernière des Rolls Royce faite à la main
- Rare, 384 exemplaires en conduite à gauche

- *Only 15,700 km from new*
- *The last of the handmade Rolls-Royces*
- *Rare, 384 examples in left-hand drive*



En 1939, un prototype Rolls Royce basé sur la Bentley MkV et portant le nom de Corniche parcouru 24000 km de test mais fut bombardée sur le port de Dieppe par l'aviation allemande en 1940, alors qu'elle attendait de rejoindre l'Angleterre. Au Salon de Genève de mars 1971, une « Corniche » cabriolet fut présentée pour la première fois. C'était en fait une version cabriolet de la Silver Shadow dont le nom viendrait de la célèbre route escarpée qui va du Lavandou à Cavalaire, sur la commune du Canadel dans le Var, où Henry Royce possédait une maison de villégiature. La santé précaire d'Henry Royce l'obligeait à occuper cette maison la moitié du temps pour son climat, épaulé par une équipe d'ingénieurs, de techniciens et d'essayeurs de la marque, qui roulaient à tombeaux ouverts sur cette périlleuse corniche.

La Corniche de 5e génération de la vente est motorisé par le dernier V8 de 6750 cm³ Turbo de 320 ch, apparue en 2000 et fabriquée à la main à l'usine de Crewe, basée sur la Bentley Azure mais elle arbore les lignes de la Silver Seraph. Elle fut vendue neuve en Suisse, c'est une lère main et totalise seulement 15700 km d'origine. Deux factures de 2020 de chez Autohaus portent sur une révision et sur le changement de la crémaillère de direction suite à une fuite.

In 1939, a Rolls-Royce prototype based on the Bentley MkV with the name Corniche covered 24,000 km of testing but was bombed in the port of Dieppe by German aircraft in 1940, while waiting to reach England. At the Geneva Motor Show in March 1971, a convertible "Corniche" was presented for the first time. It was in fact a convertible version of the Silver Shadow whose name would come from the famous steep road that goes from Lavandou to Cavalaire, in the town of Canadel in the Var, where Henry Royce owned a holiday home. Henry Royce's precarious health forced him to occupy this house half the time for its climate, supported by a team of engineers, technicians, and testers, who drove at breakneck speed on this perilous ledge.

This 5th generation Corniche is powered by the 320bhp 6750cc V8 Turbo, which appeared in 2000 and was hand built at the Crewe factory, based on the Bentley Azure, although it sports the lines of the Silver Seraph. It was sold new in Switzerland, and it is a single owner car that has covered only 15,700 km from new. Two invoices from 2020, from Autohaus, indicate a service and the replacement of the steering rack following a leak.

Même propriétaire depuis 1979, française d'origine / *In the same ownership since 1979, original French car*

1962 ASTON MARTIN DB4 SÉRIE 4 VANTAGE

Carte grise française
French title

Châssis n° DB4/957/L
Moteur n° 370/461

700.000 - 1.000.000 €

- Dans la région lyonnaise depuis l'origine
- Une des versions SS les plus rares et désirables
- Etat d'origine superbe

- *In the Lyon region since new*
- *One of the rarest and most desirable SS versions*
- *Superb original condition*





Cette Aston Martin DB4 Série 4 Vantage est exceptionnelle par ses caractéristiques, son histoire et son état. Comme le montre sa fiche de renseignements usine établie par Aston Martin, il s'agit d'une DB4 aux spécifications Vantage (moteur SS), vendue le 14 mai 1962 à un certain M. Suetet, de Lyon, par l'intermédiaire du garage Mirabeau, et immatriculée 8830 EN 69. La fiche précise aussi la présence de trois carburateurs SU HD8, de pneus Dunlop, d'amortisseurs Armstrong, d'un overdrive, d'une boîte de vitesses à rapports >>>

Its specification, history and condition make this Aston Martin DB4 Series 4 Vantage an exceptional car. As can be seen from the works build sheet from Aston Martin, it is a Vantage-spec DB4 (with the SS engine), sold on 14 May 1962 to Mr. Suetet from Lyon by the Garage Mirabeau and registered as 8830 EN 69. The build sheet also specifies that it was fitted with three SU HD8 carburettors, Dunlop tyres, Armstrong shock absorbers, overdrive, a long-ratio gearbox, a DB4 GT silencer and chrome>>>



>>>longs, de silencieux de DB4 GT et de jantes à rayons chromés. L'aménagement intérieur est spécifié en cuir Connolly « White Gold » et la couleur extérieure « Aegean Blue », « bleu des mer Égée ».

Cette voiture a été achetée en 1979 par son propriétaire actuel, vigneron d'origine bourguignonne passionné de voitures de sport. Selon lui, il serait le quatrième propriétaire de cette DB4 Série 4, le troisième ayant acheté la voiture en 1973. Peu de temps avant son achat, le moteur d'origine n°370/990/SS a été remplacé par un moteur d'occasion, comme en témoigne une facture datant du 16 juin 1971, dans le dossier de la voiture. Ce moteur a conservé l'alimentation du moteur SS avec trois carburateurs SU. Ainsi, depuis son achat en 1979, le propriétaire actuel a régulièrement utilisé son Aston Martin DB4, en alternance avec son roadster Mercedes 300 SL, et il en a assuré un entretien régulier et soigneux grâce à son mécanicien. L'intérieur d'origine bien préservé garde une trace discrète de cet usage, avec un siège conducteur légèrement marqué, le reste de la sellerie étant superbe. Pour ce qui concerne l'extérieur, une peinture neuve réalisée en 2018 dans la teinte d'origine fait honneur à la forme élégante de la carrosserie Touring et le bleu profond souligne la discrétion et le chic de cette automobile de grande classe.

Rappelons que, rendues légendaires par les films de James Bond autant que par leurs qualités routières, les Aston DB combinent le raffinement d'un intérieur britannique au charme d'un dessin d'origine italienne et au brio 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 deux arbres à cames en tête mais abandonnait la fonte au profit de l'aluminium, la cylindrée passant à 3,7 litres. Pour la carrosserie, Aston Martin s'est tourné vers la Carrozzeria Touring pour adopter son mode de fabrication « Superleggera », où les panneaux en alliage léger étaient portés par une fine 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 des commentaires flatteurs. Après la DB2/4, qui dégageait encore un parfum de compétition, la DB4 établissait une nouvelle référence en matière de

>>> ***wire wheels. The interior was trimmed in 'White Gold' Connolly leather and the exterior finished in 'Aegean Blue'.***

The car was bought in 1979 by its current owner, a winegrower and sports car enthusiast from Burgundy. According to him, he was the fourth owner of the DB4 Series 4, the third owner having purchased it in 1973. Shortly before he bought the car, the original engine (no. 370/990/SS) was replaced by a secondhand unit, as is shown on an invoice dated 16 June 1971 in the car's history file. This retained the fuel system with three SU carburettors from the SS engine. Since buying it in 1979, the current owner has used the Aston Martin DB4 regularly, alternating between it and his Mercedes 300 SL roadster, and ensured that it was regularly and carefully maintained by his mechanic. The well-preserved original interior shows only slight signs of use: the driver's seat is slightly marked, while the rest of the upholstery is superb. As far as the exterior of the car is concerned, a respray carried out in the original colour in 2018 does honour to the elegant lines of the Touring bodywork; the deep blue paintwork accentuating the discreet chic of this very classy motorcar.

Made famous by James Bond as much as by their performance on the road, Aston's DB models combined a refined English interior, the appeal of an original Italian design and a noble and lively engine. Developed from W.O. Bentley's six-cylinder Lagonda unit, the engine was completely redesigned 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. After the DB2/4, which still had an air of motorsport about it, the DB4 set new standards as a grand tourer, at a time when its users were discovering the pleasures of travelling across continents. The DB4 developed in successive series, each of which differed in the details of their





grand tourisme, à une époque où les utilisateurs découvraient le plaisir des voyages intercontinentaux. La DB4 a évolué en plusieurs séries, qui toutes diffèrent par des détails de présentation. Ainsi, la Série 4 que nous présentons bénéficie de feux arrière composés de trois cabochons ronds formant une ligne verticale, plus élégants que les feux d'une pièce des séries précédentes. De plus, les phares avant de cette voiture sont installés sous un cache profilé qui correspond à la présentation de la DB4 GT et qui préfigure la DB5.

La version coupé DB4 Vantage, dont la puissance passait à 266 ch, est particulièrement rare car elle a été produite à moins de 150 exemplaires. La voiture que nous proposons, impeccable et entre les mains de son propriétaire depuis 43 ans, est sans doute une des dernières DB4 Série 4 Vantage vendues neuves en France. Il convient de noter qu'elle présente encore son numéro et ses plaques d'immatriculation d'origine (8830 EN 69), celle de l'arrière étant même siglée du garage Mirabeau. Cette Aston DB4 n'a en effet jamais quitté le département du Rhône (69).

Le fait qu'une telle voiture arrive sur le marché est un évènement rare, qui ne manquera pas d'attirer l'attention des amateurs.

appearance. Thus the taillights of the Series 4 we are presenting comprise three individual round lamps arranged vertically, a more elegant treatment than the single-piece lights fitted to earlier series. In addition, the headlamps on this car are fitted under streamlined covers like those of the DB4 GT and prefiguring the DB5.

The DB4 Vantage coupé model, with its output uprated to 266 bhp, is particularly rare, as fewer than 150 cars were built. The example we are offering, in impeccable condition and in the same ownership for 43 years, is undoubtedly one of the last DB4 Series Vantage models sold new in France. It should be noted that it still has its original registration number (8830 EN 69) and plates, with the logo of the Garage Mirabeau present on the rear plate. Basically, this Aston Martin DB4 has never left the Rhône department (69).

The arrival of a car like this on the market is a rare event, which is sure to attract the attention of enthusiasts.





99

1971 DE TOMASO PANTERA "PRÉ-L"

Titre de circulation finlandais
Finnish title

Châssis nº THPNLU02206
Moteur nº 01193

70.000 - 90.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Voiture bien préservée
- Couleur rare et originale
- Moteur refait

- *Well preserved car*
- *Rare and unusual color*
- *Engine redone*



Les premières De Tomaso Pantera L (pour Lusso) furent construites avec certaines pièces provenant des premières générations, telles que le beau tableau de bord à compteurs séparés ou les petits pare-chocs chromés, supplantés ensuite par d'imposants butoirs de plastique noir. Ainsi, les puristes ont pour coutume d'appeler ce modèle de transition « Pré-L ».

L'exemplaire présenté, sorti d'usine en octobre 1971, est l'un d'eux. Il présente une rare teinte « Medium green » dont seulement 57 unités auraient bénéficié à l'époque. La voiture a été anciennement repeinte dans sa teinte d'origine, tandis que le capot moteur a été peint en noir. A bord, l'habitacle en skaï noir semble d'origine, tout comme le tableau de bord qui n'est pas craquelé. Le compteur, qui affiche 22 531 miles, témoigne d'une voiture destinée au marché américain et semble en adéquation avec la faible usure de la sellerie. La mécanique, quant à elle, a bénéficié d'une réfection par Tuuma cid company, spécialiste finlandais des V8. Elle démarre bien et s'avère bien réglée, notre essai a relevé qu'une révision des freins sera nécessaire, ainsi qu'un réglage de la garde de l'embrayage. Pour le reste, les accélérations sont impressionnantes, accompagnées du son exceptionnel du V8, si bien que l'on se prend à se demander quelle berlinette italienne promet les mêmes sensations dans cette gamme de prix, sans trouver d'équivalent. La ligne musclée et le superbe tableau de bord des premières versions achève de vous convaincre que la Pantera est un choix plus que judicieux.

The first De Tomaso Pantera L (for Lusso) were built with certain parts from the first generations, such as the beautiful dashboard with separate counters or the small chrome bumpers, later supplanted by imposing black plastic overriders. Thus, purists have a habit of calling this transition model "Pre-L".

The car on offer, which left the factory in October 1971, is one of them. It features a rare "Medium green" color that only 57 units would have had at the time. The car was previously repainted in its original color, while the engine cover was painted black. The black leatherette interior seems original, as does the dashboard, which is not cracked. The odometer, which displays 22,531 miles, testifies to a car intended for the American market and seems in line with the low wear of the upholstery. The engine benefited from a repair by Tuuma cid company, a Finnish V8 specialist. It starts well and is well tuned, our test drive revealed that the brakes will need to be serviced and the clutch guard adjusted. For the rest, the acceleration is impressive and the sound of the V8 exceptional, so much so that one begins to wonder which Italian berlinetta promises the same sensations in this price range, without finding an equivalent. The muscular line and the superb dashboard of the first versions convince you that the Pantera is a more than a judicious choice.

100

Un des deux exemplaires équipés des pare-chocs chromés / *One of two examples equipped with chrome bumpers*

1976 DE TOMASO LONGCHAMP CABRIOLET

Titre de circulation allemand
German title

Châssis nº THLCOG02369

150.000 - 200.000 €

- Modèle très rare et original
- Belle restauration, intérieur superbe
- Utilisé avec la Guarà pour fêter les 40 ans de la marque

- ***Very rare and original model***
- ***Beautiful restoration, gorgeous interior***
- ***Used with Guara to celebrate the brand's 40th anniversary***



Dévoilée en 1972, la De Tomaso Longchamp provient de la Ghia Marica, projet dessiné sur base Lancia Flaminia par le styliste américain Tom Tjaarda et repris par Alejandro De Tomaso qui a demandé à Tjaarda de le modifier pour qu'il se rapproche des Mercedes SLC. Équipée d'un V8 Ford 5,7 litres, la Longchamp était une GT rapide et luxueuse.

Le vendeur de la voiture que nous présentons, designer industriel et passionné de De Tomaso, a toujours cherché à acquérir les modèles les plus rares ou exotiques. Ainsi, il a réussi à trouver à Milan au milieu des années 1990 une Longchamp cabriolet, un des deux exemplaires produits avec de fins pare-chocs chromés. Douze autres cabriolets ont vu le jour avec des éléments plus gros en caoutchouc. Comme De Tomaso ne disposait pas de l'atelier de carrosserie adéquat, ces voitures étaient des coupés transformés dans les établissements Carrozzeria Pavesi.

La voiture était en état médiocre et a donc fait l'objet d'une restauration en 1997 et 1998. Elle en est revenue avec un volant Nardi et une élégante teinte marron métallisé, au lieu du marron foncé d'origine. Elle était présente au dîner du quarantième anniversaire à l'usine De Tomaso en 1998 lors de la présentation de la Guarà Spyder redessinée par notre designeur collectionneur, et, en 2002, a été exposée à Pebble Beach pour « l'Italian Day ».

Cette Longchamp cabriolet extrêmement rare fera le bonheur d'un amateur de machines italiennes exotiques, rapides et originales.

Introduced in 1972, the De Tomaso Longchamp originated from the Ghia Marica, a project designed based on a Lancia Flaminia by American designer Tom Tjaarda and taken over by Alejandro De Tomaso, who asked Tjaarda to modify it in order to make it look similar to the Mercedes SLC. Powered by a 5.7L Ford V8 engine, the Longchamp was a fast and luxurious GT.

As an industrial designer and De Tomaso enthusiast, the seller of this particular car has always sought to acquire the rarest or most exotic models. And as it turned out, he managed to find in the mid-1990s a Longchamp convertible in Milan, one of two examples produced with thin chrome bumpers. Twelve other convertibles have emerged with larger rubber elements. Since De Tomaso did not have a suitable body shop, these cars were coupe versions transformed in the Carrozzeria Pavesi facilities.

The car was in poor condition and therefore had a restoration carried out in 1997 and 1998. It returned with a Nardi steering wheel and an elegant brown metallic colour, as opposed to the original dark brown. It was present at the 40th anniversary dinner at the De Tomaso factory in 1998 during the presentation of the Guara Spyder redesigned by our collector / designer and also exhibited at Pebble Beach for the "Italian Day" in 2002.

This extremely rare Longchamp cabriolet will bring a lot of happiness to a lover of exotic, fast and original Italian machines.

101

Un des 3 Spyder construits / *One of three Spyders built*

1997 DE TOMASO GUARÀ SPYDER

Titre de circulation allemand
German title

Châssis nº ZDT8950000A800009

200.000 - 300.000 €

- Exposée au Salon de Turin 2000
- Propriété de son designer depuis 2002
- Aménagement plus attractif que la version initiale
- Un des plus beaux Spyder avec moteur central

- ***Displayed at the 2000 Turin Motor Show***
- ***Owned by its designer since 2002***
- ***More attractively fitted out than the original version***
- ***One of the most beautiful mid-engine Spyders***



Grand collectionneur de De Tomaso, le propriétaire de cette Guarà Spyder spéciale est un designer industriel qui en a conçu l'intérieur pour le constructeur. Cette aventure a commencé au Salon de Francfort 1995, quand le chef des ventes de De Tomaso, Armin Fisher, a essayé de vendre une Guarà à notre homme, qui a décliné l'offre sur les motifs que l'intérieur n'était pas beau et que la voiture n'était pas décapotable. Deux semaines plus tard, M. Fisher l'a rappelé en lui demandant s'il était disposé, en tant que styliste, à redessiner l'intérieur de la voiture et à en améliorer l'extérieur. Il en avait parlé à Alejandro de Tomaso qui lui avait donné son feu vert.

Notre designer a accepté et envoyé ses premiers dessins à De Tomaso, qui les a acceptés. Une fois l'ensemble des modifications définies, De Tomaso a racheté un coupé Guarà invendu à une concession suisse et l'a envoyé à la Carrozzeria Bachelli & Villa, à Modène, pour qu'il soit transformée en Spyder.

Le tableau de bord a été réalisé en Allemagne par Pro Industria en fibre de verre avant d'être envoyé en Italie. L'aménagement et l'équipement de l'habitacle ont été revus en fonction des dessins de notre styliste et, à l'extérieur, la voiture a gagné une prise d'air sur le

A major De Tomaso collector, the owner of this special Guarà Spyder is an industrial designer who designed its interior for the manufacturer. The story began at the Frankfurt Motor Show in 1995, when De Tomaso's sales manager, Armin Fisher, tried to sell a Guarà to our client, who declined because he found the interior unattractive and the car was not a convertible. Two weeks later, Fisher called him back to ask if he would be willing, as a designer, to re-design the interior of the car and improve the exterior. He had spoken about the idea to Alejandro de Tomaso, who had given it the go-ahead.

The designer agreed and sent his initial drawings to De Tomaso, who accepted them. Once all the changes had been defined, De Tomaso bought an unsold Guarà from a Swiss dealership and sent it to the Carrozzeria Bachelli & Villa in Modena to be converted into a Spyder. The dashboard was produced from fibreglass by Pro Industria in Germany before being sent to Italy. The interior layout was renewed according to the designer's drafts, while the car's exterior received a slight facelift and a dominant air outlet in the front hood. A new exhaust system was designed by Tubi Style to allow space for a small luggage







capot avant et une écope plus grosse derrière les portes. Un nouveau système d'échappement a été conçu par Tubi Style pour laisser place à un petit compartiment à bagages fort bien pensé et réalisé.

Une fois terminée, la voiture qui célébrait les 40 ans de la marque en 1999, a été exposée au Salon de Turin 2000, puis utilisée par l'usine comme voiture de démonstration. Elle fut offerte à notre designer en remerciement de son aide en 2002, date à laquelle elle fut immatriculée en Allemagne pour la première fois pour une journée. Lors de sa livraison, elle avait parcouru 7 000 km environ et le compteur kilométrique a été remis à zéro par l'usine, elle affiche aujourd'hui 4 013 km.

Parmi les trois Spyder construits c'est le seul à posséder un intérieur qui n'est pas celui du coupé et une combinaison de couleur particulière. Cette voiture reste unique car par la suite De Tomaso a choisi d'installer un V8 Ford 4,6 litres dans la Guarà, au lieu du V8 BMW, qui ne laissait pas assez d'espace arrière pour pouvoir construire un Spyder.

L'acheteur de cette voiture va donc disposer d'une supercar unique, vendue directement par son designer.

compartment, which was very well thought-out and executed.

After its completion, the car, which celebrated the company's 40th anniversary in 1999, was exhibited at the 2000 Turin Motor Show. It was then used as a presentation vehicle by factory for the press and customers. After that, it was handed over to the designer, who registered it in Germany for one day in 2002. The odometer was reset to zero at the factory when it was delivered to him, and the vehicle is estimated to have been driven around 7000 km. The odometer now shows 4013 km. In addition, only 2 other Spyders were built, but these with the interior of the coupe.

This car remains unique as a prototype with its color scheme and new interior.

De Tomaso homologated a 4.6 liter Ford V8 for marketing on the American market in place of the previous BMW V8. Due to a lack of space in the engine compartment, no further Spyders could be built.

The buyer of this car will therefore own a unique supercar, sold directly by its designer.

1972 INNOCENTI MINI COOPER 1300

Carte grise française
French title

Châssis nº B39/6 173937
Moteur nº 12H/610X/5720

18.000 - 26.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Rare version « Pre-export »
- Plus de 11 000 € de travaux récents
- Sensations de conduite grisantes

- *Rare 'Pre-export' version*
- *More than 11,000 € spent on recent work*
- *Exhilarating to drive*



Produite entre février 1972 et mars 1973, l'Innocenti Mini Cooper 1300 « pré-export » est une version particulièrement recherchée. C'est précisément cette version que son actuel propriétaire, fin connaisseur du modèle, a cherché pendant de longs mois avant de dénicher cet exemplaire en 2018, dans la région de Syracuse, où la voiture avait passé l'essentiel de son existence. Il nous a confirmé avoir été séduit par son état de conservation et sa conformité à l'origine, tout autant que par son élégante combinaison « Verde Chiaro » avec pavillon et sellerie « Nero ». Amateur exigeant, il confia la voiture à Steel Motors, garage réputé, afin d'en parfaire l'état et la fiabilité. Ainsi, les trains roulants, le freinage, le refroidissement ou encore l'électricité firent l'objets de nombreux travaux dont le total dépasse 11 000€. Nous avons eu le plaisir de réaliser un essai qui nous a enthousiasmé : la mécanique est bien réglée, vive et coupleuse, les verrouillages de boîte fermes, l'embrayage progressif et le train avant précis, ce qui la rend particulièrement ludique et agréable à piloter. Bien équipée dans cette version 1300, notre Mini au charme italien saura séduire tant les connaisseurs que les amateurs de sensations fortes.

Built from February 1972 to March 1973, the Innocenti Mini Cooper 1300 'Pre-export' is a particularly sought-after model. It was precisely this version which its current owner, a connoisseur of the model, tried to find for many months before tracking down this car in 2018 near Syracuse, where it had spent most of its life. He confirmed that he was won over by its condition and originality as much as by its elegant combination of 'Verde Chiaro' with a 'Nero' roof and upholstery. A demanding enthusiast, he entrusted the car to the renowned garage Steel Motors to get it into perfect condition and make it more reliable. Extensive work was therefore carried out on the running gear, brakes, cooling and electrical systems, for a total of more than 11,000 €. We were excited to test the car: the engine is well set up, lively and torquey, the gears engage positively, the clutch is progressive and the front suspension precise, making it particularly fun and pleasant to drive. Well-equipped in this 1300 version, this Mini with its Italian charm will appeal just as much to connoisseurs as to those looking for thrills behind the wheel.

1995 FORD ESCORT RS COSWORTH

Carte grise française
French title

Châssis nº WFOBXXGKABSJ91635

55.000 - 75.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Superbe état d'origine
- Groupe A de route hautement collectionnable
- Extrêmement performante

- *Superb original condition*
- *Highly collectable roadgoing Group A model*
- *Extremely quick*

Cette voiture provient d'une importante collection consacrée aux voitures de Groupe A et Groupe B de compétition et de route. Basé dans le sud de la France, son propriétaire s'est toujours attaché à trouver des voitures en très bon état d'origine, et c'est le cas de cette rare Escort RS Cosworth. N'affichant que 46 493 km d'origine, elle est accompagnée d'un dossier de factures qui montre un entretien régulier depuis 2005, avec contrôles techniques. La peinture d'origine est superbe, de même que l'intérieur et la sellerie.

Rappelons que ce modèle avait été réalisé par Ford dans le but d'une homologation en Groupe A. Il se caractérisait extérieurement par ses ailes renflées et son spoiler avant, mais surtout par son volumineux aileron arrière qui prolongeait le pavillon de façon spectaculaire. Les différences par rapport à la version de base étaient telles que la carrosserie était produite chez Karmann. Ces attributs aérodynamiques s'accompagnaient bien sûr de modifications techniques : le 4-cylindres double arbre à turbocompresseur développait 224 ch en version standard et la transmission était à quatre roues motrices.

Brillante et recherchée, cette Escort RS Cosworth est une voiture rare, dont la production s'est limitée à 7 145 exemplaires. Elle l'est encore plus dans l'état exceptionnel de celle que nous proposons.

This car comes from a major collection devoted to competition and roadgoing Group A and Group B cars. Based in southern France, its owner has always sought to find cars in excellent original condition, as is the case with this rare Escort RS Cosworth. Showing only 46,493 km from new, it comes with a file of invoices testifying to its regular maintenance since 2005, along with its safety inspection certificates. The original paintwork is superb, just like the interior and upholstery.

It should be noted that Ford developed this model in order to homologate it in Group A. Its body was characterised by its wider wings and front spoiler, but above all by its huge rear spoiler extending out from the roof in spectacular fashion. The differences compared with the standard version were so great that the body was built by Karmann. These aerodynamic features were naturally accompanied by technical changes: the four-cylinder turbocharged twin-cam engine developed 224 bhp in standard trim and the car had four-wheel drive.

Brilliant and sought-after, the Escort RS Cosworth is a rare car, of which only 7145 were produced. It is rarer still in the exceptional condition of the car offered here.



2 podiums lors de la saison 2000 avec Colin McRae / *2 podium finishes in 2000 with Colin McRae*

1999 FORD FOCUS WRC EX-COLIN MCRAE

Titre de circulation suédois
Swedish title

Châssis nº WFOBXXBZABXZ29379

300.000 - 400.000 €

- Authentique Ford Focus WRC d'usine
- Provenance impeccable, palmarès documenté
- Remise en marche récente
- Ex-McRae, ex-Delecour

- *Authentic works Ford Focus WRC*
- *Impeccable provenance, documented competition history*
- *Recently recommissioned*
- *Ex-McRae, ex-Delecour*

La voiture que nous proposons est une authentique Ford Focus d'usine, qui a débuté sa carrière durant le Championnat du Monde des Rallyes 2000 avec l'immatriculation V3 FMC, entre les mains de Colin McRae et son coéquipier Nicky Grist. Comme nous le rappelle le M-Sport Focus WRC Official Book, lors de leur première épreuve, en Suède, Ils terminent troisièmes mais ont connu des problèmes moteur lors des deux manches suivantes, au Portugal et en Argentine. Ils se sont rattrapés en Nouvelle-Zélande avec la deuxième place, mais auraient pu faire encore mieux sans un tête-à-queue le dernier jour : McRae a signé huit scratch, le plus grand nombre parmi les engagés, mais a dû s'incliner de 13,5 secondes derrière Marcus Grönholm. Le bilan de l'épreuve s'est tout de même montré positif pour Ford qui a placé deux autres Focus à la troisième et la quatrième place, peut-être grâce à l'assistance de transmissions actives utilisée pour la première fois en rallye.

Lors de la dernière épreuve de la saison, qui correspondait aussi au centième rallye de McRae, en Australie, il a dû abandonner sur problème moteur mais a remporté ensuite en Espagne le Madrid Rally Sprint devant son coéquipier (et héros national !) Carlos Sainz.

The car we are offering is an authentic works Ford Focus, which began its career in the 2000 World Rally Championship with the registration number V3 FMC, driven by Colin McRae and his co-driver Nicky Grist. As the M-Sport Focus WRC Official Book reminds us, during their first outing, in Sweden, they finished third, but suffered engine problems in the next two rounds, in Portugal and Argentina. They made up for this in New Zealand, coming second, but could have done better still, were it not for a spin on the final day: McRae posted the best time on eight special stages, the highest number of any competitor, but finished 13.5 seconds behind Marcus Grönholm. The results of the rally were nonetheless positive for Ford, who brought home two other Focus WRCs in third and fourth place, perhaps thanks to the help of an active centre differential, a first in rallying.

During the final rally of the season, in Australia, which was also McRae's 100th rally, the Scotsman had to retire due to engine problems, but went on to win the Madrid Rally Sprint in Spain, ahead of his team-mate (and national hero!) Carlos Sainz.

At the start of the 2001 season, the car took part in the



En 2001, cette voiture a pris part au début de la saison au Rallye de Suède, entre les mains de François Delecour qui a terminé cinquième. Elle a ensuite quitté l'équipe Ford officielle et a été engagée deux ans de suite à la Spain Gravel Cup avec Txus Jaio et Lucas Cruz, avec deux incursions au Championnat du Monde en novembre en Angleterre.

De 2003 à 2007, cette voiture a été inscrite au Championnat de Turquie, d'abord sous la bannière du Ford Hazir Kart Rally Team, puis de Ford Rallysport Turkey, avec comme pilotes successifs Serkan Yazici, Adnan Sarihan, Mehmet Besler et Adil Kucusari.

En 2010, cette Ford Focus est arrivée en Suède au sein de l'entreprise Bilam AB, prenant alors l'immatriculation CME 598. Comme l'indique son "Wagnbok" suédois, elle a pris part en 2010 et 2011 à quelques rallyes en Suède, avant d'être achetée par T. Anderson, connu pour sa célèbre collection de Ford Focus WRC. Deux ans après son décès, sa famille a cédé la collection complète à un autre grand collectionneur de voitures de rallyes, qui conserve le plus grand nombre d'anciennes voiture d'usine et comporte par exemple 10% de toutes les Ford Focus M-Sport WRC.

La présente voiture, qui est toujours restée en configuration terre, a fait l'objet d'une remise en état, le propriétaire ayant fait un gros travail sur les boîtiers électroniques et elle fonctionne aujourd'hui. Son arceau de sécurité comporte encore l'autocollant de son premier passeport FIA, 04-012-99. Sa plaque de châssis et sa plaque d'arceau avec le numéro M-Sport sont bien là, et son dossier contient aussi le certificat de dédouanement correspondant à son importation en Suède.

Cette voiture est prête à briller lors d'évènements historiques comme le Festival of Speed de Goodwood, tout en donnant à son propriétaire l'immense satisfaction d'être au volant d'une machine d'usine utilisée par un des meilleurs pilotes de rallye de son époque.

Swedish Rally, driven by François Delecour, who finished fifth. It then left the official Ford team and was campaigned for two successive seasons in the Spain Gravel Cup by Txus Jaio and Lucas Cruz, also making two forays into England in November for the World Championship.

From 2003–2007, the car was entered in the Turkish Championship, first under the banner of the Ford Hazir Kart Rally Team and then that of Ford Rallysport Turkey, driven in turn by Serkan Yazici, Adnan Sarihan, Mehmet Besler and Adil Kucusari.

In 2010, the Focus reached Sweden and the company Bilam AB, and was registered as CME 598. As its Swedish 'Wagnbok' indicates, it competed in a few rallies in Sweden in 2010 and 2011, before it was bought by T. Anderson, well known for his famous collection of Ford Focus WRC cars. Two years after his death, his family sold his entire collection to another major collector of rally cars, who owns the greatest number of ex-works rally cars, including 10% of all the Ford Focus M-Sport WRCs.

This car, which has always remained in its gravel rally spec, has been restored and now runs, the owner having done a lot of work on its electronic control units. Its roll cage still has the sticker for its first FIA passport, dated 04-12-99. The chassis plate and the roll cage plate with its M-Sport number are both present, and its history file includes the customs clearance certificate from when it was imported into Sweden.

This car is ready to star at events such as the Festival of Speed at Goodwood, while giving its owner the immense satisfaction of driving a works car used by one of the greatest rally drivers of his time.



© DR





Collection Bruno Saby

105

La voiture de Bruno Saby pour la saison terre 1991 / *The car used by Bruno Saby for the 1991 gravel rally season*

1989 LANCIA DELTA INTEGRALE 16V GPA

Carte grise française
French title

Châssis selon carte grise n° ZLA83100000487569

400.000 - 600.000 €

- Voiture du Team Lancia Martini, 2ème à l'Acropole 1988
- Victorieuse, saison 1991 du Championnat de France terre
- Préparée et livrée par l'usine pour Fiat France et Bruno Saby
- Conservée dans la collection de Bruno Saby depuis le titre
- État d'origine exceptionnel, comme sortie de son dernier rallye !

- *Lancia Martini team car, 2nd on the 1988 Acropolis Rally*
- *Winner of the 1991 French Gravel Rally Championship*
- *Prepared and supplied by the factory for Fiat France and Bruno Saby*
- *Kept by Bruno Saby in his collection since winning the title*
- *Exceptional original condition, as if it had just finished its last rally!*



Cette voiture est exceptionnelle par sa provenance, son palmarès, son histoire et son état. En effet, la voiture que nous présentons porte le numéro de châssis frappé ZLA831AB000418043. C'est à l'origine une Lancia Delta Integrale 8 soupapes qui a magistralement commencé sa carrière au sein de l'écurie officielle Lancia Martini avec une deuxième place au Rallye de l'Acropole 1988, entre les mains de Mikael Ericsson. Elle est ensuite passée dans l'écurie Grifone et, confiée à Fabrizio Tabaton, elle a pris part à quelques épreuves de 1988 dont le Rallye Halkidiki qu'elle a remporté. Elle a servi pour le reste de la saison de voiture de réserve, rôle qu'elle tenait encore au Rallye de l'Acropole 1989 où elle était à la disposition de Didier Auriol. A cette époque, elle était immatriculée TO 66643 H, la plaque d'immatriculation d'époque est toujours collée dans la contreporte du copilote comme cela était la règle.

Elle a été cédée fin 1989, et alors préparée par l'usine en 16 soupapes pour le compte de Fiat France. On la retrouve en 1991, en version 16v, sous les couleurs du pétrolier Fina, engagée par Fiat France pour Bruno

Its provenance, record in competition, history and condition make the car we are presenting exceptional. It is stamped with the chassis number ZLA831AB000418043. It began life as a Lancia Delta Integrale 8V and made a brilliant start to its career with the official Lancia Martini team when it finished second on the 1988 Acropolis Rally, driven by Mikael Ericsson. It then went to the Grifone Rally Team: driven by Fabrizio Tabaton, it competed in some events in 1988, including the Chalkidiki Rally, which it won. For the rest of the season, it was used as a reserve car. It continued in this role on the 1989 Acropolis Rally, where it was at the disposal of Didier Auriol. At the time, it had the registration number TO 66643 H, and the registration plate from the period is still stuck to the co-driver's door card, as was the rule.

It was sold at the end of 1989 and modified to 16-valve spec by the factory on behalf of Fiat France. It would be seen in 1991, in 16V form, under Fina's oil company's colors, entered by Fiat France for Bruno Saby. At the wheel of the Delta, the





Saby. Au volant de cette voiture, le pilote français remporte les six manches du Championnat de France des Rallyes sur terre 1991, ce qui lui vaut le titre national. De plus, cette Lancia est son ultime voiture de rallye avant qu'il se lance dans le rallye-raid.

Pour la dernière épreuve, le Rallye des Cardabelles, Saby est assuré du titre et, au lieu de son copilote habituel l'expérimenté Daniel Grataloup, il accueille dans le siège passager Frédéric Billet, du magazine Échappement, ce qui lui vaudra un superbe article relatant l'aventure ! C'est la toute dernière course de Saby en rallye classique, comme il l'évoque dans une interview publiée dans Vintage Racers : *« Cette voiture représente la fin de ma carrière dans cette discipline, mon dernier volant officiel dans une écurie »*. En effet, l'année suivante Lancia abandonne le rallye et Bruno Saby se tourne vers le rallye-raid, avec Mitsubishi. Deux ans plus tard, il remporte le Paris-Dakar aux commandes d'un Pajero, ce qui en dit long sur ses capacités d'adaptation !

Après la saison 1991, Bruno Saby a conservé la Delta Integrale 16v de la victoire, celle proposée ici. A part l'immatriculation, elle est exactement dans la configuration de son dernier rallye, avec son numéro 1, ses inscriptions et le nom des deux occupants. D'une authenticité rare, elle présente toutes les particularités de sa préparation d'époque, dont ses jantes OZ, son réservoir de grande capacité, son arceau-cage, ses sièges baquets et son aménagement intérieur spécial. Son moteur est celui du dernier rallye, avec sa préparation et sa puissance de près de 300 ch, et la boîte est une compétition à six rapports. En fait, une inspection détaillée de cette machine révèle un nombre impressionnant de pièces compétition d'usine, ce qui confirme son statut très spécial.

D'ailleurs, toutes les interventions mécaniques importantes étaient à l'époque effectuées directement chez Lancia-Abarth, à Turin d'où Grenoble n'était pas très éloignée. Ce qui faisait de cette Delta une voiture très fiable, comme n'a pas manqué de le souligner Bruno Saby.

En 2016, cette voiture a été remise en route après une longue immobilisation et, aujourd'hui, elle est complètement révisée. Après avoir été immatriculée au nom de Fiat France dans le 92, elle a changé en 1993 pour Grenoble Sport Auto puis, en 1994, pour Bruno Saby qui est le titulaire de l'actuelle carte grise correspondant au châssis ZLA83100000487569. En superbe état d'origine, cette voiture sera vendue avec une documentation comprenant un dossier d'articles de presse sur les épreuves auxquelles elle a pris part.

Pour une machine de compétition, il est très exceptionnel et même émouvant de rester dans la configuration de sa dernière course, sans modification. Ici, c'est en plus la voiture de la victoire. Les spécialistes sauront en apprécier toute la valeur historique.

French driver won six rounds of the French Gravel Rally Championship in 1991, earning him the national title. The Lancia was, moreover, his last rally car before he went over to cross-country rallying.

For the last round, the Rallye des Cardabelles, Saby had already secured the title, and instead of his usual experienced co-driver, Daniel Grataloup, the passenger seat was home to Frédéric Billet from the magazine Échappement, resulting in a superb feature describing their drive! It was Saby's final event in traditional rallying, as he related in an interview published in Vintage Racers: "This car marked the end of my career in this branch of the sport, and it was my last official drive as part of a team." The following year, Lancia gave up rallying and Saby turned to cross-country rallying, with Mitsubishi. Two years later, he won the Paris-Dakar with a Pajero, which speaks volumes about his ability to adapt!

After the 1991 season, Saby kept the winning Delta Integrale 16V, the car presented here. Apart from its registration number, it is exactly as it was for its last rally, with the number 1, its different stickers and the names of its two occupants. In unusually authentic condition, it has all the distinctive features from its preparation in period, including its OZ wheels, large-capacity fuel tank, roll cage, bucket seats and special interior equipment. Its engine is that fitted for its final rally, tuned to deliver nearly 300bhp, and it has a special six-speed competition gearbox. Indeed, a detailed inspection of the car reveals an impressive number of works competition parts, confirming its very special status.

Moreover, all the major mechanical work at the time was carried out directly by Lancia-Abarth in Turin, which was not far from Grenoble. This made the Delta a very reliable car, a point Saby emphasised.

In 2016, the car was recommissioned after being laid up for a long time and it has now been completely overhauled. After being registered in the name of Fiat France in the Hauts-de-Seine (92), it was transferred in 1993 to Grenoble Sport Auto and then in 1994 to Bruno Saby, who is the holder of the current registration document corresponding to chassis no. ZLA83100000487569. In superb original condition, the car will be sold with a set of documents including a folder of press articles on the different events in which it competed.

It is truly exceptional and quite moving to find a competition vehicle which has remained unmodified, exactly as it was for its last rally. And in this case, it was the winning car. Specialists will recognise its full historical value.

106

Appartenant à Bruno Saby / *Owned by Bruno Saby*

1968 RENAULT 8 GORDINI

Carte grise française
French title

Châssis nº 0204409

40.000 - 60.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Appartient à Bruno Saby, vainqueur du Monte-Carlo 1988
- Configuration Groupe 1 parfaite pour la régularité
- Histoire détaillée, voiture célèbre

- *Belongs to Bruno Saby, Monte-Carlo winner in 1988*
- *Group 1 configuration perfect for regularity events*
- *Detailed history, well-known car*



La particularité de cette voiture, c'est qu'elle appartient à Bruno Saby qui l'a engagée au Rallye de Monte-Carlo Historique 2019. C'était depuis 19 ans la Gordini d'un de ses amis proches, André Froment et, quand il est décédé en 2018, il l'a rachetée à la famille afin de participer à la prestigieuse épreuve qu'il avait remportée en 1988. Bruno Saby nous a confirmé qu'aujourd'hui, lorsqu'il participait à des rallyes de régularité, Il souhaitait piloter des voitures avec lesquelles il avait un vrai lien affectif, aussi bien pour des raisons professionnelles que personnelles.

Dans une interview du magazine R Racing concernant cette voiture il rappelle que, pour prendre part à l'épreuve, elle a dû faire l'objet de huit mois de travaux : la caisse était saine mais il a fallu vérifier ou refaire moteur, boîte, amortisseurs, silentblocs, conduites, freins, chauffage... Comme il le précise dans cet article, *« pour un rallye, il ne faut rien laisser au hasard, tout fiabiliser. »* Pourtant, avec son équipe, il a résisté à la tentation d'une préparation plus poussée. *« Nous sommes volontairement restés fidèle à l'origine. C'est une Groupe 1, comme à l'époque. Nous avons simplement ajouté des harnais et des appuie-têtes, »* a-t-il rappelé.

Gêné par un chasse-neige près de St-Michel-Les-Portes, Bruno Saby n'a pas pu figurer en bonne place mais il souligne la fiabilité de la voiture, dont seul le moteur d'essuie-glace a montré une faiblesse.

En plus d'être parfaitement au point pour les rallyes de régularité, cette R8 Gordini appartient à un ancien vainqueur du « vrai » Monte-Carlo : une référence !

The special feature of this Gordini is that it is owned by Bruno Saby, and was driven by him in the Monte-Carlo Historique in 2019. It belonged to André Froment, one of his close friends, for 19 years, and when Froment died in 2018, Saby bought the car from the family in order to participate in the prestigious event that he had won in 1988. Bruno Saby has told us that today, when he takes part in regularity rallies, he chooses to drive cars he has a real emotional connection with, for professional and personal reasons.

In an interview about this car for the magazine R Racing, he recalls that, in order to take part in the event, the car underwent eight months of work : the shell was sound but the engine, gearbox, shocks, silentblocs, pipes, brakes, heating...everything needed checking or overhauling. As he says in this article «for a rally, nothing should be left to chance, everything must be made reliable.»

However, he and his team resisted the temptation to take the preparation further. « We deliberately stayed faithful to the original. This is a Group 1 car, as it always was. We simply added harnesses and head-rests,» he recalls. Held back by a snow plough near St-Michel-Les-Portes, Bruno Saby was not able to put in a good finish but he is keen to stress the reliability of the car, in which only the wiper motor showed any weakness.

This R8 Gordini is not only set up perfectly for regularity rallies, but belongs to none other than a former winner of the «real» Monte-Carlo: a true benchmark !

107

1980 RENAULT 5 TURBO N°0002

Carte grise française
French title

Châssis nº B0000189

130.000 - 180.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Exemplaire numéro 2, très bel état d'origine
- Rare couleur Bleu Olympe
- Modèle mythique

- *Example number 2, very good original condition*
- *Rare colour Bleu Olympe*
- *Legendary model*



Lorsqu'elle est sortie, la Renault 5 Turbo a fait l'effet d'une bombe : sur le plan dynamique elle donnait un coup de pied magistral lorsque le turbo se mettait en route et au niveau esthétique elle bousculait tous les codes. L'exemplaire que nous présentons en est une merveilleuse illustration car c'est la deuxième produite, qui porte au tableau de bord la plaque numéro 0002 (les premières versions étaient numérotées). Bien connue du monde des amateurs du modèle, elle affiche toutes les caractéristiques de la première version avec son habitacle extravagant signé Bertone et, alors que la plupart des exemplaires étaient rouges, celui-ci est Bleu Olympe, couleur spectaculaire et rare.

Cette voiture est restée longtemps dans le sud de la France et a été récemment restaurée avec soin. L'intérieur a été revu par les Selliers du Domaine, spécialistes Alpine et Renault Sport, et la carrosserie qui était saine a fait l'objet de soins attentifs. Le compteur affiche près de 22 000 km, kilométrage d'origine d'après le propriétaire. Ce dernier est un collectionneur marseillais exigeant et passionné de voitures et motos rares. Il a récemment confié la R5 au garage Colombo Challenge, spécialiste Ferrari mais connaissant bien le modèle, qui a éliminé plusieurs petites pannes (factures de plus de 3000 Euros). Accompagnée de sa boîte à outils, cette Renault 5 Turbo est historique, elle est en état superbe et constitue une occasion unique pour les collectionneurs exigeants.

When it first appeared, the Renault 5 Turbo had the effect of a bomb going off: performance-wise, it accelerated like a rocket when the turbo kicked in, and aesthetically, it broke all the rules. The car presented is a marvellous illustration of this. It was the second example built, with number 0002 appearing on the dashboard (the first versions were numbered). Well known in the world of enthusiasts of the model, it bears all the characteristics of the first version with its extravagant Bertone-styled interior. Although most examples were red, this one is Bleu Olympe, a stunning and rare colour.

This car spent a long time in the South of France and has recently been carefully restored. The interior was refurbished by the Selliers du Domaine, Alpine and Renault Sport specialists, and the bodywork, which was sound, has also been given careful attention. The odometer shows just under 22 000 km, which according to the owner is the original mileage. He is a discerning collector from Marseille who is passionate about rare cars and motorcycles. He recently took the R5 to the Colombo Challenge garage, a Ferrari specialist who is familiar with the model. They eliminated several small faults (invoices for over 3000 Euros). Complete with its toolbox, this Renault 5 Turbo is a piece of history. It is in superb condition and constitutes a rare opportunity for demanding collectors.

1987 CITROËN BX 4TC

Carte grise française
French title

Châssis nº VF7XBXL0000XL0041

80.000 - 120.000 €

- État d'origine exceptionnel pour une voiture de ce type
- Même propriétaire depuis 1988
- 37 115 km d'origine, Carnets tamponnés

- *Exceptional original condition for this kind of car*
- *Same owner since 1988*
- *37,115km since new, stamped service book*



Cette voiture est une des rares Citroën BX 4TC (4 roues motrices Turbo Compétition) en état entièrement d'origine, non altéré par des compétitions ou des modifications. Son actuel propriétaire l'a achetée en 1988 à un collaborateur Citroën et l'a utilisée avec parcimonie, surtout entre la région parisienne et sa maison de campagne de la région d'Orléans, et la voiture n'affiche que 37 115 km d'origine. Il nous a avoué avoir été séduit par le comportement de la BX à grande vitesse. Comme en témoignent les carnets d'entretien et d'utilisation, cette voiture a été suivie avec soin et son état s'en ressent. La peinture d'origine est encore belle et la voiture présente tous les équipements spéciaux qui la caractérisaient. L'intérieur d'origine est bien conservé et le compartiment moteur (avec sa mécanique d'origine) présente encore ses stickers d'usine.

Conçue pour l'homologation en Groupe B, la BX 4TC était une redoutable machine de route, son 4-cylindres turbo étant reliés à une transmission intégrale. Sa production s'est limitée aux 200 exemplaires requis par le règlement, mais de nombreuses 4TC ont été détruites à l'époque.

Cette BX constitue la très rare occasion d'acquérir une machine conçue pour la course mais qui est restée fidèle à sa présentation et ses spécifications d'origine, grâce au soin apporté par son unique propriétaire depuis 34 ans.

This car is one of the rare Citroën BX 4TC (4-wheel drive Turbo Competition) entirely in original condition, not amended by competitions and modifications. Its current owner acquired it in 1988 from a Citroën employee and used it occasionally, especially between the Paris region and his country house in the Orleans area. The car only has a mileage of 37,115 km since new. He confided to us that he was won over by the BX's driving behaviour at high speed. As evidenced by both the service and user logbooks, this car has been carefully taken care of and it shows. The original paint remains beautiful and the car has all the featured special equipment. The original interior is well preserved and the engine bay (with its original engine) still has its factory stickers.

The BX 4TC was a formidable road machine and built for Group B homologation, with its 4-cylinder turbo engine associated with an all-wheel drive. According to regulations, its production was limited to 200 units, however many 4TCs were destroyed at the time.

This BX represents a very rare opportunity to acquire a machine designed for racing, which has however remained faithful to its original characteristics thanks to the great care by its sole owner for 34 years.

109

1987 PEUGEOT 205 TURBO 16

Carte grise française
French title
Châssis nº VF3741R76E5100184
350.000 - 400.000 €

- Rare spéciale d'homologation
- Très belle état d'origine
- Modèle champion du monde des rallyes 1985 et 1986

- *Rare homologation special*
- *Gorgeous original condition*
- *1985 and 1986 world rally champion model*



Cette voiture n'a connu que quatre propriétaires depuis l'origine. Le précédent était un collectionneur des Bouches-du-Rhône et celui qui s'en sépare aujourd'hui est un grand amateur de Groupe B, très pointilleux sur l'état de ses voitures. Ayant acheté cette 205 T16 en 2020, il l'a confiée à un atelier spécialisé pour une révision générale et le remplacement des courroies.

Le compteur de vitesses a été remplacé entre 2000 et 2004 (sur ce modèle, l'aiguille a tendance à se tordre) à un peu plus de 25 000 km, mais le kilométrage d'origine peut être suivi avec précision grâce au document fourni par Histovec, service gouvernemental qui enregistre tous les contrôles techniques successifs. A ce jour, le nouveau compteur affiche 6 200 km, ce qui fait un total d'environ 37 200 km d'origine.

Aujourd'hui, cette voiture est dans un état d'origine très bien préservé et entretenu, avec sa mécanique d'origine et un très bel intérieur parfaitement conforme aux spécifications d'époque, sans modification. A l'extérieur, la voiture est impeccable avec sa peinture ancienne ayant gardé tout son éclat, sans bosse ni rayure. Seules les trois barrettes de calandre ont été repeintes car elles étaient rouges auparavant. Produite à 200 exemplaires seulement, cette "spéciale d'homologation" est une des plus recherchées de celles de l'époque du Groupe B. Elle sera vendue avec son manuel d'utilisation ainsi que son manuel d'atelier d'origine.

This car has had only four owners since new. The previous one was a collector from Bouches-du-Rhones and the one who is letting it go today is a big fan of Group B cars and also very picky about the condition of his cars. When he bought this 205 T16 In 2020, he entrusted it to a specialist workshop for a general service which included the replacement of belts.

The speedometer was replaced between 2000 and 2004 (the needle tends to bend on this model) at just over 25,000 km, but the mileage can be tracked accurately thanks to the document provided by Histovec, a governmental service which records all consecutive technical inspections. As of now, the new odometer displays 6,200 km, resulting in a total mileage of around 37,200 km from new.

This car is currently in a very well-preserved and well-serviced original condition, with its original mechanical components and a gorgeous interior perfectly faithful to original specifications and with no modifications. The car is immaculate on the outside, with its old paint still shining beautifully and with no signs of scratches or dents. Only the three grille bars were repainted, as they were red in the past. Produced in only 200 examples, this "homologation special" is one of the most sought-after cars from the Group B era. It will be sold with its user manual, as well as its original workshop manual.

110

1973 FORD CAPRI 2600 RS

Titre de circulation anglais
British title

Châssis nº BBECMS34576

120.000 - 180.000 €

- Superbe réalisation et préparation de qualité
- Éligible aux plus belles compétitions historiques
- Voiture très compétitive, PTH valide jusqu'en 2028

- *High quality preparation*
- *Eligible for the best historic competitions*
- *Very competitive car, PTH valid until 2028*



Dévoilée en 1969 au Salon de Bruxelles, la Ford Capri décline à la mode européenne la recette de la Mustang : long capot, arrière ramassé, habitabilité généreuse pour un coupé, prix abordable. Il s'en suit un succès immédiat, bientôt complété par des versions sportives. La compétition est en ligne de mire et Jochen Neerpasch, directeur sportif de Ford Cologne, lance une déclinaison destinée au Groupe 2, la Capri RS 2600, forte de 150 ch. Alors que la version « client » s'introduit dans les magasins d'exposition, sur les circuits la Capri remporte le Championnat d'Europe de Tourisme en 1971 et 1972, contre les BMW 3.0 CSL notamment. C'est le début d'une longue carrière qui se terminera en Groupe 5 avec la victoire en 1981 de Klaus Ludwig en Deutsche Rennsport Meisterschaft (DRM).

La Capri 2600 RS de la vente constitue un hommage à celle qui portait les couleurs de Lindrick Finance pour la saison 1973. Elle a été entretenue par le spécialiste belge Gipimotor et comporte un passeport FIA (PTH) valable jusqu'en 2028. Elle est aujourd'hui équipée d'un V6 Weslake 2 997 cm³ développant quelque 320 ch, d'une boîte ZF cinq rapports, d'une carrosserie en fibre de verre et d'un réservoir d'essence de 85 litres. Sur la balance, elle affiche un poids d'environ 900 kg.

Cette Capri 2600 RS a eu l'occasion de montrer ce dont elle était capable lors du Tour Auto 2018 et 2019, en catégorie compétition : non seulement elle est éligible aux épreuves de ce type, mais en plus elle en est une actrice particulièrement compétitive.

Unveiled in 1969 at the Brussels Motor Show, the Ford Capri is a European take on the Mustang: long hood, short back, generous roominess for a coupé, at an affordable price. An immediate success, several sportier versions followed. With motorsport as a target, Ford Köln's motorsport director Jochen Neerpasch, launched a variation intended for Group 2, the Capri 2600 RS with 150bhp. While the "client" version was introduced in showrooms, on the circuits the Capri won the European Touring Car Championship in 1971 and 1972, against the BMW 3.0 CSL specifically. It was the start of a long career which ended in Group 5 with Klaus Ludwig's victory in 1981 in the Deutsche Rennsport Meisterschaft (DRM).

The Capri 2600 RS on offer is a tribute to the one which wore the colors of Lindrick Finance for the 1973 season. It was maintained by the Belgian specialist Gipimotor and has a FIA passport (PTH) valid until 2028. It is currently equipped with a 2997cc Weslake V6 developing some 320bhp, mated to a five-speed ZF gearbox, a fiberglass body and an 85-litre petrol tank. It weighs about 900 kg.

This Capri 2600 RS had the opportunity to show what it was capable of during the 2018 and 2019 Tour Auto, in the competition category: not only is it eligible for events such as this, but it is also a particularly competitive participant.

111

1977 FERRARI 308 GTB VETRORESINA

Carte grise française
French title

Châssis nº F106AB20753
Moteur nº F106A021*00586*

150.000 - 200.000 €

- Certifiée par Ferrari Classiche
- Historique documenté
- Superbe remise en état

- *Certified by Ferrari Classiche*
- *Documented history*
- *Superb restoration*



L'exemplaire présenté a été vendu neuf le 4 mars 1977 par l'agent Ferrari Autodino AG de Zurich en Suisse, à une société qui résidait à Bâle. Ainsi que le confirme le précieux classeur de certification Ferrari Classiche, sa couleur d'origine était « Argento Met. Auteuil » avec intérieur cuir « Pelle Beige », tandis que la voiture est équipée de rarissimes jantes Campagnolo d'un pouce plus large que d'origine. Une remise en état de qualité de la carrosserie, repeinte dans la traditionnelle teinte « Rosso » fut réalisée en Suisse en 1997, tandis que la sellerie avait été restaurée avec le même soin l'année précédente. La voiture fut ensuite vendue en Hollande, puis c'est en juillet 2009, que Philippe Gardette, d'Auvergne Moteurs, spécialiste de la marque depuis 1978, en a fait l'acquisition afin de poursuivre une restauration de haut niveau. Ainsi la mécanique fut refaite avec le plus grand soin, en supprimant le refroidissement des soupapes au sodium, les trains roulants restaurés, le circuit électrique a été revu et quelques améliorations, fruits de longues années d'expérience, furent apportées. De petits détails esthétiques furent également corrigés et un important dossier de photos et de factures témoigne de ce travail d'orfèvre. Après six ans de restauration, la voiture fut vendue en France, garantie 5 ans ou 10 000 km, alors qu'elle totalisait 26722 km. La voiture a parcouru moins de 1500 km depuis et vient de bénéficier d'une révision en novembre 2022 chez Gilles Calderoni, incluant la distribution, vidange des fluides, réglage de l'allumage et de la carburation et recharge de la climatisation. Si vous cherchiez une 308 polyester, en état exceptionnel, certifiée, documentée, accompagnée de son carnet d'entretien, du manuel d'utilisateur, des outils dans leur trousse... vous venez de dénicher la perle rare !

This example was sold new on 4 March 1977 by the Ferrari dealer Autodino AG in Zurich to a company based in Basel. As its precious certification binder from Ferrari Classiche confirms, its original colour was 'Argento Met. Auteuil' with a 'Pelle Beige' leather interior, and it is fitted with the extremely rare Campagnolo wheels, an inch wider than standard. The bodywork was restored to a high standard and repainted the traditional 'Rosso' colour in Switzerland in 1997, while the upholstery was restored with the same care the previous year. The car was then sold in Holland, before Philippe Gardette of Auvergne Moteurs, a Ferrari specialist since 1978, acquired the car in July 2009 to carry out a top-flight restoration. The engine was overhauled with the utmost care and the sodium valve cooling dispensed with; the running gear was restored and the electrical system refurbished, while some improvements, based on many years' experience, were made. Some minor cosmetic details received attention and an extensive file of photographs and invoices testifies to the intricate work carried out. After a six-year restoration and with a total mileage of 26,722 km, the car was sold in France with a five-year/10,000 km warranty. The car has covered less than 1500 km since and has just been serviced, in November 2022, by Gilles Calderoni, with work including the timing gear, changing all the fluids, adjusting the ignition and carburettors and recharging the air-conditioning. If you are looking for a fibreglass 308 in exceptional condition, certified and documented, and complete with its service booklet, owner's manual and tools in their bag ... you have just found that rare gem!

112

1980/81 FERRARI 308 GTB GR. 4 FOITEK

Carte grise française
French title

Châssis nº F106AB20905

800.000 - 1.200.000 €

- Préparation Groupe 4 d'époque par Foitek
- Histoire en course intéressante
- Très belle machine pour les rallyes historiques
- Moteur 305 ch préparé par Michelotto

- *Prepared for Group 4 in period by Foitek*
- *Interesting racing history*
- *Excellent car for historic rallies*
- *305 bhp engine prepared by Michelotto*



Après le lancement de la Ferrari 308 GTB en 1975, certains pilotes et écuries privées ont souhaité une version compétition mais, le constructeur ne souhaitant pas se lancer dans une telle réalisation, il en a confié la responsabilité à l'atelier de Giuliano Michelotto, basé à Padoue. Partant d'une version à carrosserie polyester, Michelotto a profondément modifié la voiture pour en faire une machine >>>

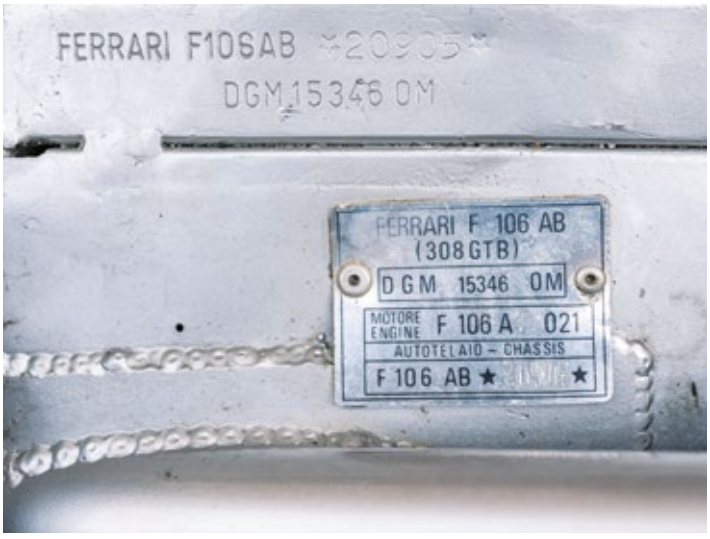
After the Ferrari 308 GTB was launched in 1975, some private teams and drivers wanted a competition version of it, but as Ferrari did not want to embark on such a project, it handed over responsibility for it to Giuliano Michelotto's workshop in Padua. Starting from a fibreglass-bodied version, Michelotto substantially modified the car to make it competitive in Group 4, and in >>>











>>>compétitive en Groupe 4 et, en France, l'importateur Ferrari Charles Pozzi lui en a même commandé quatre exemplaires. Avec leur livrée bleu et blanc aux couleurs Pioneer, ce sont sans doute les 308 GTB Groupe 4 les plus célèbres et, entre les mains de Jean-Claude Andruet et Guy Chasseuil, elles ont montré l'efficacité de cette machine en rallye. La saison 1981 a vu Andruet remporter le Tour de France Auto avec Chantal Bouchetal devant la Lancia Stratos de Bernard Darniche, le Rallye de Sicile, le Rallye des Quatre Régions et les 24 Heures d'Ypres. Andruet frôlait la victoire au Tour de Corse dans lequel il remportait cinq spéciales devant la R5 Turbo de Jean Ragnotti, mais devait abandonner sur panne d'alimentation.

L'année suivante, Andruet s'est à nouveau adjugé le Tour de France Auto, avec « Biche », tout en signant une mémorable deuxième place au Tour de Corse derrière la R5 Turbo de Jean Ragnotti à l'issue d'un duel acharné jusqu'à la dernière spéciale. Ces performances soulignent que la 308 GTB pouvait être brillante en rallye, y compris sur un tracé aussi difficile que la Corse, ce qui explique que certains pilotes privés aient choisi de préparer leur propre voiture. D'autant plus que la production de Michelotto s'est limitée à 11 exemplaires de 308 GTB Groupe 4.

C'est le cas de la 308 GTB que nous présentons, qui a été préparée en version Groupe 4 spécialement par le garage Ferrari Karl Foitek de Zurich et par l'agent officiel Werner Ruf SA d'Oftringen, en Suisse, pour

>>>*France the Ferrari importer Charles Pozzi ordered four cars from him. With their blue and white Pioneer livery, these were undoubtedly the most famous Group 4 308 GTBs, and in the hands of Jean-Claude Andruet and Guy Chasseuil they showed how effective the car could be in rallying. In 1981, Andruet won the Tour de France Auto with Chantal Bouchetal, ahead of Bernard Darniche in his Lancia Stratos, the Rally di Sicilia, the Rally 4 Regioni and the 24 Hours of Ypres. Andruet came close to victory on the Tour de Corse, winning five special stages ahead of Jean Ragnotti's R5 Turbo, but had to retire with fuel supply problems.*

The following year, Andruet again won the Tour de France Auto, with 'Biche' as his co-driver, while achieving a memorable second place on the Tour de Corse behind Ragnotti's R5 Turbo after a fierce duel until the last special stage. These results proved that the 308 GTB could excel in rallying, even on a route as challenging as that in Corsica, and explained why some privateer drivers chose to prepare their own cars, all the more so as Michelotto's production of the 308 GTB Group 4 was limited to 11 cars.

This was the case for the 308 GTB we are presenting, which was specially prepared as a Group 4 version by the Ferrari garage Karl Foitek in Zurich and the official dealer Werner Ruf SA from Oftringen in Switzerland, to be entered in several rounds of the

être engagée en 1981 à plusieurs épreuves du Championnat de Suisse. Elle était pilotée par Karl Foitek qui a remporté la victoire lors des épreuves de Dijon, Imola et Patnot. Lors de la course de côte de Heimberg, la voiture est sortie de route sans dommage et n'a pas été classée.

D'après les documents dont nous disposons, il apparaît que la préparation a porté sur l'installation de freins AP Racing Gr. 4, d'une suspension réglable Gr. 4, de jantes BBS en magnésium de 16 pouces, d'amortisseurs Koni réglables, d'un moteur V8 de 3 litres à injection préparé par Michelotto et développant 305 ch, d'un système d'échappement spécial, de sièges Momo en carbone avec harnais Sabelt, d'une carrosserie d'origine en polyester.

En 2000, cette Ferrari 308 GTB Gr. 4 a fait l'objet d'une révision complète en vue d'une participation aux Ferrari Days, au Nürburgring. Depuis, la voiture a participé plusieurs années au Tour Auto, entre les mains de son propriétaire actuel, PDG de Charles Pozzi Ferrari. C'est d'ailleurs dans les anciens ateliers de Levallois que le moteur a été refait intégralement.



Hockenheim 1983 © DR

Aujourd'hui, elle représente une authentique machine de compétition d'époque, moins chère qu'une Michelotto mais tout aussi performante et préparée avec autant de précision, propre à prendre part aux épreuves historiques où elle se distinguera par son originalité et ses performances.

Swiss championship in 1981. It was driven by Foitek, who won the races at Dijon, Imola and Patnot. During the Heimberg hill climb, the car came off the road without any damage and was unplaced.

According to the documents at our disposal, it appears that the preparation entailed the fitting of AP Racing Gr. 4 brakes, adjustable Gr. 4 suspension, 16-inch BBS magnesium wheels, adjustable Koni shock absorbers, a 3-litre V8 engine prepared by Michelotto and developing 305 bhp, a special exhaust system, Momo carbon-fibre seats with Sparco harnesses, and an original fibreglass body.

In 2000, the 308 GTB Gr. 4 underwent a full service with a view to taking part in the Ferrari Days at the Nürburgring. Since then, the car has competed in several editions of the Tour Auto, driven by its current owner, the CEO of Charles Pozzi Ferrari. It was, moreover, in the former workshops at Levallois that its engine was completely rebuilt.

Today, it represents an authentic competition car from its period: less expensive than a Michelotto, it is just as quick and has been prepared with the same precision. It is ready to take part in historic events where its originality and performance will make it stand out.

16ème des 1000 km du Nürburgring avec Waldegård/Kinnunen / *16th at the Nürburgring 1000 km with Waldegård/Kinnunen*

1970 PORSCHE 911 S/T RALLY 2.3L

Carte grise française
French title

Châssis n° 911 030 1128
N° de production 1002628
Moteur n° 6301559

1.000.000 - 1.400.000 €

- Une des 21 2,3L S/T construites
- Préparation usine d'époque très poussée et documentée
- Historique et palmarès connus et documentés
- Superbe restauration par Roock Sportsystem aux spécifications d'origine

- *One of the 21 2,3L S/T models built*
- *Extensive and well-documented works preparation in period*
- *History and record in competition known and documented*
- *Superb restoration by Roock Sportsystem to its original specification*



Tout le monde connaît la compétence de Porsche pour transformer un modèle de tourisme en redoutable machine de compétition. C'est ce que le constructeur a fait en 1970 quand il a eu besoin d'une voiture éligible en catégorie T : il est parti de la 911 S, la plus rapide de la gamme, pour servir de base à la version compétition connue en interne sous l'appellation « ST », passablement modifiée.

Le moteur restait le même pour certains rallyes, mais la version racing gagnait 52 cm^3 par augmentation de l'alésage et sa puissance passait de 180 à 240 ch. La voiture était considérablement allégée par l'utilisation d'acier plus fin pour le toit, le panneau arrière et le plancher arrière, et elle était débarrassée de tout équipement de confort jugé inutile. La recherche de réduction de poids passait même par l'élimination d'une sous-couche d'apprêt et la présence d'une couche de peinture aussi fine que possible.

Cette version compétition recevait par ailleurs plusieurs équipements spéciaux comme une barre anti-rapprochement à l'avant, un réservoir de carburant en

Everyone knows how capable Porsche is when it comes to transforming a road car into a formidable competition machine. This is exactly what the manufacturer did in 1970 when it needed a car eligible to compete in category T: it started by taking the 911 S, the quickest model in the range, as the basis for the competition version, which was known internally as the 'ST' and was significantly modified.

The engine remained the same for some rallies, but the racing version was re-bored and its capacity increased by 52 cc, with power rising from 180 to 240 bhp. The car was made considerably lighter through the use of thinner steel for the roof, rear panel and rear floor pan, and any comfort equipment deemed unnecessary was stripped out. The quest to save weight even led to the elimination of one coat of primer and the use of paint which was as thin as possible.

This competition version was also equipped with several items of special equipment, such as a front strut brace, an 100-litre









#1128, 1971 Nürburgring 1000km © DR

plastique de 100 litres avec goulotte au centre du capot, un arceau en aluminium, des jantes Minilite de 7 et 9 pouces, des extensions d'ailes, des vitres et une lunette arrière en Plexiglas, un pare-brise en verre plus fin et deux sièges Recaro. D'autres options étaient possibles pour l'aménagement, les suspensions ou le rapport de pont, en fonction de l'usage réservé à la voiture.

La voiture de la vente fait partie des 21 exemplaires de Porsche 911 ST Rally 2,3 litres produits en 1970. Sortie des ateliers au début de l'année, de teinte « Conda Green » (code 262621), elle présentait toutes les spécifications du modèle et bénéficiait de deux options : système de chauffage (M060) et lettrage Porsche sur les portes, de couleur blanche (M438). Le moteur a été préparé au département Sport et le livre de production Porsche porte la mention Rally en face du numéro de châssis 911 030 1128. Il est intéressant de noter que cette voiture est celle qui est sortie juste après la n°911 030 1127, version usine spécialement allégée et confiée à Gérard Larrousse. Les >>>

plastic fuel tank with a filler in the centre of the bonnet, an aluminium roll cage, Minilite 7- and 9-inch wheels, wheel arch extensions, Plexiglas side and rear windows, a windscreen made from thinner glass and twin Recaro seats. Other options could be specified for the car's interior set-up, suspension or final drive ratio, depending on how the car would be used.

The car offered for sale is one of the 21 Porsche 911 ST Rally 2.3-litre models built in 1970. It left the workshops at the start of the year, finished in 'Conda Green' (code 262621) and was to the full specification for the model, with two options: a heating system (M060) and white Porsche lettering on the doors (M438). The engine was prepared in Porsche's Sport department and the company's build records are marked 'Rally' against the chassis number 911 030 1128. It is interesting to note that this car came immediately after chassis no. 911 030 1127, a special lightweight works version >>>



>>>archives du département « Sport/Réparation » comportent aussi la mention de cette voiture produite comme version ST.

Livrée le 17 juillet 1970 à son premier propriétaire en Finlande, l'AAW Racing Team, cette voiture prend part ensuite sous ses couleurs à plusieurs épreuves sur circuit entre les mains du jeune pilote suédois Björn Waldegård (futur Champion du Monde des Rallyes en 1979), à commencer le 4 octobre 1970 par les 500 km de Keimola, en Finlande.

La saison 1971 est plus riche avec cinq courses, dont la plus importante est celle des 1000 km du Nürburgring, disputée le 30 mai avec Waldegård et Leo Kinnunen. Parmi un plateau relevé (avec victoire de la Porsche 908/3 d'Elford/Larrousse), Waldegård occupe à un moment donné la tête de la catégorie GT, mais un problème de pneu le force à s'arrêter au stand. Ayant roulé sur la jante, celle-ci est endommagée mais l'équipe ne disposant pas d'autres jantes de la même dimension, la voiture doit repartir entre les mains de Leo Kinnunen avec à l'arrière deux jantes de dimensions différentes. L'équipage parvient tout de même à signer la troisième place en GT plus de 2 litres et la 16ème au classement général.

Pour la saison suivante, le palmarès de la voiture rappelé par Jürgen Barth dans un rapport d'expertise mentionne une seule épreuve, le Rallye Arctique (en Finlande) avec Antti Aarnio et Martti Kolari, victorieux. En 1974, l'on retrouve Waldegård au volant de cette même voiture pour des épreuves de rallycross avec l'AAW Racing Team.

En 1977, cette Porsche 911 ST est cédée à Sauli Kangas, pilote finlandais de rallycross. L'année suivante, Martti Kangas participe à 14 courses de rallycross dans différents pays d'Europe, son meilleur résultat étant une quatrième place au Lydden Circuit à Wootton, en Angleterre. En 1979 ou 1980, cette 911 ST est achetée par le suédois Ulf Larsson. On ignore s'il prend part à des épreuves sportives mais, en 1982-1983, cette voiture était équipée d'une transmission à quatre roues motrices, comme presque toutes les voitures de rallycross de cette époque.

En 1985, Ulf Larsson cède la voiture à Jorma Vilander, basé en Finlande. On peut voir sur une photo de la transaction avec les deux protagonistes qu'en plus de sa transmission modifiée, elle présente alors un avant de style "Flachbau", capot plat, avec un volumineux aileron arrière. Enfin, en 1987, elle aurait reçu un moteur 800 ch de Porsche 935. Jorma Vilander court

>>>assigned to Gérard Larrousse. The archives from the 'Sport/Repairs' department also mention that this car was produced as an ST version.

It was delivered on 17 July 1970 to its first owner, the AAW Racing Team in Finland, who then entered it in several circuit races with the young Swedish driver, Björn Waldegård (who would be World Rally Champion in 1979), beginning on 4 October 1970 with the 500 km race at Keimola in Finland.

The 1971 season was a fuller one, with five races, the most important being the Nürburgring 1000 km on 30 May, contested by Waldegård and Leo Kinnunen. In a strong line-up (including the winning Porsche 908/3 of Elford/Larrousse), for a time Waldegård led the GT category, but a tyre problem forced him to pit. The rim was damaged as he had driven on it, but the team didn't have any spare wheels of the same dimension, so Leo Kinnunen went back on track with two differently sized rear wheels. The team nonetheless managed to finish third in the over-2-litre GT category and 16th overall.

For the following season, the competition history of the car noted by Jürgen Barth in a valuation report mentions only a single event, the Arctic Rally in Finland, won by Antti Aarnio et Martti Kolari. In 1974, Waldegård was back behind the wheel of the car for some rallycross events with the AAW Racing Team.

In 1977, the Porsche was sold to Sauli Kangas, a Finnish rallycross driver. The following year, Martti Kangas competed in 14 rallycross races held in different European countries, achieving his best result at the Lydden Circuit, at Wootton in England, where he came fourth. In 1979 or 1980, the 911 ST was bought by the Swede Ulf Larsson. It is not known whether he took part in any motorsport events, but in 1982–1983, the car was equipped with four-wheel drive, like nearly all rallycross cars at the time.

In 1985, Larsson sold the car to Jorma Vilander, who was based in Finland. A photograph of the car with the buyer and seller show that, in addition to its modified transmission, it had a 'Flachbau'-style frontal treatment with a flat bonnet, and a large rear spoiler. Finally, in 1987, it was fitted with a Porsche 935 engine developing 800 bhp. Vilander was still racing the car during the 2008 season, but its aerodynamic equipment was then removed to meet the new regulations





encore avec la voiture pour la saison 2008, elle sera alors délestée de ces éléments aérodynamiques afin d'être conforme aux nouvelles règles imposaient en rallycross.

Après 2011 elle fut conservée en l'état par Jorma Vilander qui s'en séparera finalement via un marchand finlandais en 2019, au profit d'un négociant français qui l'immatricule en France. C'est auprès de ce dernier que la voiture, se présentant comme sortant de sa dernière course de rallycross et nécessitant une restauration intégrale, sera achetée par un grand spécialiste allemand.

En effet, cette 911 ST a été restaurée par Roock Sportsystem qui lui a rendu sa configuration d'origine, tant sur le plan mécanique qu'esthétique, avec sa teinte « Conda Green », le numéro de course GT 88 qu'elle arborait lors des 1000 km du Nürburgring 1971, et son intérieur noir dépouillé. Lors de la mise à nue de la voiture, il sera retrouvé sur le montant inférieur gauche des traces de la peinture verte d'origine !

Rappelons que Roock, sous la responsabilité de Michael Roock, est une écurie allemande de pointe, spécialiste Porsche, dont le palmarès comprend le titre FIA GT2 en 1996 ainsi que des victoires de catégorie aux 24 Heures du Mans et aux 24 Heures de Daytona. Aujourd'hui, Roock restaure des Porsche de compétition avec un standard de qualité élevé et surtout une grande fidélité aux spécifications d'origine. D'ailleurs, la voiture que nous présentons a brillamment figuré lors du Mans Classic 2022 par ses performances et sa fiabilité puisqu'avec l'équipage Roock/Hürtgen elle a gagné sa classe (GTS21) dans un plateau particulièrement relevé.

D'une certaine façon, la Porsche 911 ST est la devancière de la Carrera RS 2.7, tout en étant beaucoup plus rare puisque l'on compte moins de 21 exemplaires en 1970. C'est une vraie compétition-client, préparée avec beaucoup de soin par l'usine pour disputer les épreuves internationales les plus en vue.

Vendue avec sa fiche FIA valide, et un dossier historique important retraçant l'ensemble de sa carrière et ses différentes modifications, la voiture que nous présentons en est une représentante authentique, qui a brillé à l'époque entre les mains d'un pilote de premier plan, Champion du Monde des Rallyes en 1979. Grâce à une remise en état de grande qualité, elle peut aujourd'hui reprendre la piste des évènements historiques les plus importants et s'y comporter avec le même brio que dans les années 1970.

introduced in rallycross.

After 2011, Vilander kept the car as it was, before finally selling it through a Finnish dealer in 2019 to a trader from France, who registered it in France. It was from him that the 911 ST was bought by a top German specialist. It was presented as if it had just finished its final rallycross event and was in need of a complete restoration.

The restoration was undertaken by Roock Sportsystem, who returned the car to its original mechanical specification and appearance, complete with its 'Conda Green' paintwork, its racing number GT 88 from the 1971 Nürburgring 1000 km, and its stripped-out black interior. When the car was taken back to bare metal, traces of the original green paint were found on the lower left doorpost!

Roock, run by Michael Roock, is a leading German team, specialising in Porsche, whose tally of results includes the 1996 FIA GT2 title, as well as class wins at the 24 Hours of Le Mans and the 24 Hours of Daytona. Today, Roock restores competition Porsches to a high standard and, above all, in strict accordance with their original specification. Indeed, the car we are presenting put on a brilliant display of speed and reliability at the 2022 Le Mans Classic, when Roock and Hürtgen took it to victory in its class (GTS21) in a particularly strong field.

In a way, the Porsche 911 ST was the forerunner of the Carrera RS 2.7, but it is much rarer, with fewer than 21 cars built in 1970. It is a genuine customer competition car, meticulously prepared by the factory to compete in the most prominent international events.

The car will be sold with its current FIA form and a substantial history file covering its entire career and the various modifications made to it; it is an authentic representative of a model which stood out in period, in the hands of a first-rate driver who would go on to be World Rally Champion in 1979. Thanks to a high-quality restoration, it is ready to return to the most important historic motorsport events and to perform as brilliantly as it did in the 1970s.

114

1995 BENETTON RENAULT B195 FORMULE 1 ◆

Véhicule de compétition
Competition car

Châssis nº 02

2.000.000 - 3.000.000 €

- Monoplace de Michael Schumacher pour la saison 1995
- Championne du Monde pilote/constructeur en 1995
- Palmarès exceptionnel
- Aux couleurs Mild Seven d'époque
- Equipée du moteur V10 3.5L Judd

- *Single-seater driven by Michael Schumacher during the 1995 season*
- *1995 World Drivers' and Constructors' Champion*
- *Exceptional record in competition*
- *In its period Mild Seven racing colours*
- *Equipped with a Judd V10 3.5L engine*



Michael Schumacher wins the 1995 Germany Grand Prix © Motorsport

La monoplace que nous présentons est intéressante car elle symbolise le début de la carrière de Michael Schumacher au sein de l'écurie Benetton et son ascension fulgurante vers ses premiers titres mondiaux.

Au départ, Benetton n'est pourtant pas une société prédestinée à remporter des Grands Prix de Formule 1. Entreprise d'habillement, elle a dans les années 80 le vent en poupe dans son domaine et souhaite promouvoir>>>

The single-seater we are presenting is an interesting car as it symbolises the start of Michael Schumacher's career with Benetton and his meteoric rise to his first world titles.

Originally, however, nothing predestined Benetton to win Formula 1 Grands Prix. A fashion company, it was on a roll in the 1980s and wanted to promote its dynamic image. To do so, it turned to Formula 1, initially just>>>







Michael Schumacher celebrates taking his second successive drivers world championship on the podium © Motorsport

>>> son image dynamique. Pour ce faire, elle se tourne vers la Formule 1, d'abord en jouant le rôle de simple sponsor, puis de véritable écurie en rachetant en 1985 l'équipe Toleman, à bout de souffle financièrement. La saison 1986 voit quelques succès encourageants et la direction de l'équipe est confiée trois ans plus tard au flamboyant Flavio Briatore, qui a notamment réussi le lancement des vêtements Benetton aux États-Unis. Il parvient à attirer l'ingénieur John Barnard, artisan des succès de McLaren, et sa présence convint Nelson Piquet de rejoindre lui aussi l'écurie.

Dès 1990, Piquet signe deux victoires et atteint la troisième place au Championnat du Monde de F1. Pour la saison 1991, Barnard développe la B191 équipée d'un moteur Ford, suite à un contrat signé par Briatore avec le constructeur américain. Mais la présence de Barnard fait long feu et il quitte le navire, laissant la place à deux hommes venus de l'équipe Jaguar, Ross Brawn et Tom Walkinshaw qui devient directeur sportif de Benetton.

A la fin de l'année 1991, Benetton prend une décision qui va marquer son avenir, celle d'engager Michael Schumacher, jeune espoir provenant de la filière Mercedes et dont le contrat est signé jusqu'à 1993.

La B192 de 1992, conçue comme les monoplaces précédentes par Rory Byrne, souffre d'un moteur moins puissant que celui des concurrentes Ferrari ou Williams-Renault, ce qui n'empêche pas le jeune prodige allemand de s'imposer au Grand Prix de Belgique et de signer suffisamment de podiums pour permettre à Benetton d'obtenir une troisième place au Championnat du Monde de Formule 1.

Pour la saison 1993, Michael Schumacher est épaulé par Riccardo Patrese, mais la Benetton B193 est délicate et Schumacher ne remporte qu'une seule victoire, au Portugal. Devant ce peu de réussite, Schumacher menace de quitter Benetton au profit de McLaren, mais se laisse convaincre pour encore deux ans par un contrat négocié par son agent Willi Weber et financé chez Benetton par l'arrivée de Mild Seven, dont la livrée bleue va désormais caractériser les monoplaces italiennes.



La B194 de la saison 1994 est plus aboutie que la précédente, et son nouveau moteur Ford Zetec affiche une puissance plus conforme aux exigences du plateau. Au début de la saison, Schumacher se heurte à forte partie, avec Ayrton Senna qui pilote la Williams-Renault FW16. Mais la voiture du Brésilien ne répond pas à ses attentes et il abandonne lors des deux premiers Grands Prix, à Interlagos et Aïda, tous deux remportés par le pilote allemand et sa Benetton. Malheureusement, le Grand Prix de Saint-Marin, à Imola, est marqué par l'accident mortel d'Ayrton Senna, ce qui plonge le monde du sport automobile dans une profonde stupeur. Mais « the show must go on » et Schumacher remporte sa troisième victoire. Rien ne semble plus pouvoir l'empêcher de voler vers le titre mondial.

La suite de la saison ne manque pas d'épisodes mouvementés, où Benetton frôle la disqualification pour raisons techniques, avant que Schumacher ne soit suspendu pour deux courses pour avoir ignoré>>>

>>> *as a sponsor, but then as a team owner when, in 1985, it bought Toleman, which was struggling financially. The 1986 season was marked by some encouraging results, and three years later, the flamboyant Flavio Briatore, who had successfully launched Benetton's clothing in the USA, was appointed team manager. He succeeded in recruiting the engineer John Barnard, who had been responsible for McLaren's success, and his presence persuaded Nelson Piquet to join the team as well.*

In 1990, Piquet won two races and finished third in the F1 World Championship. For the 1991 season, Barnard developed the B191, powered by a Ford engine, after Briatore had signed a contract with the American manufacturer. But Barnard's time with the team was short-lived and he left, making way for two men who had come over from Jaguar, Ross Brawn and Tom Walkinshaw, who became Benetton's sporting director.

At the end of 1991, Benetton took a decision which would determine its future: to hire Michael Schumacher, a promising young driver who had come up through the Mercedes racing programme, on a contract running until 1993.

The 1992 B192, designed like the previous single-seaters by Rory Byrne, was let down by a less powerful engine than its competitors Ferrari and Williams-Renault, but this did not stop the young German prodigy from winning the Belgian Grand Prix and scoring enough podiums for Benetton to achieve third place in the F1 World Championship.

For 1993, Schumacher was supported by Riccardo Patrese, but the Benetton B193 proved tricky to drive and Schumacher won only one race, in Portugal. Given this lack of success, Schumacher threatened to leave Benetton and join McLaren. He was persuaded, however, to stay for another two years thanks to a contract negotiated by his agent Willi Weber, which Benetton paid for with the arrival of Mild Seven, whose blue livery the Italian single-seaters would now sport.

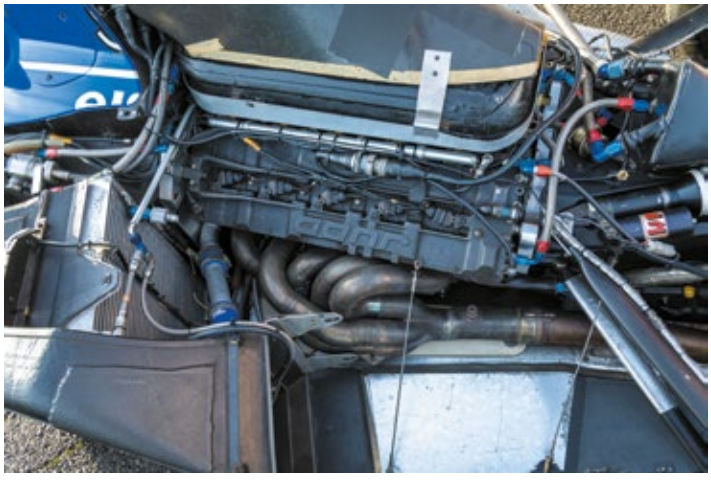
The 1994 B194 was better developed than its predecessor and its new Ford Zetec engine more of a match for the demands of the grid. At the start of the season, Schumacher faced formidable opposition from Ayrton Senna, driving the Williams-Renault FW16. But the Brazilian's car failed to live up to his expectations and he retired during the first two Grands Prix, at Interlagos and Aida, both of which were won by the German driver with his Benetton. Sadly, the San Marino Grand Prix, at Imola, was marred by Senna's fatal accident, which left the world of motorsport reeling. But "the show must go on" and Schumacher claimed his third victory. Nothing, it seemed, could stop him on his way to the world title.

The rest of the season was not without drama: Benetton came close to being disqualified on technical grounds, then Schumacher was suspended for two races for ignoring a black flag at Silverstone. As a result, at the final Grand Prix at Adelaide,>>>


MILD SEVEN
BENETTON POWER BY RENAULT


MILD SEVEN
Bitburger


BENETTON SPORTSYSTEM
MILD SEVEN
Bitburger
MILD SEVEN
MILD SEVEN
AVON
Lpr





>>> un drapeau noir à Silverstone. Si bien que lors du dernier Grand Prix, à Adelaïde, rien n'est joué entre Schumacher et Damon Hill (Williams-Renault). Les deux hommes se livrent une bataille sans merci jusqu'à un accrochage provoquant l'abandon des deux voitures. C'est Schumacher qui remporte le titre mondial, le premier de ses sept couronnements.

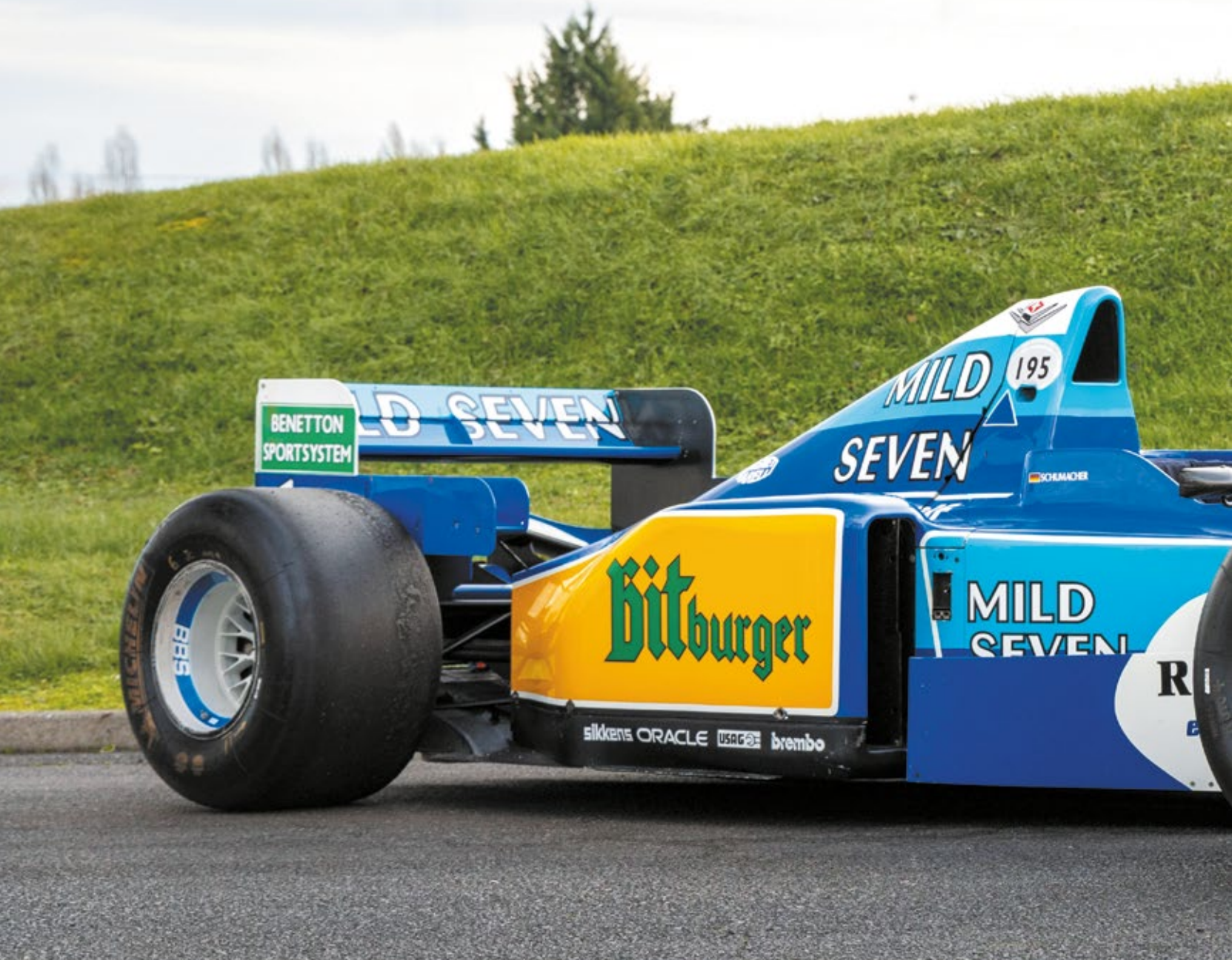
Pour la saison 1995, Benetton est mieux armée que jamais. En plus de son pilote star, l'écurie dispose désormais du moteur Renault, un des meilleurs de la grille. Ses principaux adversaires sont les Williams-Renault de Damon Hill et David Coulthard et, même si la B195 conçue par Rory Byrne et Ross Brawn se montre délicate à piloter, Schumacher confirme de façon magistrale son titre de l'année précédente en remportant neuf Grands Prix : Brésil, Espagne, Monaco, France, Allemagne, Belgique, Europe, Pacifique et Japon. Pour lui et l'écurie Benetton, c'est une consécration puisqu'ils remportent les deux titres, Pilotes et Constructeurs.

Ainsi, c'est l'écurie Benetton qui a permis au talent du jeune prodige allemand de se révéler, avant qu'il n'aille écrire une nouvelle page de son histoire à partir de 1996, chez Ferrari. Chez Benetton, Schumacher a signé 19 victoires sur 68 courses, et cette écurie est la

>>> ***Schumacher and Damon Hill (Williams-Renault) still had everything to play for. The two drivers fought a relentless battle until a collision forced both cars to retire. Schumacher won the World Championship, the first of his seven titles.***

For 1995, Benetton was better equipped than ever. As well as its star driver, the team now had the Renault engine, one of the best on the grid. Its main opponents were the Williams-Renaults driven by Damon Hill and David Coulthard, and even though the B195 designed by Rory Byrne and Ross Brawn was quite a handful to drive, Schumacher brilliantly confirmed his title of the previous year by winning nine Grands Prix: Brazil, Spain, Monaco, France, Germany, Belgium, Europe, Pacific and Japan. It was the ultimate accolade for him and the Benetton team, who won both the Drivers' and Constructors' titles.

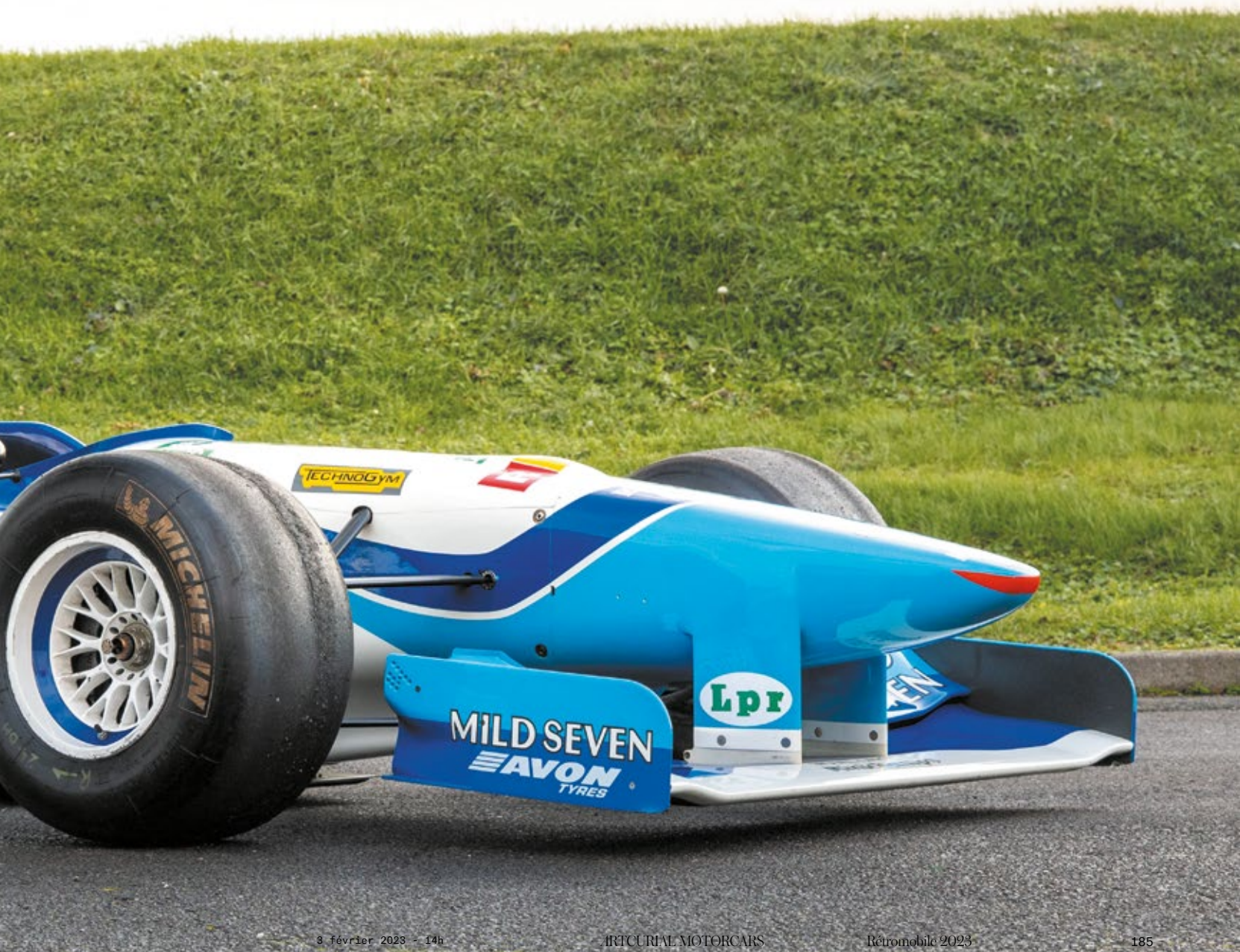
It was therefore the Benetton team which enabled the young German's talent to blossom, before he left to start a new chapter in his career with Ferrari from 1996. With Benetton, Schumacher won 19 of the 68 races in which he competed, and the team was the only one, along with Ferrari, to be associated with the German driver's world titles.



seule qui, avec Ferrari, soit associé à un titre mondial du pilote allemand.

La voiture que nous présentons est la Benetton B195 #02, une des Benetton que Michael Schumacher pilotait lors de ses neuf victoires de la saison 1995 qui lui permirent d'être sacré Champion du Monde pilotes et constructeurs. Difficile de trouver les informations précises quant à la répartition des victoires par numéro de châssis lors de cette saison 1995 mais il est certain que #02 a remporté plusieurs GP ayant permis le sacre du champion et du constructeur. Lors de la saison, la voiture était équipée du moteur Renault RS7 V10 3L. Quand le propriétaire en fait l'acquisition en Angleterre où elle participe au Goodwood Festival of Speed, elle est déjà dépourvue de son moteur Renault et équipée d'un V10 Judd. Grand collectionneur de Formule 1, après son achat, le propriétaire la confie à son équipe de mécaniciens pour la réviser entièrement, la faire tourner et lui permettre de rouler lors d'évènements divers, comme à Magny-Cours. Cette monoplace aux couleurs de Mild Seven est un monument, témoin d'une des saisons les plus brillantes de Michael Schumacher, et de la juste prémonition de l'écurie Benetton pour le talent naissant de ce jeune pilote prometteur.

The car we are presenting is the Benetton B195 no. 02, one of the Benettons which Schumacher drove to his nine victories during the 1995 season and which saw him crowned World Drivers' and Constructors' Champion. It is hard to find exact information regarding the victories achieved by each chassis number during the 1995 season, but we can be certain that no. 02 won several Grands Prix and contributed to the Drivers' and Constructors' titles. For 1995, the car was powered by the 3-litre Renault RS7 V10 engine. When its owner bought the car in England, where it was taking part in the Goodwood Festival of Speed, it no longer had its Renault engine but was equipped with a Judd V10. After he bought the car, the owner, a leading collector of Formula 1 cars, handed it over to his team of mechanics to overhaul it completely and get it running, so that he could drive it at various events, such as at Magny-Cours. This single-seater in its Mild Seven livery is a monument, a testament to one of Michael Schumacher's most brilliant seasons, and to Benetton's instinctive belief in the emerging talent of this promising young driver.



115

1970 FIAT ABARTH 595 SS COMPETIZIONE

Carte grise française
French title

Châssis nº 2600322/2956
Moteur nº 2583722/ABA205

60.000 - 80.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Production estimée à environ 20 exemplaires
- Dernière évolution de la 595 SS
- Restauration achevée en 2020

- *Estimated production of around 20 examples*
- *The last 595 SS evolution*
- *Restoration completed in 2020*



C'est en 1969, alors que les Abarth 595 et 695 SS se sont déjà couvertes de gloire en compétition qu'une nouvelle version « Competizione » est homologuée. Les modifications concernent l'élargissement des voies de 6 cm, et un abaissement de la carrosserie de 2.5 cm par la modification des suspensions. Des extensions d'ailes en résine sont montées pour accueillir des jantes plus larges. Cependant, la 595 SS est en fin de développement lorsqu'elle est commercialisée en 1970, et présentée au prix élevé de 890 000 Lires, elle ne trouvera que peu d'amateurs et la production est estimée à environ 20 exemplaires.

Le modèle présenté est l'un d'eux, immatriculé en 1971 par Cacciatori Sergio à Ascoli Piceno en Italie, une photo d'époque du propriétaire avec la voiture est présente au dossier. Une copie de la fiche d'identification ACI retrace son historique jusqu'à 1985 et porte bien la mention 595 CPT pour « Competizione ». De 1985 à 2014, l'Abarth est restée immatriculée dans la région de Pescara, puis c'est en 2015 que son propriétaire actuel en a fait l'acquisition. La voiture avait visiblement beaucoup couru et a dû bénéficier d'une importante restauration afin de lui redonner son aspect d'origine. C'est à cette occasion qu'un toit rigide, accessoire réservé à la compétition afin d'améliorer l'aérodynamisme, fut monté. Les travaux ont été achevés en 2020 et depuis, la voiture n'a que très peu roulé. Cette ultime évolution de la mythique 595 SS est une véritable pièce de collection, son caractère vif en étonnera plus d'un !

In 1969 a new "Competizione" version was homologated, at the time when the Abarth 595 and 695 SS were experiencing great success in motorsport. Modifications include the widening of conduits by 6 cm and a lowering of the bodywork by 2.5 cm (by modifying the suspensions). Resin wing extensions are fitted to accommodate wider rims. However, the 595 SS was at the end of its development when it was marketed in 1970 and priced at a high value of 890,000 liras, which attracted only a few enthusiasts and resulted in a production of 20 examples.

This particular model is one of them, registered in 1971 by Cacciatori Sergio in Ascoli Piceno in Italy, a period photo of the owner with the car is included in the file. A copy of the ACI identification document traces its history back to 1985 and bears the denomination 595 CPT for "Competizione". The Abarth remained registered in the Pescara region between 1985 and 2014; its current owner acquired it in 2015. The car had been raced a lot and therefore had a major restoration in order to bring it back to its original condition. It was on this occasion that a hardtop was fitted, an accessory reserved for motorsport in order to improve aerodynamics. The work was completed in 2020 and since then, the car has barely been on the road. This ultimate evolution of the mythical 595 SS is a true collector's item, its lively character will amaze more than one!

116

1983 FIAT RITMO ABARTH 130 TC

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis nº ZFA138A0003224520

25.000 - 40.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Incroyablement ludique à conduire
- Prête pour les rallyes de régularité
- État de conservation rare

- *Incredible fun to drive*
- *Ready to compete in regularity rallies*
- *Unusually well-preserved*



En dévoilant en 1975 sa Golf GTI, Volkswagen a pris tout le monde de court, tout en lançant une mode dont le constructeur n'imaginait même pas l'ampleur et auquel son modèle phare donnera son nom. Devant ce phénomène, les grandes marques européennes ne pouvaient rester les bras ballants et Fiat s'est engouffré dans la faille en 1981 avec sa Ritmo 105 TC, puis 125 TC siglée Abarth, le département compétition de la marque. L'apparition en 1983 de la Ritmo II s'est accompagnée de la 130 TC Abarth, version encore plus aboutie qui allait donner bien du fil à retordre aux autres prétendantes de la catégorie. Sous un habillage agressif, son joli 2 litres double arbre de 130 ch relié à une boîte cinq rapports lui permettait des performances brillantes, appuyées sur un châssis aux réglages sportifs.

L'exemplaire que nous proposons a fait l'objet d'une préparation de niveau Groupe 1 pour les rallyes de régularité du type Monte-Carlo Historique. Elle est équipée de sièges baquets Abarth d'époque, d'un coupe-circuit, d'un volant Momo, d'amortisseurs sport et de jantes GRI Abarth. Cette voiture qui est inscrite au Registro Storico du Rallye Driver Team affiche un kilométrage de 130 042 km d'origine. Dans les mêmes mains depuis 2016, elle est en bon état de conservation, ce qui est rare. C'est la monture idéale pour participer à des épreuves historiques avec une voiture originale et ludique.

When it unveiled its Golf GTI in 1975, Volkswagen took everyone by surprise and started a trend, the scale of which even it failed to imagine, and to which its flagship model gave its name. Faced with this phenomenon, the leading European manufacturers could not stand idly by. Fiat stepped into the breach in 1981 with its Ritmo 105 TC, then its Abarth-badged 125 TC, named after the company's competition department. With the appearance of the Ritmo II in 1983 came the 130 TC Abarth, a further developed version which made life difficult for the other contenders in the category. Under its aggressive body, its 130 bhp two-litre twin-cam engine, mated to a five-speed gearbox, delivered brilliant performance, backed up by its sporty chassis.

The model we are offering has been prepared to Group 1 spec for regularity rallies such as the Monte-Carlo Historique. It is equipped with period Abarth bucket seats, a cut-out switch, Momo steering wheel, sports shock absorbers and GRI Abarth wheels. Registered in the Registro Storico of the Rallye Driver Team, the car shows 130,042 km from new. In the same ownership since 2016, it is in well-preserved condition, which is rare. It is the ideal choice to compete in historic events with an original and fun car.

117

1965 FORD CORTINA LOTUS MK I SÉRIE 2

Titre de circulation autrichien
Austrian title

Châssis nº BA74ED59981

40.000 - 50.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Un des 660 exemplaires en conduite à gauche !
- Restauration complète de qualité
- Version élaborée par Colin Chapman

- *One of the 660 LHD models!*
- *Complete, high-quality restoration*
- *Version developed by Colin Chapman*



Au début des années 60, Ford décida de s'investir dans le sport automobile et s'approcha de Colin Chapman. Ce dernier choisit la coque de la Cortina et lui apporta les modifications nécessaires. Finalement, elle fut produite à près de 3300 exemplaires, dont seulement environ 660 en conduite à gauche.

L'exemplaire présenté est l'un d'eux, sorti des usines en novembre 1965, il fut exporté aux USA début 1966 pour y être immatriculé le 27 mars de la même année. Des décennies plus tard, la Cortina fut retrouvée complète, conforme à sa configuration d'origine, mais à restaurer intégralement par un ingénieur de chez Boeing, à Seattle. Ce dernier entama cette résurrection intégrale avec un soin particulier. Hélas, son décès intervint avant que le travail ne soit achevé et la voiture fut achetée en décembre 2011 par un restaurateur de Cortina anglais qui mis deux ans à achever la restauration. Le moteur fut confié au spécialiste Throbnozzle Engineering pour une remise en état complète. La majorité des détails spécifiques aux versions US furent conservés, à l'exception des pare-chocs, beaucoup plus élégants sur les versions européennes. La carrosserie, intégralement refaite, a été repeinte dans les teintes « Ermine White » et « Sherwood Green » comme à l'origine. La restauration de l'habitacle a également été guidée par le respect de l'origine. Rare et recherchée, particulièrement en conduite à gauche, cette Cortina est remarquable par la qualité de sa remise en état et ne manquera pas d'attirer l'attention de collectionneurs et/ou pilotes.

At the start of the 1960s, Ford decided to invest in motorsport and therefore approached Colin Chapman. He chose the Cortina and made the changes needed. In the end, nearly 3300 cars were built, of which only about 660 had left-hand drive.

The model presented here is one of them. It left the factory in November 1965 and was exported to the USA at the start of 1966, where it was registered on 27 March that year. Decades later, the Cortina was found, by an engineer from Boeing in Seattle, complete and to its original specification, but in need of a complete restoration. He set about bringing the whole car back to life with particular care. Sadly, he died before the work was completed, and in December 2011 the car was bought by an English Cortina restorer, who spent two years finishing the restoration. The engine was sent to the specialist Throbnozzle Engineering for a complete overhaul. Most of the details specific to the US versions were kept, except for the bumpers, which were far more elegant on the European models. The fully restored body was repainted in Ermine White and Sherwood Green, as it was when new. The restoration of the interior was also carried out in accordance with its original specification. Rare and sought-after, especially in left-hand drive, this Cortina stands out for the quality of its restoration and will not fail to attract the attention of enthusiasts and racing drivers.

2019 BENTLEY GEN II GT3 ◆

Véhicule de compétition
Racing vehicle

Châssis nº 017

285.000 - 360.000 €

- GT3 compétitive et rare
- Dans sa livrée crée par Jean Boghossian
- Voiture toujours bien suivie par un team de pointe

- *Competitive and rare GT3*
- *In its livery created by Jean Boghossian*
- *Car always well serviced by a top-notch team*



En 2014, Bentley fait le pari de lancer en compétition une Continental GT, pourtant guère conçue pour l'exercice. Mais après une préparation rigoureuse, les résultats sont encourageants et incitent le constructeur à lancer une deuxième génération, dénommée Gen II. La préparation est encore plus aboutie : le poids passe à 1 275 kg, le V8 double turbo est abaissé et reculé, et cette GT3 se montre très compétitive. Après MSport, CMR Team devient en 2020 l'écurie Bentley officielle en championnat SRO Endurance et Sprint. Lorsque Bentley se retire en 2022, CMR tente une nouvelle expérience en engageant le pilote belge Nigel Bailly, privé de l'usage de ses jambes. Cette expérience humaine et technique permet au pilote de se placer au niveau des pilotes valides.

La voiture que nous proposons (châssis n°17) est celle qui a été modifiée pour Nigel Bailly et qui a participé en 2022 au Championnat d'endurance avec également Max Soulet, Antonin Borga et Stéphane Lémeret. Avant cela, elle avait été choisie dès 2020 pour emmener l'équipage Pro (Jules Gounon, Nelson Panciatici, Seb Morris) en Sprint et en Endurance. Une rencontre avec le peintre Jean Boghossian basé à Bruxelles a permis d'en faire une véritable « Art Car » par la fusion sur la carrosserie de plusieurs tableaux de l'artiste s'inspirant notamment des motifs crées par le feu.

Aujourd'hui, cette voiture en parfait état mécanique a été révisée depuis sa dernière course, les 24 Heures de Spa 2022. Elle présente les stigmates de l'épreuve (aile et bas de caisse droit légèrement abîmés), mais elle est prête à courir en GT3. Elle est livrée avec deux jeux de jantes et les logiciels et fichiers informatiques permettant de l'exploiter au mieux.

In 2014, Bentley made the bet to launch a Continental GT in motorsport, which was yet hardly designed for racing. But after rigorous preparation, the results were promising and encouraged the manufacturer to launch a second generation, called Gen II. The preparation was even more successful: the weight went to 1,275 kg, the twin-turbo V8 engine was lowered and moved further back and this GT3 was very competitive. After MSport, CMR Team became the official Bentley team in 2020 in the SRO Endurance and Sprint championship. When Bentley withdrew in 2022, CMR tried a new experiment by hiring Belgian driver Nigel Bailly, who was deprived from the use of his legs. This human and technical experience enabled the driver to belong at a similar level than able-bodied drivers.

This particular car (chassis No 17) was the one modified by Nigel Baily and took part in the 2022 Endurance Championship which also included Max Soulet, Antonin Borga and Stephane Lemeret. Prior to that, it had been chosen from 2020 to lead the Pro team (Jules Gounon, Nelson Panciatici, Seb Morris) in Sprint and Endurance. An encounter with the painter Jean Boghossian based in Brussels made it possible to transform the car into a real "Art Car", by the fusion of several paintings from the artist onto the bodywork, inspired in particular by patterns made of fire effects.

This car is today in perfect mechanical condition and has been serviced since its last race, the 2022 24 Hours of Spa. It has a bit of scars from that event (wing and right side slightly damaged) but is ready to race in GT3. It will be delivered with two sets of rims and electronic data files in order to extract its best possible potential.

1981 RENAULT 4 GTL SINPAR 4×4

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis nº VF1112800B0035745

20.000 - 30.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Rarissime version 4x4 Sinpar
- 12 565 km d'origine
- Superbe état

- *Extremely rare 4x4 Sinpar model*
- *12,565 km from new*
- *Superb condition*



N'affichant que 12 565 km d'origine et n'ayant connu que des propriétaires italiens soigneux en 40 ans, il est logique que cette voiture se présente dans un état remarquable. Elle est rare, car il s'agit d'une version 4×4 Sinpar de la célèbre Renault 4. La Société Industrielle de Production et d'Adaptation Rhodanienne, née en 1946, s'était spécialisée dans la réalisation de transmissions intégrales pour véhicules utilitaires, et a équipé plusieurs marques françaises. Dès 1962, une Renault 4 à transmission 4×4 a été présentée au Salon de Paris, avec l'approbation de la Régie. La transformation comportait à l'avant de la boîte de vitesses une prise de mouvement reliée à un arbre de transmission en trois éléments qui commandait un pont arrière en alliage relié à deux arbres entraînant les roues arrière. Un levier au tableau de bord permettait d'enclencher cette transmission. Ce dispositif permettait à la Renault 4, déjà très à l'aise en tout-chemin, de s'aventurer sur des terrains difficiles ou montagneux, surtout dans cette version GTL, au moteur 1 108 cm^3 plus étoffé.

En excellent état, cette voiture dotée d'un toit ouvrant a été livrée neuve en Italie et bénéficie d'une certification par l'ASI. Elle dispose de sa plaque d'homologation Sinpar d'époque de 1980. Une belle occasion de s'offrir une des populaires françaises les plus appréciées, dans une de ses versions les plus rares.

With only 12,565 km recorded since new and in careful Italian ownership throughout its 40 years, it is only logical that this car should be in remarkable condition. It is rare, as it is a 4×4 Sinpar version of the famous Renault 4. The 'Société Industrielle de Production et d'Adaptation Rhodanienne', founded in 1946, specialised in developing all-wheel drive systems for commercial vehicles and supplied several French manufacturers. In 1962, with Renault's approval, it presented a four-wheel drive Renault 4 at the Paris Motor Show. The conversion comprised an auxiliary drive linked to a three-part prop shaft driving a rear axle made from alloy; this was connected in turn to two shafts driving the rear wheels. A lever mounted on the dashboard let the driver engage the transmission. This equipment enabled the Renault 4, which was already very much at ease off road, to tackle difficult or mountainous terrain, especially in this GTL version with its more powerful 1108 cc engine.

In excellent condition and fitted with a sunroof, this car was delivered new in Italy. It comes with its ASI certificate and period Sinpar homologation plate from 1980. This is a great chance to buy one of the best-loved French popular cars, in one of its rarest versions.

1998 LAND ROVER DEFENDER 90 V8 50TH ANNIVERSARY

Carte grise française
French title
Châssis nº SALLDVBM4WA156552

100.000 - 140.000 €

- Version exclusive et rare
- A peine plus de 11 000 km d'origine
- Equipement spécifique particulièrement désirable

- *Exclusive and rare version*
- *Just over 11,000 km from new*
- *Desirable specific equipment*

En 1998, le Land Rover Defender a célébré ses 50 ans et pour l'occasion le constructeur a décidé de proposer en petite série une version spéciale, dénommée « 50th Anniversary ». Il se distinguait par un moteur V8 de 4 litres à injection relié à une boîte automatique, une première sur une version diffusée en Europe. Il était reconnaissable notamment à son arceau externe et ses marchepieds latéraux et arrière.

L'exemplaire que nous présentons fait non seulement partie de cette série particulière, mais il est en plus doté d'équipements spéciaux qui le rendent unique: suspension pneumatique avec réglage manuel de la hauteur de caisse, double réservoir de carburant, protections de carrosserie en aluminium, phares additionnels, ski inférieur de protection. Il présente une sellerie en cuir gris clair garnissant les sièges avant et arrière, les panneaux latéraux et les garnitures, une climatisation et un autoradio. Enfin, ce Defender porte le numéro D141 gravé sur une plaque spéciale. Mais surtout, il n'a parcouru qu'un peu plus de 11 000 km depuis l'origine, ce qui est exceptionnel pour une voiture affichant près de 25 ans d'âge. Ce faible kilométrage explique son magnifique état de conservation avec une peinture vert foncé impeccable et un intérieur superbement préservé. Grâce à son histoire et ses capacités de franchissement, le Defender est une véritable légende, d'autant plus depuis son abandon par le constructeur. Cette finition spéciale, dont les versions de grande série sont privées, ne laissera pas insensible le collectionneur averti.

The Land Rover Defender celebrated its 50th anniversary in 1998 and for the occasion, the manufacturer decided to offer a special version in a limited-edition series, called "50th Anniversary". It was characterised by a 4-litre V8 injection engine coupled with an automatic gearbox, a first on a version released in Europe. It was distinguishable notably by its external arch and its lateral and rear footboards.

Not only this specific example is part of this special series, it also has special equipment that makes it unique: air suspension with manual ride height adjustment, double fuel tank, aluminium bodywork protections, additional headlights, protective lower skid. It features light grey leather upholstery adorning the front and rear seats, side panels and linings, air conditioning and a car radio. Finally, this Defender bears the number D141 engraved on a special plate. But above all, it has travelled just over 11,000 km since new, which is exceptional for a car that is almost 25 years old. This low mileage explains its magnificent original condition with a stunning dark green paint and a superbly preserved interior. Thanks to its history and obstacle-clearing capabilities, the Defender is a true legend, even more so since its discontinuation by the manufacturer. This special finish, of which mass-produced versions are deprived, will not leave the discerning collector indifferent.



1983 TOYOTA FJ40 SÉRIE 4

Carte grise française
French title

Châssis nº FJ40-359456

80.000 - 120.000 €

- Restauration complète par FJ Company
- Version FJ, équipée du 6 cylindres essence
- Nombreux équipements complémentaires

- *Full restoration by FJ40 Company*
- *FJ version, fitted with the 6-cylinder petrol engine*
- *Numerous additional equipment*



Baroudeur efficace, robuste et fiable, le FJ40 se distinguait notamment par son moteur essence 6 cylindres de 4.2L qui en faisait le sommet de la gamme tout-terrain chez Toyota. Né en 1962, il bénéficiera de nombreuses évolutions jusqu'au milieu des années 80. L'exemplaire présenté, de 1983, dispose précisément de ces améliorations d'époque (boîte 4 vitesses, boîte de transfert, allumage électronique…). Il a été intégralement restauré par la société FJ Company dont la qualité des réalisations est reconnue au niveau international. Toujours équipé du fameux moteur 2F, ce FJ dispose de nombreux équipements visant à faciliter son utilisation : climatisation, direction assistée, freins à disque avant, phares à Led, treuil électrique, autoradio blutooth vintage… Un cric « grande hauteur » fixé sur le marche-pied passager, un jerrican, ou encore des feux longue portée complètent l'allure aventurière de ce beau 4×4. Le compartiment arrière comporte deux banquettes latérales rabattables dotées de ceintures de sécurité, et la carte grise mentionne bien une capacité de 6 places assises. Depuis sa remise en état, dont le soin du détail force l'admiration, il a parcouru à peine plus de 3 700 km de balade sans jamais quitter les sentiers battus.

Ainsi, tout en préservant l'aspect utilitaire originel de l'engin, notamment à bord, il est possible d'envisager de longs trajets dans de bonnes conditions, en famille ou entre amis, ou qui sait, tout simplement partir faire le tour du monde !

As an efficient, robust and reliable adventurer, the FJ40 differentiated itself notably by its 4.2L 6-cylinder petrol engine, considered as Toyota's off-road top range. Launched in 1962, it benefited from many improvements until the mid-1980s. These improvements were indeed included in this particular example from 1983 (4-speed gearbox, transfer case, electronic ignition, etc.). It was completely restored by FJ Company, renowned internationally for their quality of work. Still fitted with its original 2F engine, this FJ has many features to make it easier to drive: air conditioning, power steering, front disc brakes, LED headlights, electric winch, vintage Bluetooth car radio… A "high rise" jack attached to the passenger step, a jerry can and long-range lights complement the adventurous look of this beautiful 4×4. The rear compartment has two folding lateral seats with seat belts and the title states a capacity of 6 seats. Since its restoration, which commands admiration when it comes to attention to detail, it has done a mileage of just over 3,700 km without ever leaving the beaten track.

While preserving the original practical aspect of this machine (especially on board), it is possible to plan long journeys in good conditions with family and friends…. or who knows… simply go around the world.

2007 TRIUMPH BONNEVILLE « CIRCE » PAR TAMARIT

Titre de circulation espagnol
Spanish title

Cadre nº SMTTJ9102G7319636

50.000 - 70.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Préparée spécifiquement pour Retromobile
- Look absolument unique
- Moto exceptionnelle par son savoir-faire

- *Especially prepared for Retromobile*
- *Completely unique look*
- *Exceptional motorcycle for its know-how*



Samedi 19 mars 2022... La vente Artcurial bat son plein quand Jade est présentée. Cette machine, qui a exigé plus de 600 heures de travail, est la fierté de toute l'équipe de Tamarit. En quelques secondes, les chiffres s'affolent et la moto espagnole est adjugée bien au-dessus de son estimation à un amateur.

Tamarit a tenu sa promesse et revient cette année avec une préparation des plus abouties, réalisée en exclusivité pour la vente Artcurial. Basée sur une Triumph Bonneville « à carburateurs » (les meilleures selon les spécialistes), Circe échappe à tous les styles tellement elle est ensorcelante. Profondément modifiée, elle se caractérise par ses suspensions très originales. A l'avant, Circe est équipée d'une fourche prélevée sur une Harley Davidson Springer, qui lui confère un look inimitable. Les ressorts sont revêtus d'une couche de laiton, qui se marie à merveille avec les chromes étincelants. A l'arrière, Tamarit a conçu une superbe suspension mono-amortisseur qui allège notablement la partie postérieure.

La suite est une litanie de belles pièces dont l'unicité souligne l'esthétique paradoxale de la machine. Jante arrière lenticulaire, échappements chromés avec une grille de protection laitonnée, selle en daim épousant le réservoir immaculé. Circe, qui porte le nom d'une puissante magicienne de la mythologie grecque (elle transformait en animaux tous ceux qui osaient l'offenser) est prête à défier sur le tarmac toutes les machines de la Kustom Kulture. Etes-vous prêt à adopter son style ?

Saturday 19th March 2022... The Artcurial auction sale is in full swing when Jade is presented. Requiring more than 600 hours of work, this machine is the pride of the entire Tamarit team. In a matter of seconds, numbers went mad and the Spanish motorcycle was sold to an enthusiast, well above its estimate.

Tamarit has kept its promise and is back this year with the most successful preparation yet, exclusively for the Artcurial sale. Based on a Triumph Bonneville "with carburettors" (the most suitable according to specialists), Circe is so mesmerising and highly different from any other style. Deeply modified, it is characterised by its very original suspensions. At the front, Circe is fitted with a Harley Davidson Springer fork and gives it a very unique look. The springs are coated with a layer of brass, which blends beautifully with the shining chrome. At the rear, Tamarit has designed a superb mono-shock suspension which significantly lightens the rear part.

As for the rest, it is a list of beautiful components with a uniqueness that highlights the machine's paradoxical aesthetics; lenticular rear rim, chrome exhausts with a brass protective grille, suede seat brought together with the immaculate tank. Bearing the name of a powerful magician from Greek mythology (who transformed all those who dared to offend her), Circe is ready to challenge all Kustom Kulture machines on the tarmac. Are you ready to embrace its style?

123

1983 VOLKSWAGEN GOLF GTI 1800

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis nº WVWZZZ17ZDW238524

15.000 - 20.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Modifications intéressantes
- Restauration complète
- La plus recherchée des Golf GTI
- Modèle qui a donné son nom à la mode GTI

- *Interesting modifications*
- *Comprehensive restoration*
- *The most sought-after Golf GTI*
- *Model that gave its name to the GTI genre*



Cette Golf GTI 1800 a été vendue neuve le 28 février 1983 par l'importateur Volkswagen de Belgique, les établissements D'Ieteren, de Bruxelles. Elle était de couleur gris métallisé.

Le 8 mars 1994, elle a reçu une immatriculation hollandaise et appartient à son propriétaire actuel, un employé du garage Volkswagen Autobedrif Hoekstra, depuis le 12 octobre 2007. Elle a fait l'objet d'une restauration accompagnée de modifications avec l'installation de pare-chocs de Golf MkI chromés, de jantes larges BBS, de poignées de portes Audi, de vitres électriques et d'un toit ouvrant en acier. Le moteur a été lui aussi remis en état et, depuis sa restauration complète, cette voiture n'a parcouru que 8 560 km. Elle est accompagnée d'un dossier incluant de nombreuses factures.

Avec sa peinture de qualité et son intérieur impeccable, c'est une représentante intéressante du modèle qui a révolutionné le marché des petites berlines rapides, générant une catégorie de voitures à laquelle elle a donné son nom, « GTI ». Dans cette version 1800, elle est encore plus performante que la première du nom, accélère de 0 à 100 km/h en 9,4 secondes et peut dépasser 180 km/h.

This Golf GTI 1800 was sold new on February 28, 1983, by the Volkswagen importer of Belgium, les établissements D'Ieteren, of Brussels. It was metallic grey in color. On March 8, 1994, it received a Dutch registration and has belonged to its current owner, an employee of the Volkswagen Autobedrif Hoekstra garage, since October 12, 2007. It underwent a restoration accompanied by modifications with the installation of chrome Golf MkI bumpers, wide BBS rims, Audi door handles, electric windows, and a steel sunroof. The engine was also overhauled and, since its complete restoration, this car has covered only 8,560 km. It comes with a complete file including numerous invoices. With its quality paintwork and impeccable interior, it is an interesting representative of the model which revolutionized the market for small fast sedans, generating a category of cars to which it gave its name, "GTI". In this 1800 version, it is even more efficient than the first of them, accelerating from 0 to 100 km/h in 9.4 seconds and topping 180 km/h.

124

1991 PEUGEOT 205 GTI LE MANS

Carte grise française
French title

Châssis nº VF32OCDK224070161

25.000 - 35.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Série limitée à 84 exemplaires
- Importante restauration
- Richement optionnée

- *Limited series of 84 units*
- *Comprehensive restoration*
- *Richly optioned*



La 205 GTI Le Mans est une série limitée à 84 exemplaires, réservée au marché suédois. Basée sur une GTI 1,9L catalysée, cette série spéciale est dotée d'options spécifiques comme notamment le volant et le pommeau du levier de vitesse en bois, les sièges chauffants, un inter-feux « Hella », les bavettes aux roues avant, un traitement anti-corrosion du châssis et d'un système de préchauffage du moteur pour faciliter les démarrages par grand froid.

L'exemplaire proposé a été livré neuf à M. Gustafsson via le revendeur Klangs Bilservice AB à Lidköping en Suède le 30 janvier 1991. Notre 205 quitte la Suède pour la France en 2019, avant d'être acquise par l'actuel propriétaire fin 2021. Notre collectionneur entreprend alors une restauration complète de la carrosserie, mettant la caisse à nue et bénéficier d'un traitement au zinc avant de recevoir sa belle teinte bleue Miami spécifique au modèle. Côté mécanique, les trains roulants et le système de freinage ont été refaits à neuf, en complément d'une révision. Cette 205 Le Mans affiche aujourd'hui 199 380 km au compteur et dispose de l'ensemble de ses contrôles techniques suédois et français justifiant l'évolution du kilométrage ainsi que de ses carnets.

Pouvoir dénicher une 205 Le Mans est rare, celle-ci ayant bénéficié d'une importante restauration, elle se présente aujourd'hui dans un état exceptionnel.

The 205 GTI Le Mans was a limited edition of 84 units, reserved for the Swedish market. Based on a catalyzed 1.9L GTI, this special series was equipped with specific options such as the steering wheel and gear lever knob in wood, heated seats, a "Hella" inter-lamp, front wheel mud flaps, an anti-corrosion treatment of the chassis and an engine preheating system to facilitate starting in extreme cold.

The car on offer was delivered new to Mr Gustafsson via the dealer Klangs Bilservice AB in Lidköping, Sweden on January 30, 1991. This 205 left Sweden for France in 2019, before being acquired by the current owner at the end of 2021. Our collector then undertook a comprehensive restoration of the bodywork, stripping the body and giving it a zinc treatment before the body received its beautiful, model-specific Miami blue tint. The running gear and the braking system have been refurbished, and the car received a servicing overhaul. This 205 Le Mans now displays 199,380 km on the odometer and has all its Swedish and French technical inspections justifying the progression of its mileage as well as its logbooks.

Being able to find a 205 Le Mans is rare, this one having benefited from a major restoration, it is today in an exceptional condition.

1968 VW COMBI T1 MODIFIÉ « SAMBA » 23 FENÊTRES ★

Carte grise française
French title

Châssis nº B8158214
Moteur nº BK 023792

50.000 - 70.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Restauré en 2021, belle combinaison de couleurs
- Rare modèle 1ère génération avec grand toit ouvrant, restauration de qualité
- 9 places, idéal comme véhicule promotionnel ou familial

- *Restored in 2021, beautiful colour combination*
- *Rare first-generation model with large sunroof, quality restoration*
- *9 seats, ideal as a promotional or family vehicle*



La paternité de ce véhicule exceptionnel, qui connut un succès commercial hors du commun, appartient au premier importateur néerlandais de la marque, Monsieur Ben Pon, basé à Amersfoort. Son idée était de construire un véhicule utilitaire léger sur la base de la « Coccinelle », lancée en 1945 et baptisée « Type 1 ». Ses grandes lignes simples et dépouillées se caractérisent par de grandes surfaces lisses et par un motif en forme de V, qui constitue le bandeau soulignant la ceinture de caisse. Les phares recouverts de globes de verre confèrent au Combi un air de famille avec la Coccinelle et la Porsche 356.

La voiture présentée est la version la plus désirable du Combi Volkswagen. Il s'agit de la version Type 1 « Samba Bus », modifié et doté de 23 ouvertures vitrées et du toit grand ouvrant. Ce Combi a été restauré par un amateur amoureux des modèles de première génération à Marilia au Brésil. Le moteur, la boîte de vitesses, les suspensions et les freins ont été refaits, la carrosserie qui était très saine retient tous ses éléments de tôlerie d'origine et ses ouvrants sont parfaitement alignés. Tous les accessoires ont été remplacés par des neufs. Un rapport d'expertise récent, des factures et un contrôle technique en ordre accompagnent ce Combi. Entre son association parfaite des couleurs extérieures et son intérieur élégant, ce Combi incarne à la perfection le « Vanning », ce nouvel engouement pour la vie au grand air.

The authorship of this exceptional vehicle, which has known extraordinary commercial success, belongs to the make's first Dutch importer Mr. Ben Pon, based in Amersfoort. His idea was to build a light practical vehicle based on the "Beetle", launched in 1945 and named "Type 1". Its tremendous simple and bare design is characterised by large smooth surfaces and a V-shaped pattern, which constitute the banner outlining the beltline. The headlights, covered with glass spheres, give the Combi a familiar resemblance with the Beetle and the Porsche 356.

This particular car is the most desirable version of the Volkswagen Bus, the Type 1 "Samba Bus" version, modified and fitted with 23 glazed windows and a large sunroof. It was restored by an enthusiast in love with the first-generation models in Marilia, Brazil. The engine, gearbox, suspensions and brakes have been redone. The bodywork was already in sound condition and retains all its original sheet-metal éléments. Its openings are perfectly aligned and all accessories have been replaced with new ones. It comes with a recent inspection report, invoices and a valid technical check. As a seamless combination of exterior colours and elegant interior, this Combi perfectly exemplifies the "Vanning", this new craze for life in the open air.

126

1952 VOLKSWAGEN COCCINELLE TYPE 11C ‘SPLIT-WINDOW’

Carte grise française
French title

Châssis nº 1-0 324 613
Moteur nº 1-0392 269

40.000 - 60.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Désirable version « Split-Window »
- Livrée neuve en France
- Rare état de préservation et de conformité

- *Desirable "Split-Window" version*
- *Delivered new in France*
- *Rare preserved condition*



Une lettre du musée VW nous apprends que cette voiture fut livrée le 12 février 1952, au concessionnaire VW Diffusion, à Neuilly dans cette élégante teinte « Chestnut brown ». La concession de Neuilly venait alors fraichement d’ouvrir ses portes à la fin de l’année 1951, notre Coccinelle fait donc partie des premières Volkswagen civiles du marché français ! VW ne délivre pas de certificat avec les numéros précis, cependant les numéros de châssis, moteur, boîte de vitesses et coque, correspondent aux numéros de productions de février 1952. Rare sont les exemplaires possédants encore aujourd’hui leur mécanique d’origine : le moteur 25 ch ‘pieds moulés’, souvent remplacé par un moteur à la cylindrée plus élevée, de même pour la boîte de vitesse ‘splitcase’ à trompettes souvent changée par une boîte synchronisée. Notre Coccinelle se pare encore aujourd’hui de ses équipements bien spécifiques au modèle, les jantes en 16 pouces, les vitres Sekurit dont celles de l’avant ayant une découpe permettant ainsi de ventiler l’habitacle, les trappes d’aération sont une particularité du modèle deluxe pour les millésimes 51 et 52. Notre Coccinelle dispose d’un historique connu, dont une propriété durant 34 ans.

Cette version 1952 livrée neuve en France est particulièrement séduisante par sa conformité et les détails qui la caractérisent, à commencer par sa lunette arrière en deux parties, ce qui lui a valu le surnom de « Bretzelfenster » ou « split-window ».

A letter from the VW museum informs us that this car was delivered on February 12, 1952, to the VW Diffusion dealership in Neuilly in this elegant 'Chestnut brown' colour. The Neuilly dealership had just opened its doors at the end of 1951, so this Beetle was one of the first civilian Volkswagens on the French market! VW does not issue a certificate with the precise numbers however the chassis, engine, gearbox, and body numbers correspond to the production numbers of February 1952. Rare are the examples that still have their original engine today: the 25bhp 'cast feet' engine, often replaced by a larger displacement engine, the same for the 'split-case' trumpet gearbox often replaced by a synchronized gearbox. This Beetle is still adorned today with its specific equipment, the 16-inch rims, the Sekurit windows including those of the front having a cutout for the ventilation of the interior, the ventilation hatches are a special feature for the deluxe model of the ‘51 and ‘52 vintages. This Beetle on offer has a clear history, including one ownership for 34 years.

Delivered new in France, this ’52 Beetle is particularly attractive with its two-part rear window, which has earned it the nickname "Bretzelfenster" or "split-window".

127

1956 MERCEDES-BENZ 300 C ADENAUER

Carte grise française
French title

Châssis nº 186017-6500773
Moteur nº 186921-6500615

30.000 - 50.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Matching numbers
- Projet de restauration
- Intéressante version avec toit ouvrant
- Nombreux documents

- *Matching numbers*
- *Restoration project*
- *Interesting version with sunroof*
- *Many documents*



Ainsi que le confirme son numéro de série, cette 300 est sortie d'usine avec un appréciable toit découvrable jusqu'aux places arrière. Parmi l'important dossier qui l'accompagne, un document des douanes allemandes témoigne de son exportation le 6 août 1956 à destination des USA, afin d'être livrée à Saint Louis, dans le Mississippi. D'une élégante teinte Graphite Grey (190G) et équipée de la boîte de vitesses automatique optionnelle, notre Adenauer a passé l'essentiel de sa vie aux USA, on retrouve sa trace dans l'Indiana jusqu'en 2004, puis elle est vendue au Texas, et c'est un français qui en fait l'acquisition aux enchères en 2009 avant de l'importer. C'est auprès de ce dernier que la famille Mannes, spécialiste indépendant Mercedes-Benz depuis près de 40 ans, en a fait l'acquisition en 2010 afin de compléter sa collection. La voiture, sélectionnée pour son toit ouvrant, a depuis été stockée. Anciennement repeinte, elle est toujours équipée de son moteur d'origine qui n'est pas bloqué. La carrosserie présente de la corrosion perforante et devra bénéficier d'une restauration complète. Elle est accompagnée de son manuel de bord, de son carnet d'entretien, du manuel de son ancien autoradio Becker, remplacé par un Motorola depuis, et du manuel du réseau Mercedes. Cet intéressant projet de restauration mérite l'attention des collectionneurs de la marque à l'étoile.

As confirmed by its serial number, this 300 left the factory with a convertible roof up to the rear seats. In the impressive folder that comes with the car, a German customs document confirms its export on 6 August 1956, to the USA, to be delivered to Saint Louis, in Mississippi. In an elegant Graphite Grey (190G) color and equipped with the optional automatic gearbox, this Adenauer spent most of its life in the USA. We find its trace in Indiana until 2004, then in Texas, and it was a Frenchman who acquired it at auction in 2009 before importing it. It was from the latter that the Mannes family, independent Mercedes-Benz specialists for nearly 40 years, acquired the car in 2010, to complete their collection. The car, selected for its sunroof, has since been put into storage. Formerly repainted, it is still equipped with its original engine which has not seized. The body has perforating corrosion and will need a comprehensive restoration. It comes with its owner's manual, its service book, the manual for its old Becker car radio, which has since been replaced by a Motorola, and the Mercedes network manual. This interesting restoration project deserves the attention of collectors of the brand.

128

1962 MERCEDES-BENZ 300 d ADENAUER

Titre de circulation espagnol
Spanish title

Châssis nº 18901012003079
Moteur nº 18998012002336

30.000 - 50.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Seulement 3073 berlines « d » produites
- Projet de restauration
- Moteur injection de 160cv
- La 300 berline la plus aboutie de la série

- *Only 3073 “d” sedans produced*
- *Restoration project*
- *160hp injection engine*
- *The most accomplished version amongst the 300 saloons*



Produite entre 1951 et 1962, la 300 était alors le vaisseau amiral de la marque. Mercedes la fit évoluer au gré de 4 séries, dont l'ultime évolution est la version « d ». Son style est légèrement modernisé avec des vitrages agrandis et un nouveau dessin des ailes arrière tandis que sa puissance passe de 125 à 160 ch grâce à une injection mécanique Bosch. La boîte manuelle à quatre rapports fait place à une boîte automatique à trois rapports de série.

L'exemplaire présenté est l'une des 3073 berlines « d » produites et dispose d'un toit ouvrant coulissant. Elle était immatriculée en Espagne lorsqu'elle a été dénichée en 2016 par la famille Mannes, en vue de compléter sa collection, mais son compteur, qui affiche 53 610 miles semble désigner les USA comme première destination lors de sa sortie d'usine. Son moteur a été démarré lors de l'achat, puis la voiture a été stockée. En état d'origine et anciennement repeinte, elle devra bénéficier d'une restauration complète méritée par l'intérêt du modèle et sa rareté.

Produced between 1951 and 1962, the 300 was then the brand's flagship. Mercedes made it evolve over four series, the ultimate evolution of which was the “d” version. The design was slightly modernized, with enlarged windows and a new design of the rear fenders, whilst its power increased from 125 to 160bhp thanks to Bosch mechanical injection. The four-speed manual gearbox was replaced by a standard three-speed automatic.

The car on offer is one of the 3073 "d" saloons produced and has a sliding sunroof. It was registered in Spain where it was unearthed in 2016 by the Mannes family, with a view to completing their collection. Its odometer, which displays 53,610 miles, seems to designate the USA as the first destination when it left the factory. Its engine was started when purchased, then the car was stored. In original condition and earlier repainted, it will need a comprehensive restoration, which it deserves, given the interest and the rarity of the model.



SAMEDI 4 FÉVRIER 2023 - 14h
du lot 201 au lot 299

SATURDAY 4 FEBRUARY 2023 - 2pm
from lot 201 to lot 299

DAY 2



« 2328 » REINASTELLA SOUCOUPE VOLANTE

Concept d'exposition
Exhibition concept

2.000 - 4.000 €

- Modèle rare de soucoupe volante
- En bon état général
- Ne sortira que dans 305 ans !

- ***Rare flying saucer model***
- ***Good overall condition***
- ***Will only go on sale 305 years from now!***



Comme tous les constructeurs, Renault est habitué à présenter des concepts cars, qui préfigurent des véhicules de série. Mais le partenariat officiel avec Euro Disney lors de l'ouverture du parc en 1992 a poussé Renault à se projeter encore plus loin, en l'an 2328 ! Cette Reinastella, soucoupe volante de 2328, reprend le nom d'un modèle haut de gamme de la gamme 1929. Elle a été conçue à partir des dernières techniques biomécaniques, revêtue d'un matériau de synthèse innovant, le dermotylène. Propulsée par un moteur bio-organique alimenté en fluide « plasmelf », la Reinastella peut pratiquement être considérée comme un organisme vivant. Son générateur lui permet d'assurer des déplacements à 15 cm du sol à près de 50 km/h en ville. Elle peut aussi croiser à près de 150 m d'altitude pour une vitesse de 300 km/h, dans ce cas son architecture se modifie pour améliorer son aérodynamique.

Cet engin, qui peut transporter jusqu'à cinq personnes dans un silence parfait, est dirigée par commandes vocales. La Reinastella représente l'ultime évolution des véhicules particuliers de prestige. Fabriquée en 2 exemplaires, cette vision de l'automobile du futur était présentée sur un mât télescopique. A la fin du partenariat, les soucoupes volantes en provenance du parc de loisirs Disneyland Paris regagnèrent la Collection Renault Classic où elles patientent en attendant leur commercialisation imminente... dans 305 années.

Bien entendu, il s'agit, vous l'aurez compris, d'un OVI (Objet Volant Identifié) complet. Il ne vole pas mais représente un très intéressant objet de décoration, fruit de l'imagination des studios de design Renault en 1992 et vision de ce qui nous attendra peut-être dans plus d'un siècle !

Like all manufacturers, Renault is accustomed to presenting concept cars, which prefigure its production models. But its official partnership with Euro Disney when the park opened in 1992 incited it to look even further ahead, to the year 2328! The Reinastella, a flying saucer from 2328, took its name from an upmarket Renault model from 1929. It was designed using the latest techniques in biomechanics and covered with an innovative synthetic material, dermotylene. Powered by a bio-organic engine using 'plasmelf' fluid, the Reinastella could almost be considered a living organism. Its generator enabled it to move at 15 cm above the ground at nearly 50 kph in town. It could also cruise at an altitude of nearly 150 m and a speed of 300 kph: in this case, its architecture changed to improve its aerodynamics.

This machine, capable of transporting five passengers in complete silence, was operated using voice commands. The Reinastella represented the ultimate development of luxury passenger vehicles. This vision of the car of the future, of which two examples were built, was presented on top of a telescopic mast. At the end of the partnership, the flying saucers from Disneyland Paris entered the Renault Classic Collection, patiently waiting to go on sale ... in 305 years' time.

You will have gathered, of course, that it is an 'IFO' (an 'Identified Flying Object'). It may not fly, but it is an extremely interesting decorative object, the brainchild of Renault's design studios in 1992 and a vision of what may await us in more than a century's time!

CIRCA 2011 RENAULT F1 R31 SHOW CAR

Véhicule d'exposition
Exhibition vehicle
Châssis nº R23-06
20.000 - 40.000 €

- Véritable « show car » officiel
- Aux couleurs mythiques JPS
- En très bel état cosmétique

- ***True official "show car"***
- ***Legendary JPS colours***
- ***Very good embellishing condition***



Réalisé par l'écurie sur la base d'une véritable Renault R23 (châssis R23-06), ce « show car » représente une version de la Renault R31 de la saison 2011. Vitali Petrov et Nick Heidfeld ont piloté cette monoplace qui reprenait les couleurs chères à Lotus quand la firme était sponsorisée par le cigarettier John Player Special, leur partenaire historique. Cette saison-là, Vitali Petrov termine 10ème au classement du Championnat du Monde et Nick Heidfeld 11ème. Bruno Senna, qui a remplacé le pilote allemand à partir du Grand Prix de Belgique, finit, lui, 18ème. Renault finit à la 5ème du Championnat du Monde Constructeur.

En 2003, La Renault R23 (châssis R23-06), qui se dissimule sous cet habillage de R31, a disputé trois Grand Prix aux mains de Fernando Alonso. Le pilote espagnol terminait 8ème à Monza et abandonnait à deux reprises, à Indianapolis et Suzuka. Cette saison-là, Fernando Alonso remportait sa première victoire et terminait à la 6ème place du championnat « Pilotes ». Renault finissait 4ème au championnat « Constructeurs » et entamait sa remontée vers les sommets.

Ce très attractif Show car, arrivé dans la collection Renault Classic en 2016, devrait ravir tous les fans de F1.

Produced by the team and based on a genuine Renault R23 (Chassis R23-06), this "show car" reflects a version of the Renault R31 from the 2011 season. Vitali Petrov and Nick Heidfeld raced this single-seater, which had a livery precious to Lotus when the team was sponsored by their historic partner, the tobacco company John Player Special. That season, Vitali Petrov finished 10th and Nick Heidfeld 11th in the World Championship standings. Bruno Senna finished 18th after replacing the German driver from the Belgian Grand Prix. Renault claimed 5th place in the Constructors' World Championship.

Concealed under this R31 bodywork, the Renault R23 (chassis No R23-06) took part in three Grand Prix races in 2003 with Fernando Alonso himself at the steering wheel. The Spanish driver finished 8th at Monza and retired twice at Indianapolis and Suzuka. During that season, Fernando Alonso earned his first victory and finished 6th place in the "Drivers" championship. Renault finished 4th in the "Manufacturers" championship and started its rise to the top.

This highly attractive Show car joined the Renault Classic collection in 2016 and should delight all F1 fans.

1987 RENAULT ESPACE I TURBO D

Carte grise française
French title

Châssis nº VF8J115050R267092

6.000 - 10.000 €

- Le premier des Monospaces
- Véhicule de la Collection Renault Classic
- Intérieur dans un état impressionnant

- *The first of Minivans / MPV*
- *Vehicle from the Renault Classic Collection*
- *Interior in impressive condition*



« Ça ne marchera jamais ! » C'est ce qu'ont pu penser un certain nombre de personnes avant que le succès de l'Espace ne dépasse toutes les prévisions. Inventé par Matra et porté à bout de bras par Philippe Guédon, le PDG de Matra Automobile, le concept du Monospace séduit Bernard Hanon, le PDG de la Régie Nationale des Usines Renault, qui prend la décision de lancer la production de ce van « à la française ». A sa commercialisation en juillet 1984, le Renault Espace n'a pas de concurrent… Ni de client ! Aujourd'hui, on peut sourire des neuf véhicules vendus le premier mois de sa commercialisation…

Rapidement, l'Espace séduit le public par ses lignes, son extrême modularité et la nouvelle philosophie qu'il impose. « Les voitures à vivre » sont bien ces nouvelles Renault fabriquées chez Matra à Romorantin, mais aussi chez Alpine, dans l'usine de Dieppe. La première mouture de l'Espace sera produite à près de 200 000 exemplaires et donnera naissance à cinq générations de ce concept révolutionnaire.

Cet Espace Phase I proposé est entré dans collection Renault Classic le 30 juin 2004. Il affiche un kilométrage de 119 189 kilomètres et se trouve dans un bon état général. L'intérieur est superbe et n'a pas souffert de son kilométrage. Une révision générale et la réfection de la distribution sont à prévoir pour pouvoir profiter pleinement de cette Renault au charme discret qui a révolutionné le monde de l'automobile.

"It will never work!" This is what many people may have thought before the success of the Espace exceeded all expectations. Invented by Matra and heavily supported by Philippe Guedon (CEO of Matra Automobile), the MPV concept appealed to Bernard Hanon (CEO of the Regie Nationale des Usines Renault) who decided to launch the production of this very "French" minivan. When it was marketed in July 1984, the Renault Espace had no competitor… or customer! Today, we can smile upon the nine vehicles sold in the first month of its commercialization.

The Espace quickly seduced the public with its design lines, its extreme versatility and the new philosophy it enforced. "Cars to live life" are indeed these new Renault vehicles manufactured at Matra in Romorantin and also at Alpine in the Dieppe factory. 200,000 examples of the first version of the Espace were produced and it gave birth to five generations of this revolutionary concept.

This particular Espace Phase I integrated the Renault Classic collection on the 30th June 2004. It has a mileage of 119,189 km and is generally in good condition. The interior is superb and has not suffered from its usage. A standard service and an overhaul of the distribution are to be expected, in order to fully enjoy this discreet and charming Renault which has revolutionised the world of automobile.

1969 RENAULT 8 GORDINI 1300

Carte grise française
French title

Châssis nº 2 07 078

40.000 - 60.000 €

- La Gordini de série la plus emblématique
- Véritable R8 de la Coupe Gordini en 1969
- Ayant couru avec J. Ragnotti au Monte Carlo Historique en 2017
- Historique fascinant

- *The most iconic production Gordini*
- *Authentic R8 from the 1969 Gordini Cup*
- *Raced by J. Ragnotti at the Historic Monte Carlo in 2017*
- *Fascinating history*



Bleu de France avec des bandes blanches ! C'est en général comme cela que l'on se souvient de la Renault 8 Gordini. Apparue en octobre 1964 en version 1100 cm³, la « Gord » va réveiller le paysage automobile français. En 1966, elle voit sa cylindrée passer à 1300 cm » et elle gagne une calandre à quatre phares, qui va la faire passer définitivement dans le clan des sportives. Avec ses deux carburateurs Weber double corps, le petit 1300 cm³ développe 88 ch DIN et emmène la petite voiture bleue à plus de 170 km/h en pointe.

La R8 Gordini présentée est intéressante à plus d'un titre. Livrée le 19 février 1969, elle a participé à la Coupe Gordini avec Dominique Menny, puis elle a intégré la Collection Renault Classic dès 1972 ! Depuis cette date, l'auto a participé à de nombreux événements avec des pilotes comme Alain Serpaggi, Gérard Larrousse, Jean-Pierre Jaussaud, Michel Leclère et, bien sûr, Jean Ragnotti. Ce dernier a piloté cette Gordini sur les routes du Monte-Carlo Historique en 2017 en compagnie du « YouTubeur » Seb Delanney. Avec seulement 50 230 km au compteur (non garantis) équipée d'une boîte de vitesse « Montagne » avec des rapports courts, la R8 Gordini est en très bon état de fonctionnement. Elle a d'ailleurs fait une apparition dynamique dans le Grand Format Automoto sur TF1 consacré à Jean Ragnotti. Parfaite pour vous ramener à une époque insouciante où le sport automobile était à portée de main !

French racing blue with white stripes! This is how we usually remember the R8 Gordini. Launched in October 1964 with an 1100 cc engine, the Gordini reawakened the French automotive scene. In 1966, its engine grew to 1300 cc and it gained a front panel with four headlamps, giving it a lasting place in the ranks of sports cars. With its pair of twin-barrel Weber carburettors, the 1300 cc engine developed 88 bhp (DIN), propelling the little blue car to over 170 kph.

This R8 Gordini is interesting in many ways. Delivered on 19 February 1969, it competed in the Gordini Cup with Dominique Menny, then joined the Renault Classic Collection in 1972. Since then, it has taken part in numerous events with drivers such as Alain Serpaggi, Gérard Larrousse, Jean-Pierre Jaussaud, Michel Leclère and, of course, Jean Ragnotti. In 2017, Ragnotti drove the little Gordini on the roads of the Monte-Carlo Historique, accompanied by the 'YouTuber' Seb Delanney. With only 50,230 km on the clock (not guaranteed) and fitted with a short-ratio 'Mountain'-type gearbox, this R8 Gordini is in very good running order. It could also be seen in action in the 'Grand Format Automoto' French TV programme (TF1) devoted to Ragnotti. The perfect car to take you back to a carefree time when motorsport was in easy reach!

1968 RENAULT 4 PLEIN AIR ○

Titre de circulation anglais
British title

Châssis nº 4382555

20.000 - 30.000 €

- Véhicule de la Collection Renault Classic
- La plus rare des Renault 4
- Belle patine

- *From the Renault Classic Collection*
- *The rarest Renault 4*
- *Nicely patinated*



Avec plus de 8 millions d'exemplaires fabriquées, le Renault 4 fait partie de notre imaginaire automobile depuis plus de 60 ans ! Parmi les différentes variantes proposées, la Renault 4 Plein Air est certainement une des plus séduisantes.

Présentée en mai 1968, la Renault 4 Plein Air est petite voiture de plage pleine de charme. Dénuée de porte, avec une capote en guise de toit, la Renault 4 Plein Air était fabriquée par Sinpar, société connue pour transformer bon nombre de Renault en version quatre roues motrices. Si elle symbolise parfaitement l'insouciance de cette époque, la 4L Plein Air n'a pas connu le succès et sa production est restée des plus limitées.

Cet exemplaire, qui faisait partie de la collection de la filiale Renault en Grande-Bretagne, a rejoint la Collection Renault Classic en 2021. Cette très rare version « conduite à droite » affiche 47 749 miles au compteur et est équipée de ses « side panels ». En très bon état général, cette Renault 4 Plein Air a bénéficié d'une remise en état préservant sa charmante patine d'origine. Elle représente une rare opportunité de replonger dans une époque où sous les pavés, on trouvait la plage...

With more than 8 million built, the Renault 4 has been part of our automotive imagination for more than 60 years! Among the different versions offered, the Plein Air (meaning 'Open Air') is certainly one of the most attractive.

Presented in May 1968, the Renault 4 Plein Air was a charming little beach car. With no doors and a hood for a roof, the Plein Air was built by Sinpar, well known for its four-wheel drive conversions of many Renaults. Although it was the perfect symbol of this carefree time, the Plein Air did not catch on and very few cars were built.

This example, previously part of the collection of Renault's UK subsidiary, joined the Renault Classic Collection in 2021. An extremely rare right-hand drive version, it has 47,749 miles on the clock and is fitted with its side panels. In very good overall condition, this Plein Air has undergone a restoration keeping its charming original patina. It represents a rare opportunity to relive an era when, to quote the slogan of May 68, "Under the paving stones, [you could find] the beach" ...

1990 RENAULT 5 GT TURBO GR. N EX-ALAIN OREILLE

Carte grise française
French title

Châssis nº VF1C4050500958619

60.000 - 80.000 €

- « Championne du Monde », palmarès remarquable
- Provenance Renault Classic
- Dans son état « sortie du rallye Bandama » avec le sable !
- Redémarrée par Renault

- *'World Champion', remarkable competition history*
- *Renault Classic Collection*
- *As it came back from the Bandama Rally, with sand!*
- *Recommissioned by Renault*



La R5 GT Turbo Groupe N est toute désignée pour aller batailler sur les routes du Championnat du Monde des Rallyes. La saison 1989 est exceptionnelle : Alain Oreille remporte la Coupe FIA des pilotes de voitures de production. Le principal fait d'arme de l'équipage Oreille-Thimonier est la victoire au scratch au Rallye Côte d'Ivoire – Bandama, ce qui fait de la R5 GT Turbo la seule Groupe N à avoir remporté une épreuve du Championnat du Monde des Rallyes ! L'année suivante, Alain Oreille défend son titre avec un nouveau copilote, Michel Roissard. La voiture préparée par Simon Racing fait encore des merveilles (vainqueur du Groupe N et 3ème au classement général du rallye Côte d'Ivoire – Bandama 1990, 2ème du Groupe N au Rallye Monte-Carlo, au Tour de Corse et au Rallye d'Argentine, etc.) et permet à Alain Oreille de conserver son titre.

Arrivée dans la Collection Renault Classic en 1991, en provenance directe de Renault Sport, la R5 GT Turbo est telle qu'elle était après sa participation au rallye Cote d'Ivoire Bandama 1990 ! Partout dans la voiture, vous retrouverez le sable rouge des pistes africaines datées de 1990 ! Les mécaniciens de Renault Classic ont effectué son redémarrage pour la vente, en conservant bien évidemment son état d'origine exceptionnel : la pompe à carburant, une partie du circuit carburant, la sonde de pression d'huile et la sonde de pompe jauge ont été remplacées, le carburateur a été révisé et le réservoir d'essence a été nettoyé. Avec 6 935 km au compteur, cette bête de course au pedigree international nécessite une révision moteur si l'acheteur souhaite la faire rouler régulièrement. Mais quel plaisir de posséder une petite auto française « Championne du Monde » et dans un tel jus historique et d'origine !

The R5 GT Turbo Group N was ideally suited to battle it out in the World Rally Championship. The 1989 season was exceptional, Alain Oreille winning the FIA Cup for Production Rally Drivers. Oreille and Thimonier's greatest feat was their outright victory on the Ivory Coast-Bandama Rally, making the R5 GT Turbo the only Group N car to have won a round of the World Rally Championship! The following year, Oreille defended his title with a new co-driver, Michel Roissard. Prepared by Simon Racing, the car worked its magic once again – winning Group N and coming 3rd overall on the 1990 Ivory Coast-Bandama Rally, and finishing 2nd in Group N on the Monte-Carlo Rally, the Tour de Corse and the Rally Argentina – and enabled Oreille to hold onto his title.

The R5 GT Turbo entered the Renault Classic Collection directly from Renault Sport in 1991 and is just as it was when it finished the 1990 Ivory Coast-Bandama Rally! Everywhere inside the car, you will find the red sand of the African tracks from 1990! The car has been recommissioned by Renault Classic's mechanics for the auction, while naturally preserving its exceptional original condition. The fuel pump, part of the fuel system, the oil pressure sensor and the fuel gauge sender have been replaced, the carburettor overhauled and the fuel tank cleaned. With 6935 km recorded, this monster of the rally stages with its international pedigree will need an engine overhaul if the buyer wants to drive it regularly. But imagine the pleasure of owning a little French car which is a 'World Champion', in such authentic and original condition!

1992 RENAULT 25 V6 TURBO BACCARA ▲

Sans carte grise
Unregistered
Châssis nº VF1B29G0507717974

15.000 - 25.000 €

- Seulement 3780 km d'origine !
- Ancien véhicule du garage de la Direction Renault
- Haut de gamme absolu de Renault en version Baccara

- *Only 3,780 km from new!*
- *Former vehicle from the Renault Management garage*
- *Sublime high-end Renault in Baccara version*

Produite de 1984 à 1992, la Renault 25 traduit la volonté du constructeur français de s'installer sur le segment des routières haut de gamme. La planche de bord est signée du maître italien Marcello Gandini et renforce la modernité de la voiture (la chaine HiFi Philips intégrée dans la partie centrale marquera les esprits).

Cet ancien véhicule du garage de la Direction Renault est exceptionnel pour plusieurs raisons : il s'agit d'un modèle Baccara, version ultime et la plus luxueuse des V6 turbo, 205 ch. avec un intérieur entièrement recouvert d'un superbe cuir gris à passepoil bleu, couleur caisse, et elle se trouve dans un état cosmétique « comme neuf » avec seulement 3 780 km d'origine ! Intégrée dans la collection Renault Classic le 15 novembre 1995, cette R25 V6 Turbo a été révisée pour la dernière fois en 2019 et un simple changement des fluides devrait lui permettre de retrouver son titre de Reine de la route. A vous de replonger dans la magie des années 80 et de l'excellence à la française...

Produced between 1984 and 1992, the Renault 25 reflects the French manufacturer's desire to establish itself in the high-end touring segment. The dashboard is signed by Italian master Marcello Gandini and reinforces the modernity of the car (the integrated Philips HiFi stereo system in the central part will attract enthusiasts' attention).

This former vehicle from the Renault Management garage is exceptional for various reasons: It is a Baccara model, the ultimate and most luxurious version of the 205 hp V6 turbo, with an interior fully dressed in superb grey leather with blue piping (bodywork colour) and it is cosmetically in "like new" condition with a mileage of only 3,780 km from new!

Integrated into the Renault Classic collection on 15 November 1995, this R25 V6 Turbo was last serviced in 2019 and a simple change of fluids should enable it to regain its Queen of the Road title. Up to you to dive back into the magic of 1980s and French excellence...



208

Ex Jo Vonlanthen

1982 RENAULT 5 TURBO

Carte grise française
French title

Châssis nº VF1 822000 B0001257

120.000 - 160.000 €

- Superbe remise en état
- Achetée neuve par un ancien Champion de Suisse de Formule 3
- A probablement participé à la Renault Europa Cup !

- *Superb restoration*
- *Bought new by a former Swiss Formula 3 Champion*
- *In all likelihood participated in the Renault Europa Cup!*



Le premier propriétaire de cette voiture, immatriculée neuve en Suisse en mai 1982, est Jo Vonlanthen, Champion de Suisse de Formule 3 en 1972 qui prendra même part en 1975 à un Grand Prix de Formule 1 à bord d'une Williams. Par la suite, il participe à plusieurs saisons de la Renault Europa Cup, dont celle de 1982 avec probablement la présente voiture. Comme une attestation du dossier en témoigne, il la vend en 1993 à un collectionneur de St-German, dans le Valais suisse, qui la garde plus de 20 ans après l'avoir fait profondément réviser pour qu'elle retrouve sa configuration route. Un ensemble de factures détaillent les travaux de cette époque est présent.

En 2015, la voiture entre en restauration, avec vérification de la mécanique et peinture de la coque (rouge à l'origine) en noir. Mais le propriétaire, qui a des exigences élevées, se décourage et la cède à un amateur qui est également carrossier de métier, agréé par la Fédération Française des Véhicules d'Époque. Il termine la remise en état qui, de très belle qualité, donne une allure magnifique à cette voiture historique aussi bien extérieurement que quand on examine les soubassements. En plus d'une préparation moteur, elle présente quelques particularités comme des triangles de suspension avant mécano-soudé de type Cévennes, des voitures de l'Europa Cup. Comme les versions livrées en Suisse, elle comporte des vitres électriques.

C'est un superbe exemplaire d'un modèle légendaire, riche d'une belle provenance.

The first owner of this car, registered new in Switzerland in May 1982, was Jo Vonlanthen, Swiss Formula 3 Champion in 1972 who even took part in a Formula 1 Grand Prix in 1975, in a Williams. Subsequently, he participated in several seasons of the Renault Europa Cup, including that of 1982 with, in all likelihood, the present car. As a certificate in the file testifies, he sold it in 1993 to a collector from St-German, in the Swiss Valais, who kept it for more than 20 years after having thoroughly overhauled the car, so that it was street legal again. A set of invoices detailing the work of this period is present.

In 2015, the car went into restoration, with the mechanicals checked and the hull (originally red) painted black. But the owner, who had high standards, became discouraged and sold it to an enthusiast, who was also a coachbuilder by trade, approved by the French Federation of Vintage Vehicles (FFVE). The latter completed the restoration which, of very good quality, gives a magnificent look to this historic car, both externally, as well as the underbody. Additional to the tuning of the engine, it has a few special features such as mechanically welded front suspension triangles of the Cévennes type, from the Europa Cup cars. Like the version delivered in Switzerland, it has electric windows.

This car is a superb example of a legendary model, with a very rich provenance.

209

1989 ALPINE GTA V6 TURBO MILLE MILES

Carte grise française
French title

Châssis nº VFAD5010500023123

25.000 - 35.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Seulement 100 exemplaires, un des 20 avec la climatisation
- 19 248 km d'origine, un seul propriétaire avant la famille actuelle !
- Une véritable Alpine !

- *Only 100 made, one of 20 with air-conditioning*
- *19,248 km since new, only one owner before the current family!*
- *A real Alpine!*



Présentée en 1989, l'Alpine A310 Mille Miles avait la double vocation de célébrer l'anniversaire de la marque et ses exploits sportifs, tout en marquant le retour d'Alpine en tant que marque commerciale. Cette série, limitée à 100 exemplaires, voyait en effet le retour du mythique logo bleu sur son capot. Extrapolée de la GTA V6 Turbo, celle-ci recevait une présentation spécifique, avec notamment des jantes figurant des ailettes de turbine, ou encore une unique teinte rouge nacré et un équipement amélioré. L'exemplaire présenté porte le numéro 94, et fait donc partie de la série des 20 dernières unités équipées de la climatisation.

Livrée au Garage du Lion d'Or à Deauville et immatriculée le 16 août 1989, cette Alpine fut achetée à son premier propriétaire en 2002 alors qu'elle totalisait à peine plus de 12 000 km d'origine. C'est le grand-père de l'actuel propriétaire, célèbre collectionneur d'automobiles, qui en avait fait l'acquisition afin de l'offrir à son fils, avant que son petit fils n'en devienne le possesseur en 2013. Ce véritable collector a parcouru moins de 20 000 km depuis l'origine et s'avère dans un état de préservation rare, n'ayant jamais été repeint et étant en strict état d'origine avec tous les détails spécifiques qui font l'intérêt du modèle. En état de fonctionnement, mais n'ayant que peu roulé ces dernières années, elle devra bénéficier d'une révision générale avant de pouvoir en profiter de manière optimale. Toujours accompagnée de sa fiche d'homologation d'origine, de sa notice d'utilisation et de son dépliant publicitaire d'époque, cette Mille Miles séduira les amateurs les plus exigeants.

Launched in 1989, the Alpine A310 Mille Miles had the dual purpose of celebrating the brand's anniversary and its sporting achievements, while marking the return of Alpine as a commercial brand. This series, limited to 100 units, saw the return of the legendary blue logo on its hood. Derived from the GTA V6 Turbo, it received a specific presentation, including rims featuring turbine blades, as well as unique pearly red color and improved equipment. The car on offer bears the number 94 and is therefore part of the series of the last 20 units equipped with air-conditioning.

Delivered to the Garage du Lion d'Or in Deauville and registered on 16 August 1989, this Alpine was purchased from its first owner in 2002 when it had covered just over 12,000 km new. It was the grandfather of the current owner, a famous car collector, who acquired it to offer it to his son, before his grandson became the owner in 2013. It has covered less than 20,000 km from new and is in a rare state of preservation, having never been repainted and being in strictly original condition with all the specific details making the model so interesting. In working condition but having been driven only a little in recent years, it will need to be serviced before being able to enjoy it in an optimal way. Coming with its original homologation form, its user manual and its period advertising leaflet, this Mille Miles will appeal to the most demanding of enthusiasts.

1975 RENAULT ALPINE A110 1300 BERLINETTE

Carte grise française
French title

Châssis nº 15 997

70.000 - 100.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Plus de 20 000 Euros dépensés depuis 2020
- Idéale pour les rallyes historiques
- Equipée avec une boîte 5 vitesses de 1600S

- *More than 20,000 Euros spent since 2020*
- *Ideal for historic rallies*
- *Equipped with a 5-speed gearbox of the 1600S'*



Cette voiture, qui se trouve depuis 30 ans dans le département de l'Isère, n'a connu depuis 1996 que deux propriétaires. Le premier était un passionné d'Alpine et de Renault 5 turbo et le deuxième un utilisateur exigeant qui a fiabilisé la voiture dans le but de prendre part à des rallyes de régularité, ce qu'il a fait au cours des années 2000 avec succès. En 2021, de nombreux travaux ont été effectués. Le moteur, un Renault 5 Alpine en préparation Groupe 2, a été refait par G'Motors, au Versoud, avec contrôle de la culasse, remplacement des soupapes, guides, coussinets de bielles et de vilebrequin. Par la même occasion, le freinage a été revu et la facture de ces interventions mécaniques dépasse 9 000 €. Avec une puissance actuelle approchant 120 ch, le moteur est associé à la même boîte cinq rapports très recherchée que celle des 1600 S. De son côté, la carrosserie a été confiée à Moreno Automobiles (Avignonet), spécialiste de ce genre de voitures, qui a déposé les vitrages et enjoliveurs avant de la peindre dans une teinte plus vive que celle d'origine.

Ainsi, plus de 20 000 € ont été récemment dépensés pour faire de cette Alpine un monture utilisable et fiable. Si notre collectionneur s'en sépare, c'est qu'elle est devenue pour lui trop spartiate mais elle est prête à emmener un autre amateur dans la grisante aventure des rallyes historiques de régularité tels que le Tour Auto ou le Tour de Corse où sa maniabilité fera merveille.

This car, which has been in the department of Isère for 30 years, has had only two owners since 1996. The first was an Alpine and Renault 5 Turbo enthusiast and the second a very demanding collector who made the car more reliable so that he could take part in regularity rallies, which he did successfully during the 2000s. In 2021, several jobs were done on the car. The engine, a Renault 5 Alpine in Group 2 trim, was rebuilt by G'Motors, at Versoud, with control of the cylinder head, replacement of valves, guides, connecting rod and crankshaft bearings. At the same time, the brakes were overhauled and the bill for these mechanical interventions exceeds €9,000. With current power approaching 120bhp, the engine has been mated to the highly sought-after five-speed gearbox from the 1600 S. The bodywork was entrusted to specialist Moreno Automobiles (Avignonet), who removed the windows and hubcaps before painting it in a brighter color than the original one.

Thus, more than €20,000 has recently been spent to make this Alpine a usable and reliable car. The reason why the owner is parting with it, is because it has become too spartan for him, but it is ready for another enthusiast to take the car for historic regularity rallies such as the Tour Auto or the Tour de Corse, where its dynamics will do wonders.

211

1988 PEUGEOT 205 RALLYE

Carte grise française
French title

Châssis nº VF32OCM2201438946

20.000 - 30.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Restauration récente
- Version très recherchée de la mythique 205
- Moteur avec beaucoup de caractère

- *Recent restoration*
- *Very sought after version of the mythical 205*
- *Engine with character*



La marque sochalienne a frappé un grand coup en sortant la 205, les évolutions sportives connurent un franc succès à l'instar de la GTI avec son système d'injection. La 205 Rallye est considérée comme étant la version « pour les puristes », répondant à leurs attentes avec son moteur 1300 cc et ses deux carburateurs double corps Weber. Dépourvue des équipements de confort, la Rallye était plus légère que la GTI, les 103 ch suffisent à emmener les 780 kg. La Rallye brille par son agilité, couplée à un caractère moteur très plaisant.

Livrée neuve le 23 juin 1988, notre 205 a bénéficié d'une importante restauration en 2022. Côté mécanique, les carburateurs ont été révisés, le vilebrequin a été remplacé, de même pour les bielles et les coussinets. L'habitacle est de belle présentation, grâce à un nouvel habillage des sièges et les nouvelles moquettes rouges qui apportent une touche de sportivité à l'ensemble. La carrosserie a reçu une peinture agrémentée par les autocollants propre à la livrée Rallye.

La 205 est une véritable icône française, en version rallye elle incarne la pure sportivité, cet exemplaire fraîchement restauré vous offrira des sensations fortes à son volant à l'instar des pilotes des années 80-90.

The brand from Sochaux became a big hit by releasing the 205 and its sports versions experienced great success, just like the GTI with its injection system. The 205 Rallye is considered to be the version "for purists", meeting their expectations with its 1,300cc engine and its two double-barrel Weber carburettors. Deprived of comfort equipment, the Rallye was lighter than the GTI and its 103 hp were enough to carry the 780 kg. The Rallye displays incredible agility, coupled with a very pleasant and characteristic engine.

Delivered new on the 23rd June 1988, this particular 205 benefited from a major restoration in 2022. Mechanically, carburettors were serviced, the crankshaft was replaced as well as connecting rods and bearings. The interior is in beautiful condition, thanks to the new upholstery of the seats and new red carpets which give the car a more sporty feel. The bodywork was painted and complemented with stickers specific to the Rallye livery.

The 205 is a true French icon and embodies pure sportiness in its rally version. This freshly restored example will offer you big thrills at the wheel, similar to drivers in the 1980s and 1990s.

212

19 500 km d'origine ! / *19,500 km since new!*

2001 PORSCHE 996 TURBO COUPÉ

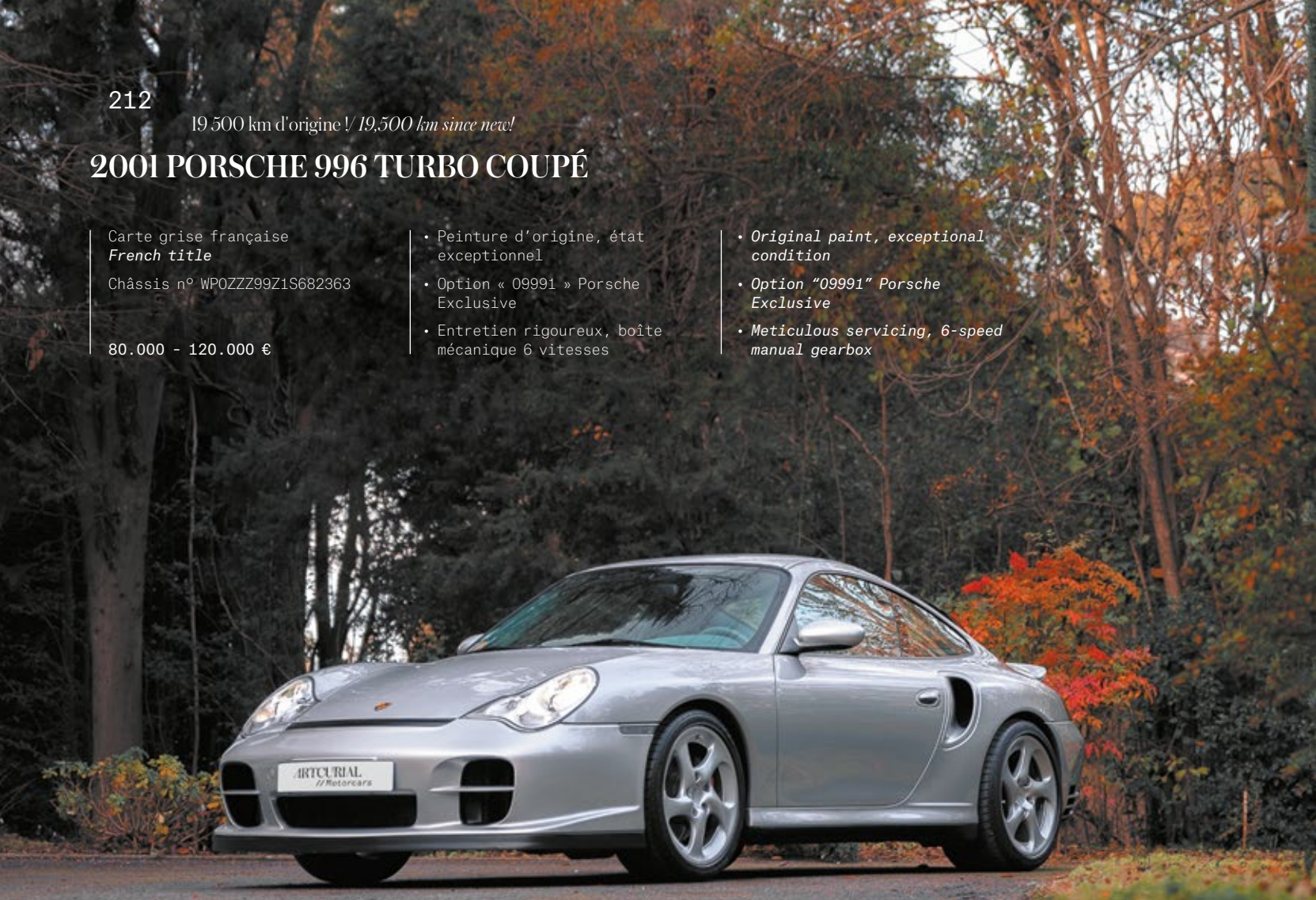
Carte grise française
French title

Châssis n° WPOZZZ99Z1S682363

80.000 - 120.000 €

- Peinture d'origine, état exceptionnel
- Option « 09991 » Porsche Exclusive
- Entretien rigoureux, boîte mécanique 6 vitesses

- *Original paint, exceptional condition*
- *Option "09991" Porsche Exclusive*
- *Meticulous servicing, 6-speed manual gearbox*



Mise en circulation le 1er mars 2001 par le centre Porsche Soveco de Bologne, cette Porsche Turbo n'affiche que 19 500 km d'origine ! A tel point que la paraffine d'origine est encore présente sur le soubassement du moteur... Elle n'a connu que trois propriétaires : le premier de 2001 à 2011, le deuxième de 2011 à 2022, et le troisième ensuite. En plus d'être dans un état proche du neuf, cette voiture bénéficie de l'option « 09991 », ce qui correspond à un aménagement spécial par le département "Porsche Exclusive Manufaktur". Ainsi, cette voiture de teinte gris Arctique avec intérieur en cuir vert Nephrite présente les équipements suivants : rétroviseur anti-éblouissement et capteur de pluie, supports lombaires électriques, système « Park assist », module de navigation « Porsche Communication Management » avec radio et lecteur de cassettes, combiné téléphonique, traitement DSP « Digital Sound », chargeur six CD Becker CDC-3, seuils de portes en acier inoxydable avec logo, console centrale tout cuir, volant plus large. Une jupe avant de GT2 a été montée par goût esthétique par le précèdent propriétaire. Jamais accidentée, toujours en peinture d'origine, bénéficiant d'un traitement céramique, et affichant toutes ses étiquettes d'origine, cette 996 Turbo est accompagnée de son carnet d'entretien et d'un dossier de factures permettant de vérifier l'entretien conforme aux préconisations constructeur. Une révision et un test Piwi satisfaisant ont été réalisés en décembre 2022 chez Porsche.

Alors que c'est un modèle encore très sous-estimé, il s'agit d'une des plus belles et des plus exclusives Porsche 996 Turbo existante.

First registered on 1 March 2001 by the Porsche Soveco centre in Bologna, this Porsche Turbo has only travelled 19,500 km from new! The original paraffin is still present on the engine's substructure... It has had only three owners: the first one from 2001 and 2011, the second one between 2011 and 2022 and the third one thereafter. As well as being in almost-new condition, this car benefited from the "09991" option, relating to a special fitting by the "Porsche Exclusive Manufaktur" department. The Arctic grey colour combined with Nephrite green leather interior features the following equipment: anti-dazzle mirror and rain sensor, electric lumbar supports, "Park assist" system, Porsche Communication Management navigation module with radio-cassette player, telephone handset, Digital Sound DSP processing, Becker CDC-3 six CD changer, stainless steel door sills with logo, all-leather centre console, wider steering wheel. A GT2 front body kit was fitted to satisfy the previous owner's personal taste. Never damaged, still in original paint, with ceramic treatment included and showcasing all its original labels, it comes with its service logbook and file of invoices, enabling you to confirm the servicing of the car in accordance with the manufacturer's recommendations. An inspection and satisfactory Piwi test was carried out in December 2022 at Porsche.

Despite still being a highly underrated model, it is undoubtedly one of the finest and most exclusive Porsche 996 Turbo cars in existence.

213

1988 PORSCHE 928 CLUBSPORT

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° WP0ZZZ92ZKS840540
Moteur n° M28/4181K00246SP

320.000 - 400.000 €

- Seulement 27 exemplaires produits !
- Matching numbers and colors
- Moteur « SP »

- *Just 27 examples produced !*
- *Matching numbers and colours*
- *«SP» engine*



Clubsport : le mot magique qui signifiait, pour la 928, 100 à 120 kg de moins qu'une S4 grâce à une large utilisation de l'aluminium, la suppression des éléments de confort superflu, un compresseur plus petit pour l'unité de climatisation, un échappement plus léger, pas d'essuie-glace arrière, un faisceau électrique simplifié, pas de sous-couche en PVC des soubassements ou encore des jantes plus légères et plus fines en magnésium. Par ailleurs, un rapport de transmission final modifié à 2,72:1 pour une accélération plus forte, un levier de vitesse à course plus courte, un différentiel à glissement limité, une boîte de vitesses ZF sans amortisseur de vibrations, des sièges sport, une voie plus large de 1,5 cm et une hauteur de caisse abaissée de 20 mm radicalisaient le comportement de l'engin.

Sur les 27 exemplaires de 928 Clubsport produits, 4 furent des prototypes destinés à la mise au point, 4 autres, peints en blanc Grand Prix, furent offerts aux pilotes de la Porsche 962 des 24 Heures du Mans comme véhicules d'essai et de relations publique, tandis que 4 autres furent conservées pour l'usage interne de la marque. Les 15 exemplaires restants furent commercialisés et l'exemplaire que nous présentons, l'unique associant le « vert forêt métallisé » pour la carrosserie au « beige cachemire »

Clubsport: the magic word that meant, for the 928, being 100 to 120kg lighter than the S4 due to the generous use of aluminium, the elimination of superfluous comfort features, a smaller compressor for the air conditioning unit, a lighter exhaust, no rear wiper, a simplified wiring loom, no PVC undercoating and lighter, thinner magnesium wheels. In addition, the car had a final drive ratio modified to 2.72 :1 for stronger acceleration, a shorter, competition gear shift, limited-slip diff, a ZF gearbox without vibration damper, sports seats, a 1.5 cm wider track and a ride height lowered by 20 mm that radicalised the car's personality.

Of the 27 examples of the 928 Clubsport produced, 4 were prototypes used for development, 4 others, painted Grand Prix White, were offered to Porsche 962 Le Mans drivers as PR and test vehicles, while four others were kept for internal use by the marque. The 15 remaining cars were made available for sale and the example on offer was the only one to be presented in "forest green metallic" bodywork with "cashmere beige" interior. It was acquired new as a company car by Bernd Kahnau, the Porsche engineer who joined the company in 1979 and contributed to the development of the 924 GTS,









pour la sellerie. Il fut acheté neuf en voiture de société par Bernd Kahnau, ingénieur Porsche à partir de 1979 qui contribua au développement de la 924 GTS, à la production de la 928, de la 911 Speedster et demeurera chef de projet jusqu'à la 991. En plus des spécificités Clubsport, son exemplaire disposait d'un moteur « SP » équipé d'arbres à cames spéciaux.

Aussi attaché à sa « CS » que Dereck Bell, qui avait conservé son exemplaire pendant 18 ans, ce dernier nous a confirmé le plaisir qu'il avait éprouvé à son volant. La 928 fut ensuite vendue en Suisse, et c'est auprès d'un professionnel qui avait racheté la voiture en seconde main que son actuel propriétaire en a fait l'acquisition, conscient de son caractère exceptionnel.

Avec à peine plus de 120 000 km d'origine, dans un état de préservation rare, elle est accompagnée de son certificat Porsche qui valide tous les numéros de série et la configuration de couleurs ; elle dispose en outre de ses manuels d'origine. Introuvable dans cet état de conservation, avec une historique aussi limpide et avec de telles spécifications, cette Porsche 928 mérite sa place au sein d'une des collections internationales les plus sélectives.

the production of the 928 and the 911 Speedster, and remained project manager until the 991. In addition to its specific Clubsport features, his 928 was fitted with an "SP" engine with special cams.

Kahnau, as attached to his "CS" as Derek Bell was to his, (which he kept for 18 years), told us how much he enjoyed driving it. The car subsequently sold in Switzerland, and it was from a professional who had bought the car second-hand that it was acquired by the current owner, cognisant of how special it was.

With just over 120 000 km from new, in a rare, preserved condition, this car comes with its Porsche certificate validating all the series numbers and the configuration of colours; it also has all its original manuals. Impossible to find in this conserved condition, with such transparent history and in this spec, this Porsche 928 deserves its place in the most highly selective international collection.

214

2001 PORSCHE 996 TURBO TECHART GT STREET XL

Carte grise française
French title

Châssis nº WPOZZZ99Z1S683194

80.000 - 100.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Deux propriétaires seulement, faible kilométrage
- Préparation mécanique et esthétique par un spécialiste reconnu
- Performances très élevées

- *Only two owners, low mileage*
- *Mechanical and aesthetic preparation by a renowned specialist*
- *Very high performance*



Configurée neuve chez TechArt en version « GT Street XL » par un milliardaire des pays de l'Est domicilié à Monaco, cette Porsche 996 semble avoir bénéficié de toutes les options disponibles au catalogue du célèbre préparateur allemand, à part la boîte Tiptronic.

Pour le reste, de nombreux éléments mécaniques ont été remplacés, comme l'échangeur, la cartographie ou l'embiellage. La carrosserie a reçu des attributs aérodynamiques sous une peinture gris argenté brillante réalisée par le préparateur. Douze pages de factures fournies par TechArt en 2019 décrivent cette préparation, le total ayant à l'époque dépassé les 285 000 € achat de la voiture compris. Les performances annoncées évoquent une accélération de 0 à 100 km/h en 3,7 secondes, chiffre digne des supercars !

L'actuel propriétaire a acheté la voiture en 2009 chez TechArt qui l'avait reprise au premier propriétaire, celui-ci ayant commandé le tout dernier modèle. Cette voiture, dont le compteur affiche moins de 28 000 km, sort de révision. Elle est accompagnée d'un certificat TechArt qui stipule que seulement cinq exemplaires de GT sont sortis avec le kit street XL en faisant une voiture particulièrement rare. Vendue avec un dossier de factures et son carnet d'entretien Porsche qui montre un suivi régulier chez des spécialistes indépendants de la marque, c'est une occasion unique d'acquérir une 911 particulièrement rapide et exclusive.

Customised new in the "GT Street XL" version by TechArt at the request of an Eastern European billionaire living in Monaco, this Porsche 996 seems to have benefited from all available options in the catalogue of the famous German tuning company, apart from the Tiptronic gearbox.

As for the rest, many mechanical components were replaced, such as the exchanger, the cartography or the crankshaft. The bodywork has aerodynamic characteristics and is complemented with a shiny silver-grey paint job done by the specialist. Twelve pages of invoices provided by TechArt in 2019 describe this preparation and the total at that time exceeded €285,000, which included the purchase of the car. Performance-wise, it officially accelerates from 0 to 100 km/h in 3.7 seconds, a figure worthy of supercars!

The current owner acquired the car in 2009 from TechArt, who took it back from the first owner since the latter ordered the latest model at the time. This car has just been serviced and displays a mileage of less than 28,000 km. A TechArt certificate is included with the car, stating that only five of the GT examples have been released with the XL street kit; in other words, this car is particularly rare. Sold with a file of invoices and its Porsche service logbook which highlights regular servicing by independent Porsche specialists, this represents a unique opportunity to acquire a particularly fast and exclusive 911.

215

1994 MERCEDES-BENZ E60 LIMITED EDITION

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis nº WDB1240361C106711

145.000 - 165.000 €

- Livrée neuve pour un responsable Mercedes
- Moteur V8 6 litres et 381 ch
- Seulement 45 exemplaires produits
- Entretien documenté

- *Delivered new for a manager at Mercedes*
- *6-litre V8 engine and 381 hp*
- *Only 45 units produced*
- *Servicing documented*



Cette voiture a commencé son existence sous la forme d'une Mercedes E500 livrée le 24 février 1994 comme voiture de société, probablement pour un responsable haut placé dans l'entreprise. Elle a été ensuite envoyée chez AMG à Affalterbach pour être modifiée aux spécifications E60. Sortie d'usine de couleur « Saphirschwarz », elle présente toutes les frappes et détails qui en confirment l'identification AMG, rappelée également dans une attestation délivrée en février 2021 par Mercedes-AMG. Elle a été équipée du moteur V8 AMG M119 de 6 litres dont les modifications de distribution, d'équipage mobile, d'échappement, d'admission et de réglages électroniques permettaient d'obtenir une puissance de 381 ch. Une suspension affermie et des jantes OZ Racing « Aero III » de 17 pouces complétaient cette E60 « toutes options ». Elle dispose d'un toit ouvrant et a été équipée d'un kit « Aero III » AMG et l'habitacle a bénéficié d'aménagements spéciaux avec l'option AMG tout cuir bicolore. Le compteur de vitesses a été remplacé par un composant AMG gradué jusqu'à 300 km/h (vitesse maxi limitée électroniquement à 250 km/h).

Cette voiture a été exportée d'Allemagne au Japon en avril 1995. Réimportée en Europe en avril 2020 par le propriétaire actuel, elle a fait l'objet d'une révision compète de la boîte de vitesses et du pont arrière. En tenant compte des factures de travaux effectués au Japon, plus de 30 000 $ ont été dépensés en entretien depuis ces dix dernières années. Cette rare AMG E60, dont la production n'a pas dépassé 140 exemplaires, est vendue avec sa trousse à outils. Sous l'aspect d'une berline relativement débonnaire elle cache un tempérament propre à impressionner le plus blasé des amateurs d'automobiles sportives.

This car began its existence as a Mercedes E500, delivered on 24 February 1994 as a company car, probably for a senior manager in the company. It was then sent to AMG in Affalterbach to be modified with E60 specifications. Out of the factory in "Sapphire Schwarz" colour, it has all the labeling and details confirming its AMG identification, also stated in a certificate issued in February 2021 by Mercedes-AMG. It was fitted with a 6-litre AMG M119 V8 engine of which modifications of the distribution, moving assembly, exhaust, intake and electronic adjustments made it possible to obtain a power of 381 hp. The suspension was firmed up and 17-inch OZ Racing "Aero III" rims complemented this "fully loaded" E60. Including a sunroof, it has been fitted with a AMG "Aero III" kit and the interior has benefited from special fittings with the two-tone AMG all-leather option. The speedometer was replaced with an AMG piece graduated up to 300 km/h (maximum speed electronically limited to 250 km/h).

This car was exported from Germany to Japan in April 1995. It was brought back to Europe in April 2020 by the current owner and had a complete gearbox and rear axle overhaul. According to invoices for the work done in Japan, over $30,000 has been spent on servicing over the past ten years. With a production limited to 140 examples, this rare AMG E60 will be sold with its tool kit. Under the appearance of this relatively sophisticated saloon is hiding a character capable of impressing even the most jaded of sports car enthusiasts.

Toujours plus puissant, toujours plus impressionnant : dans les années 80, une véritable folie s'empare des préparateurs qui s'engouffrent dans la mode du « tuning ». Si les utilisateurs les plus modestes modifient leur VW Golf GTI ou leur Renault 5 GT Turbo, ils rêvent devant les délires des préparateurs les plus en vue comme Brabus ou le célèbre Willy Koenig et sa Ferrari Testarossa de 1 000 ch ! Dénommée « Competition Evolution », elle tire sa puissance de l'ajout de deux turbos et accélère de 0 à 100 km/h en 3,4 secondes ! Dans ce décor de performances totalement débridées, d'autres entreprises allemandes tirent superbement leur épingle du jeu, comme Alpina, Strosek, Schnitzer, SGS et ses portes papillons sur les Mercedes W126, AMG ou Brabus, ces deux derniers s'intéressant surtout aux modèles produits par Mercedes. Pour eux, le jeu consiste à administrer aux grosses berlines du constructeur de Stuttgart une généreuse cure de testostérone qui transforme leur personnalité débonnaire en accélérations diaboliques. Souvent de teintes originales, et d'allure menaçante avec leurs jantes larges, leurs spoilers et leur suspension surbaissée, ces voitures apparaissent dans les revues que s'arrachent les ados de cette époque, comme Option Auto en France ou, moins haut de gamme, Super GTI Magazine. Ils en extraient les posters dont ils tapissent les murs de leur chambre.

De leur côté, les essayeurs de ces mêmes magazines s'amusent à comparer ces monstres de puissance à d'authentiques sportives comme les Porsche 911, bien obligées de s'incliner derrière les accélérations démoniaques de ces bêtes de rue.

AMG : la course aux performances

Dans cet univers débridé, AMG se forge une brillante réputation, basée sur le sérieux de ses réalisations : ses voitures ne vont pas seulement vite en ligne droite, elles se comportent aussi avec efficacité. L'AMG « Hammer » de 1986, avec ses 360 ch, impressionne les essayeurs, mais auparavant, AMG a fait ce que d'autres n'ont jamais osé : engager une voiture en compétition internationale. Ce sera la célèbre « Rote Sau » ["cochon rouge"] qui, sur la base d'une Mercedes 300 SEL 6,3 L détonne parmi les pelotons de Porsche 911, BMW 2800 CS, Chevrolet Camaro Z28 et Ford Capri 2600 RS. Cette voiture marque les esprits en décrochant la deuxième place aux 24 Heures de Spa 1971. AMG mène donc une carrière de préparateur compétition en parallèle à son activité de « personnalisation » de modèles de tourisme, et c'est ce qui donne à ses réalisations une grande partie de leur qualité.

Le sérieux de l'atelier est d'ailleurs remarqué par Mercedes, qui prend en 1999 une participation avant d'absorber complètement AMG en 2005 pour en faire sa marque sportive. Les deux créateurs de l'entreprise, Hans-Werner Aufrecht et Erhard Melcher, auraient-ils pu imaginer une telle reconnaissance, quand ils ont commencé dans les années 60 à proposer des accessoires sportifs ?

Aujourd'hui, AMG est le seul constructeur dont la gamme peut se targuer de plus de 15 modèles différents affichant plus de 500 ch. Une performance qui en dit long sur les capacités sportives de la marque.

La Collection présentée

Son propriétaire est un des premiers à avoir compris l'intérêt de ces modèles alors souvent uniques dans les années 80 et d'en avoir fait l'acquisition à une époque où le tuning n'était pas encore compris. Il s'agit tout simplement de véritables voitures de carrossiers, dans la tradition des années 20 à 40 où le riche amateur pouvait se faire construire une automobile sur mesure. Connaisseur et spécialiste de ces modèles si exclusifs, il possède de véritables joyaux, rarissimes et si désirables aujourd'hui car l'œil toujours aussi passionné de l'enfant qui lisait 'Sport Auto' et qui écoutait Kool and the Gang ou les Pink Floyd à l'époque, a grandi et aujourd'hui considère ces bolides préparés sur mesure comme des représentantes prestigieuses de ces années 80 où la liberté teintée de folie était encore permise.

Always more powerful, always more impressive: in the '80s, a kind of mania descended on preparers who threw themselves into "tuning" mode. The more modest users modified their VW Golf GTI or their Renault 5 GT Turbo, inspired by the furious activity of the most high-profile preparers such as Brabus or the famous Willy Koenig and his 1000 bhp Ferrari Testarossa ! Given the name « Competition Evolution », this car's power came from two additional turbos that produced an acceleration of 0 to 100 km/h in 3.4 seconds ! Into this mode of totally unrestricted performances, other German businesses successfully entered the fray, including Alpina, Strosek, Schnitzer, AMG and Brabus, the last two primarily interested in Mercedes models. For them, the challenge involved administering a generous dose of testosterone to the Stuttgart marque's large saloons, transforming their good-natured personality with a fiendish acceleration. Often in black, with wide wheels, spoilers and lowered suspension, these menacing-looking cars appeared in magazines of the day that were devoured by teenagers, such as Option Auto in France and, less exclusive, Super GTI Magazine. Posters were extracted from these magazines to line bedroom walls.

For their part, the magazines' test drivers had fun comparing these powerful monsters with authentic sports cars such as the Porsche 911, ultimately giving in to the demonic acceleration of these road-going beasts.

AMG: the race for performance

AMG forged a brilliant reputation in this unrestricted world, based on the excellence of its achievements. These cars didn't just go fast in a straight line, they also handled extremely efficiently. The AMG "Hammer" of 1986, with some 360 bhp, impressed test-drivers. Previously, AMG had done what others had never dared to do – enter a car for international competition. This was the famous "Rote Sau" ["red pig"] which, based on a 6.3-litre Mercedes 300 SEL, was highly noticeable amongst the rows of Porsche 911s, BMW 2800 CSs, Chevrolet Camaro Z28s and Ford Capri 2600 RSs. The car made an impact, achieving second place in the 1971 24 Hours of Spa. AMG developed a second career as a racing preparer while continuing to "personalise" touring models, which has contributed a great deal to the quality to their achievements.

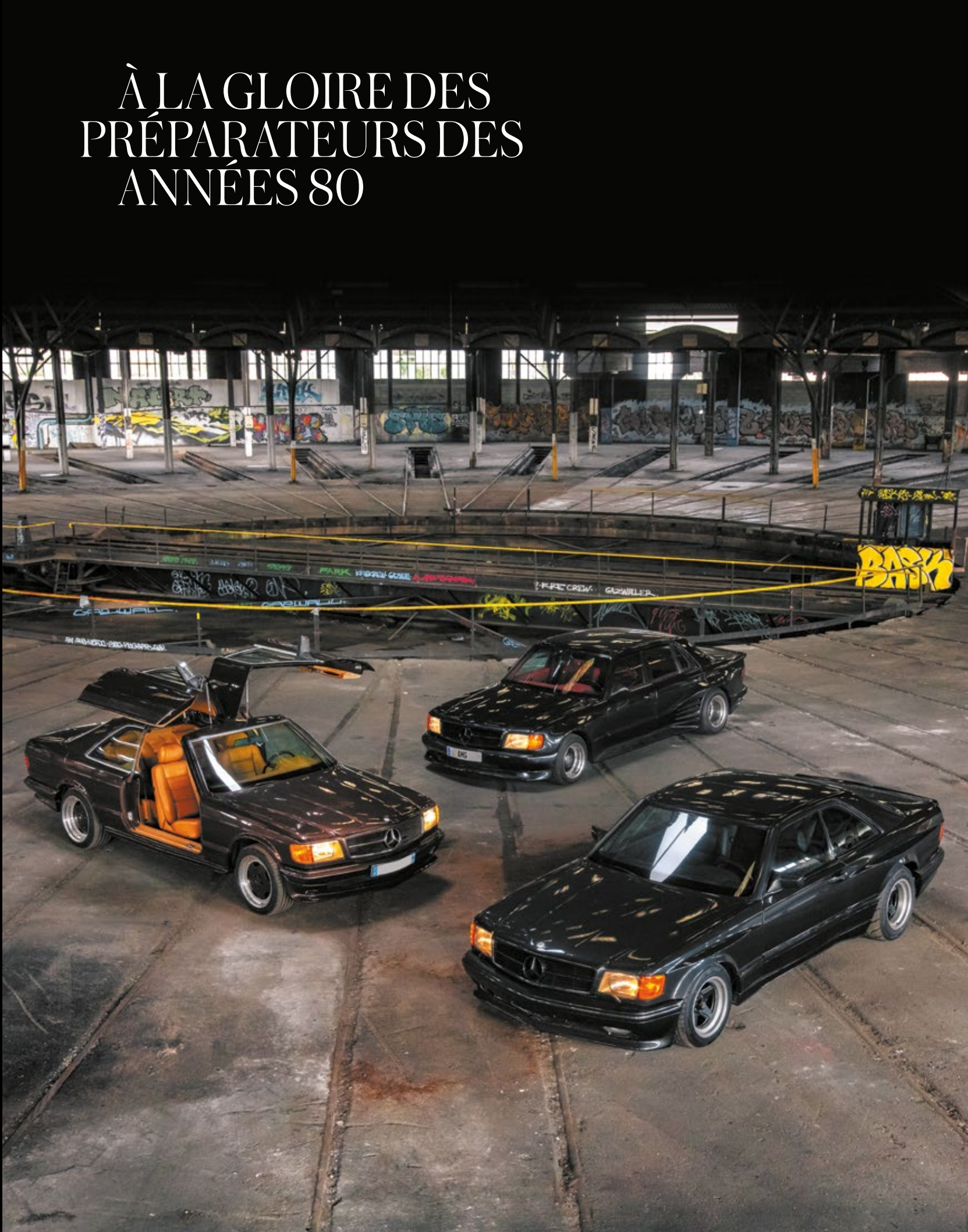
The seriousness of the workshop was noted by Mercedes, who took a stake in the business in 1999 before taking over AMG completely in 2005 to make it its sporting marque. Could the two founders of the company, Hans-Werner Aufrecht and Erhard Melcher, have possibly imagined such recognition, when they began offering sporting accessories in the 1960s?

Today there are more than 15 different AMG models of over 500 bhp. A performance that says a great deal about the sporting capabilities of the marque.

The collection presented

Its owner was one of the first to understand the interest of these often unique models from the 80s and to have acquired them at a time when tuning was not yet understood. These are real coachbuilders's cars, in the tradition of the 1920s to 1940s when a wealthy enthusiast could have a car made to order. A connoisseur and specialist of these exclusive models, he owns some real gems, extremely rare and highly desirable today as the still passionate eye of the youngster, who read 'Sport Auto' and listened to Kool and the Gang and Pink Floyd back in the day, has grown up and considers these custom-made machines as prestigious representatives of the 1980s. A time when freedom tinged with madness was still permissible.

À LA GLOIRE DES PRÉPARATEURS DES ANNÉES 80



1988 MERCEDES-BENZ 300 CE 3,2L AMG

Carte grise française
French title

Châssis n° WDB1240501A606952
Moteur n° 10398312 091031

60.000 - 80.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- La toute première 300 CE 3,2L par AMG
- Livrée neuve en France par Sonauto
- Moins de 60 exemplaires produits

- ***The very first 300 CE 3,2L by AMG***
- ***Delivered new in France by Sonauto***
- ***Less than 60 examples produced***



Le 29 septembre 1988, lors du Mondial de l'Automobile – Salon de Paris, l'importateur Sonauto, représentant AMG à Levallois, présente alors quatre modèles AMG dont la 300 CE 3,2L. Les clients désireux d'un modèle AMG, doivent alors passer commande d'une Mercedes avec des options indispensables comme la boîte de vitesse automatique. Puis, une fois la Mercedes reçue à Levallois, il fallait démonter et expédier à AMG Affalterbach le moteur et la boîte. Pendant ce temps, Sonauto installait les éléments de carrosserie, les jantes, les freins et les suspensions AMG.

La 300 CE que nous présentons fut livrée neuve en France le 14 septembre 1988, deux semaines avant l'ouverture du Mondial et dispose de la plaque d'identification AMG qui nous indique qu'il s'agit du tout premier C124 avec le moteur 3,2L AMG et serait le modèle de présentation. Elle bénéficie d'éléments spécifiques AMG comme la calandre teinte carrosserie, les pare-chocs, les jantes, le volant, l'accastillage en bois de racine précieux et le compteur de vitesse gradué jusqu'à 300 km/h !

Le coupé 300 CE est déjà collector car il interprète avec brio le concept du coupé sans montant de fenêtre avec une ligne plus moderne que celle du SEC. La version préparée par AMG est une rareté, produite à moins de 60 exemplaires, celui-ci en étant le tout premier, il fait partie intégrante de l'histoire du préparateur.

On 29 September 1988, during the Paris Motor Show, the importer Sonauto, representing AMG in Levallois, presented four AMG models including the 300 CE 3.2L. Customers who wanted an AMG model could order a Mercedes with the essential options such as an automatic gearbox. Once the car arrived at Levallois, the engine and gearbox were dismantled and shipped to AMG Affalterbach. During this time, Sonauto installed the AMG body parts, rims, brakes, and suspensions.

The 300 CE that we are offering was delivered new in France on 14 September 1988, two weeks before the opening of the Paris Motor Show and has the AMG identification plate which indicates that this is the very first C124 with the 3.2L AMG engine and would be the presentation model. It features specific AMG elements such as the body-coloured grille, the bumpers, the rims, the steering wheel, the fittings in precious wood and the speedometer graduated up to 300 km/h!

The 300 CE coupé is already a collector's item and brilliantly interprets the concept of the pillarless coupé with a more modern line than that of the SEC. The version prepared by AMG is a rarity, with less than 60 made, and as this is the very first, it is an integral part of the history of the tuning legend.

217

1985 MERCEDES-BENZ 500 SEL PAR KOENIG-SPECIALS

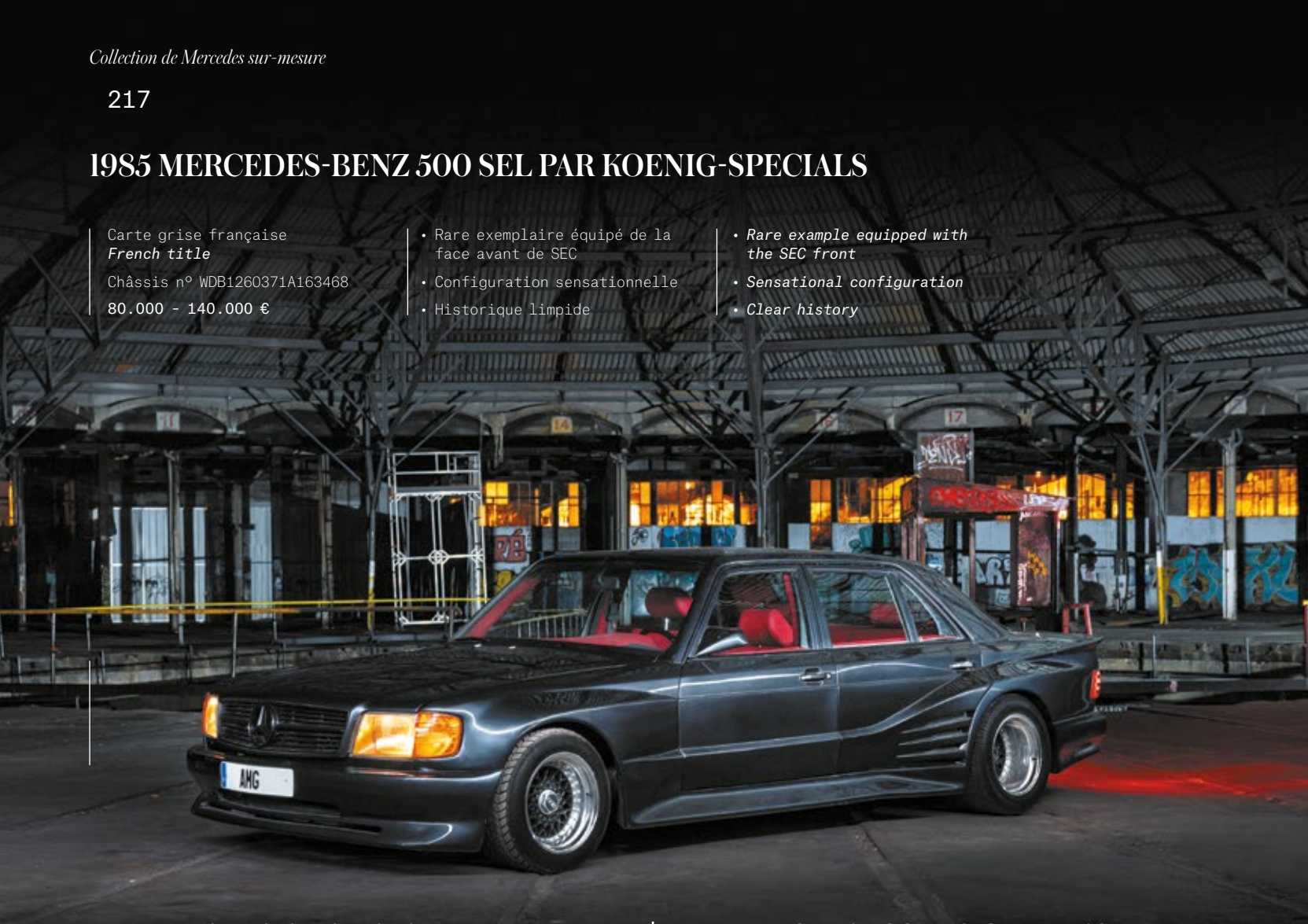
Carte grise française
French title

Châssis nº WDB1260371A163468

80.000 - 140.000 €

- Rare exemplaire équipé de la face avant de SEC
- Configuration sensationnelle
- Historique limpide

- *Rare example equipped with the SEC front*
- *Sensational configuration*
- *Clear history*



Koenig-Specials a été fondé par le pilote Willy König en 1977 à Munich. Après l'achat de sa Ferrari 365 BB en 1974, König n'était pas satisfait de ses performances et la prépara pour obtenir la voiture de course ultime homologuée pour la route. Après s'être consacré exclusivement aux Ferrari, König s'attaque aux Mercedes en proposant des versions très élargies inspirées des Testarossa.

Notre 500 SEL a été livrée neuve le 19 mai 1985 et connut quatre propriétaires en Allemagne entre 1992 et 1997. Le 16 juillet 1997, le concessionnaire Autohaus Pinl en Allemagne, vend cette « Daimler Benz 500 SEL König-Umbau » à un collectionneur français ; elle avait alors 136 000 km. Son nouveau propriétaire l'immatricule, non sans mal, en France après avoir échangés quelques fax avec Koenig sur les modifications, notamment sur les dimensions des pneumatiques. Il obtient le précieux document en avril 1998 et parcourt moins de 60 000 km depuis. Cette impressionnante préparation est spectaculaire. Sa face avant de SEC élargie avec ses ailes musclées, son pare-chocs estampillé Koenig, son profil souligné par des ailes sculpturales ciselées à l'arrière, rappelant les Testarossa, tout est merveilleusement démesuré. La ligne se prolonge sur le spoiler de malle arrière surplombant la triple sortie d'échappement qui permet d'entendre le son guttural du V8. L'habitacle est aussi stupéfiant que la carrosserie : l'ensemble des équaliseurs, typique des années 80, le rouge omniprésent de son habitacle, le compteur de vitesse gradué jusqu'à 300 km/h... Bref, la parfaite berline du père de famille pressé, fan de cette époque de liberté que nous offrait les années 80 !

Koenig-Specials was founded by driver Willy König in 1977 in Munich. After purchasing his Ferrari 365 BB in 1974 and finding he was dissatisfied with its performance, König uprated it to procure the ultimate road-legal race car. After initially devoting himself exclusively to Ferrari, König turned his attention to Mercedes and started offering widened versions inspired by the Testarossa.

Our 500 SEL was delivered new on 19 May 1985 and had four owners in Germany between 1992 and 1997. On 16 July 1997, the dealer Autohaus Pinl

In Germany sold this « Daimler Benz 500 SEL König-Umbau » to a French collector; it had a mileage then of 136 000 km. The car's new owner registered it in France, not without some difficulty, having exchanged several faxes with Koenig about the modifications, notably on the dimensions of the tyres. He obtained the precious document in April 1998 and has covered under 60 000 km since. The impressive preparation of this car is spectacular. The widened SEC front end with muscular wheel arches, the Koenig-stamped bumpers, the profile accentuated by sculpturally-carved rear wings reminiscent of the Testarossa. Everything is wonderfully excessive. The shape extends to the rear boot spoiler overhanging the triple exhaust outlet which allows us to hear the guttural sound of the V8 engine. The passenger compartment is as stunning as the bodywork : the set of equalizers, typical of the 1980s, red omnipresent inside, the speedometer graduated to 300 km/h... In short, the perfect vehicle for a family man in a hurry, with a taste for the era of freedom the 80s offered us !

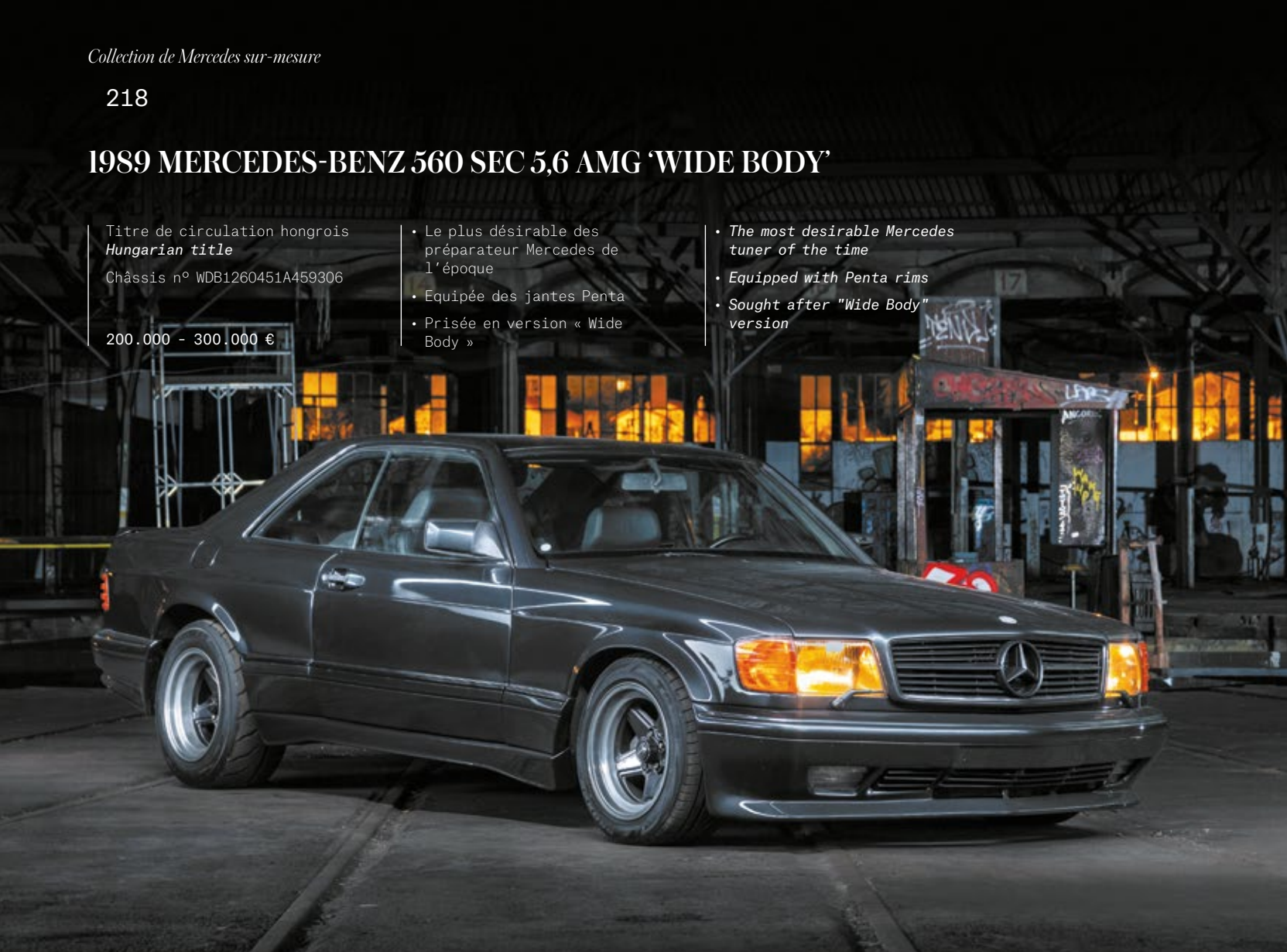
1989 MERCEDES-BENZ 560 SEC 5,6 AMG 'WIDE BODY'

Titre de circulation hongrois
Hungarian title
Châssis n° WDB1260451A459306

200.000 - 300.000 €

- Le plus désirable des préparateur Mercedes de l'époque
- Equipée des jantes Penta
- Prisée en version « Wide Body »

- *The most desirable Mercedes tuner of the time*
- *Equipped with Penta rims*
- *Sought after "Wide Body" version*



En 1985, Mercedes lança le moteur V8 5,6L de 300 ch et 455 Nm de couple, la Mercedes 560 SEC est née. Cette initiative de Mercedes avait pour but de mettre fin à la course à la puissance lancée par les différents préparateurs de l'époque. Mais AMG, étant proche de Mercedes, a réussi à se procurer des moteurs 5,6L de présérie, ce qui leur a permis de proposer dès l'hiver 1984 une version de 320 ch et 498 Nm. Parés de la livrée noire et « déchromée », les coupés SEC préparés par AMG étaient surnommés les « démons noirs » en Allemagne.

Notre SEC n'usurpe pas son surnom de « démon noir » de l'autobahn, équipée de l'intimidante carrosserie dite « Wide Body », d'un spoiler de malle arrière et des mythiques jantes « Penta » à 5 branches. L'habitacle est élégamment sobre, entièrement paré de noir, avec ses sièges Recaro en cuir aux multiples réglages électriques. Seuls l'accastillage en loupe de noyer verni et la plaque trônant en face du passage marquée du sceau « AMG The Super Mercedes Grossaspach » contrastent avec cet intérieur sombre. En prenant place derrière le volant siglé AMG, dès que l'on réveille le généreux V8, on comprend immédiatement que le compteur gradué jusqu'à 300 km/h n'est pas là pour la décoration ! Compteur qui affiche aujourd'hui 56 750 km seulement.

La 560 SEC par AMG est impressionnante à l'arrêt en version « Wide Body » mais c'est certainement en roulant que le monstre de puissance vous emmène à quatre, le toit et toutes les fenêtres ouvertes, dans un vrombissement démoniaque illustrant toute la démesure du savoir-faire d'AMG à cette époque sans limite !

In 1985, Mercedes launched the 5.6-litre V8 engine with 300 bhp and 455 Nm torque, and the Mercedes 560 SEC was born. This initiative by the marque was intended to put an end to the race for power entered into by various preparers of the time. However, AMG, being closely connected with Mercedes, managed to obtain pre-production 5.6-litre engines, which allowed them to offer, from the winter of 1984, a 320 bhp 498 Nm version. Dressed in a black « dechromed » livery, the SEC coupé prepared by AMG was given the name «black demon» in Germany. Our SEC lives up to its name as the «black demon» of the autobahn, with its intimidating «Wide Body», rear boot spoiler and legendary «Penta» 5-spoke wheels. The interior is elegantly sober, entirely trimmed in black, with electronically adjustable Recaro seats finished in leather. Only the varnished burr walnut trim and, in pride of place, the «AMG The Super Mercedes Grossaspach» plaque contrast with its sombre interior. As soon as you get behind the «AMG» steering wheel and wake up the generous V8 engine, it's immediately clear that the speedometer graduated up to 300 km/h isn't just there for decoration! The odometer shows just 56 750 km today.

The «Wide Body» version of the 560 SEC by AMG is an impressive machine when stationery. However, it's only in driving it that the powerful monster takes a hold, with the roof open and windows down, the demonic roar illustrating AMG's excessive know-how in this era of no limits!








AMG

219

1983 MERCEDES-BENZ 500 SGS GULLWING

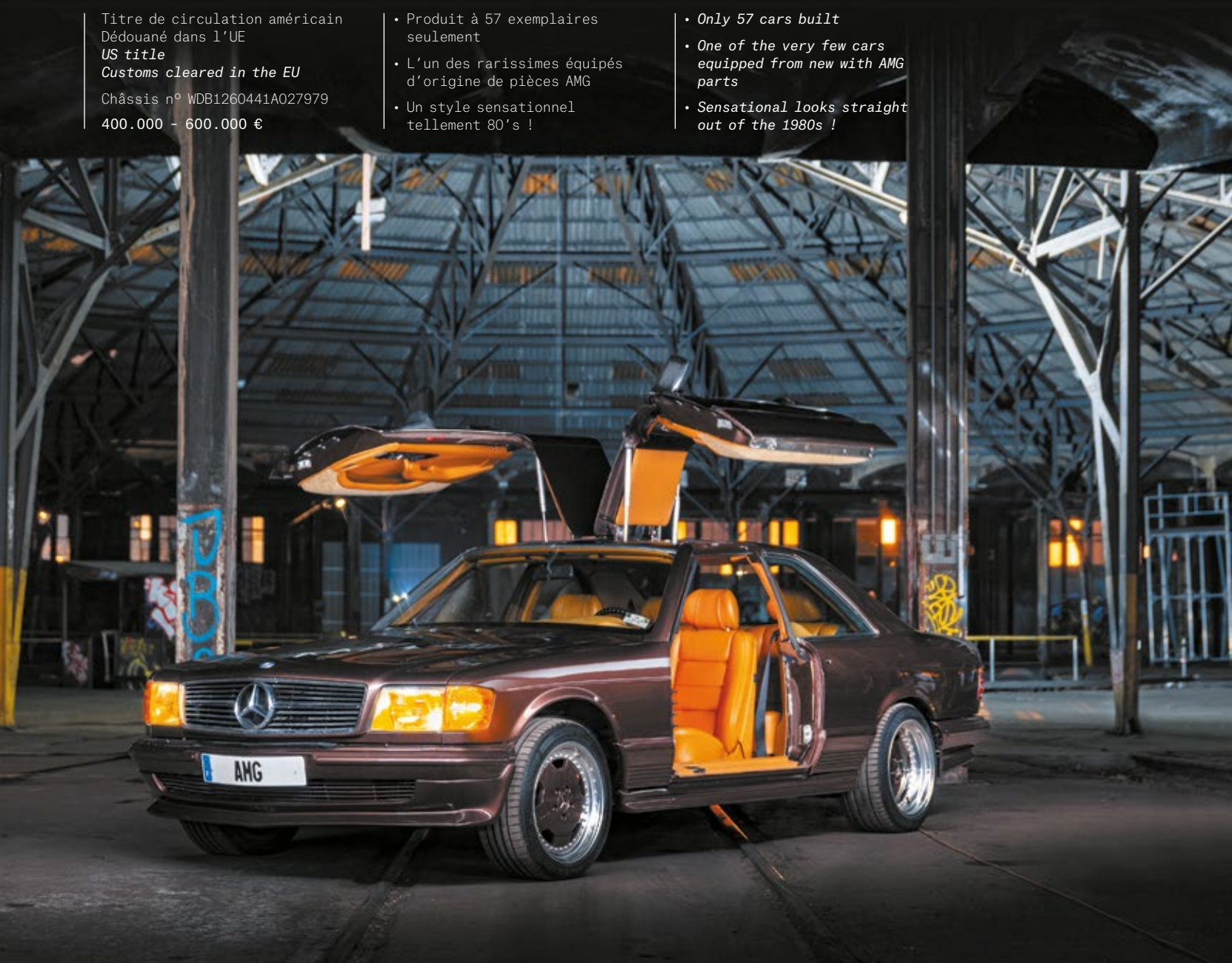
Titre de circulation américain
Dédouané dans l'UE
US title
Customs cleared in the EU

Châssis n° WDB1260441A027979

400.000 - 600.000 €

- Produit à 57 exemplaires seulement
- L'un des rarissimes équipés d'origine de pièces AMG
- Un style sensationnel tellement 80's !

- *Only 57 cars built*
- *One of the very few cars equipped from new with AMG parts*
- *Sensational looks straight out of the 1980s !*



En 1979, Chris Hahn et Peter Engel créent la société Styling-Garage (SGS) et se lancent dans la carrosserie et la préparation de véhicules d'exception pour de riches clients comprenant notamment des célébrités américaines, des hommes d'affaires japonais ou des Chefs d'Etat africain. Mais SGS acquit ses lettres de noblesse grâce à ses clients les plus prestigieux et sans limite, comme le Sultan de Brunei ou encore Hamad bin Hamdan Al Nahyan d'Abu Dhabi, plus connu sous le nom de « Rainbow Sheik », qui passa commande de 40 Mercedes classe S converties en limousines de toutes les couleurs de l'arc-en-ciel pour son mariage. En plus des limousines et autres versions découvrables, SGS innove en présentant le premier concept de portes Gullwing sur une SEC dès 1982, en hommage à la 300 SL de 1955. Baptisé 500 SGS Gullwing, ce sensationnel coupé était basé

In 1979, Chris Hahn and Peter Engel set up Styling Garage (SGS), tuning and producing modified bodywork for high-end cars which they sold to rich clients including American celebrities, Japanese businessmen and African heads of state. But SGS made its reputation thanks to its most prestigious customers with unlimited means, such as the Sultan of Brunei or Hamad bin Hamdan Al Nahyan of Abu Dhabi, better known as the 'Rainbow Sheik', who ordered 40 S-Class Mercedes converted into limousines and painted in all the colours of the rainbow for his wedding. As well as its limousines and convertible models, SGS broke new ground when it showed the first Gullwing-door concept on an SEC in 1982, as a tribute to the 300 SL from 1955. Christened the 500 SGS Gullwing, this sensational coupé was based on the 500 SEC with additional







sur la 500 SEC, ayant bénéficié de renforts au niveau du toit et les seuils de porte pour renforcer l'ensemble. Cette opération coûtait le prix d'une 500 SEC neuve. Chris Hahn nous a confirmé que l'exemplaire que nous présentons fait bien parti des 57 exemplaires produits et des quelques rares, livrés neufs via son showroom de Beverly Hills, équipés des jantes et des éléments de carrosserie AMG d'origine. Sa combinaison de couleur est époustouflante, l'extérieur s'accordant parfaitement avec son intérieur cuir havane clair.

Cette sensationnelle création proposée ici incarne à elle seule un hommage à la légendaire 300 SL papillon de 1955, au concept C111, une ode à la liberté et à l'insouciance des années 80 et, doté de ses rares spécificités AMG, elle représente le summum du sex-appeal des années 80 !

strengthening of the roof and sills to reinforce its structure. The operation cost as much as a new 500 SEC. Chris Hahn confirmed that this example is one of the 57 produced and was one of the few cars supplied new through SGS' Californian showroom in Beverly Hills equipped with an original AMG bodykit and wheels. The combination of colours is quite stunning, the exterior perfectly matching its light tobacco brown leather interior.

This sensational creation stands as a tribute to the legendary 300 SL Gullwing from 1955 and to the C111 concept car, it is an ode to freedom and the carefree spirit of the Eighties, and with its rare AMG features, it represents the ultimate in 1980s sex appeal!

1984 MERCEDES-BENZ '1000 SEC' PAR CARAT DUCHATELET

Carte grise française
French title

Châssis n° WDB1260441A073301

120.000 - 180.000 €

- L'excellence automobile par Carat Duchatelet
- Exemplaire sur-mesure
- Un tableau de bord qui incarne la démesure des années 80

- *Automotive excellence from Carat Duchatelet*
- *Built to special order*
- *Dashboard the epitome of the extravagant Eighties*



L'appellation 1000 SEC était l'adage des plus grands préparateurs sur leurs réalisations les plus haut de gamme prenant principalement pour base la Mercedes SEC type C126. La légende raconte qu'au début des années 80, un client du Moyen-Orient avait commandé une 500 SEL très préparée et optionnée auprès du préparateur SGS. Lors de la livraison, le client confia à Chris Hahn que la voiture était deux fois mieux qu'une 500 SEL ordinaire et méritait un badge en conséquence, la 1000 SEL était ainsi née. La même logique fut utilisée pour les quelques rares préparations prenant pour base la 500 SEC.

A l'instar de cette 1000 SEC, qui a bénéficié d'une préparation D. Arrow sur base de 500 SEC, par la célèbre société liégeoise « Carat by Duchatelet », connu pour ses réalisations très cossues sur base de Mercedes ou Rolls-Royce. Carat entretenait de bonnes relations avec la marque allemande, contrairement à d'autres préparateurs, les créations Carat étaient autorisées par Mercedes à conserver leur « étoile ». Cette exceptionnelle 1000 SEC déborde d'options exclusives, elle dispose d'un réfrigérateur, d'un bar avec deux carafes en cristal accompagnés de ses flûtes et verres, d'un téléviseur couleur avec magnétoscope, d'un autoradio cassette Pioneer couplé à un système audio HiFi avec équaliseur, d'autres éléments spécifiques Carat comme les boiseries et le kit carrosserie viennent compléter ce luxueux intérieur. Livrée neuve en août 1984, elle fut utilisée par un homme d'affaires saoudien dans le sud de la France qui la conserva pendant 20 ans avant de la céder à un couple de la région de Cannes ; elle avait alors 16 000 km. Elle affiche aujourd'hui moins de 70 000 km au compteur.

S'installer à bord de cette très exclusive SEC, est la garantie de voyager dans la démesure et l'opulence des années 80, avec une envie irrésistible d'écouter les plus grands hits de ces années-là en jouant de l'équaliseur, ou bien de regarder sa série préférée sur le téléviseur, le tout fenêtres baissées, sans montant central et le toit ouvert bien évidemment !

The '1000 SEC' model name was used by the leading tuners for their most up-market cars, based mainly on the C126-type Mercedes SEC. Legend has it that at the start of the 1980s, a customer from the Middle East ordered a highly-tuned 500 SEL with lots of options from the tuner SGS. When the car was delivered, the customer told Chris Hahn that the car was twice as good as an ordinary 500 SEL and deserved a badge to match, and so the 1000 SEL was born. The same logic was applied to the rare conversions based on the 500 SEC.

Cars like this 1000 SEC, a 500 SEC which was given the D. Arrow treatment by the famous company 'Carat by Duchatelet', based in Liège, which was renowned for its very lavish models based on Mercedes or Rolls-Royce. Carat was on good terms with the German manufacturer and, unlike other tuners, Carat's cars were authorised by Mercedes to keep the three-pointed star. This exceptional 1000 SEC is packed with exclusive options: it has a fridge, a bar with two crystal carafes and matching flutes and glasses, a colour TV and VCR, and a Pioneer radio/cassette player connected to a hi-fi system with an equalizer, while other special Carat equipment such as the wood trim and bodykit set off its luxurious interior. Delivered new in August 1984, it was used by a Saudi businessman in southern France, who kept it for 20 years before selling it to a couple from the area around Cannes. It had then covered 16,000 km. Today, it has less 70,000 km on the clock.

To get into this very exclusive SEC is to enjoy the guarantee of travelling in the extravagant luxury of the 1980s, with the irresistible urge to listen to the greatest hits of the time, making full use of the equalizer, or watching your favourite series on the television, with the windows – with no central pillar – rolled down and the roof open, of course!

221

1991 BMW 850i

Carte grise française
French title

Châssis nº WBAEG11090CB12736

35.000 - 45.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Boîte manuelle, toit ouvrant
- Combinaison de couleurs désirable
- 112 275 km d'origine

- ***Manual gearbox, sunroof***
- ***Desirable colour combination***
- ***112,275 km since new***



Un V12 5L de 300 cv, chef d'œuvre de mécanique, une ligne unique due à Klaus Kapitza et un haut niveau de technicité : voilà ce que proposait la 850i lors de sa sortie en 1989, se hissant immédiatement au rang de référence sur le segment des grands coupés sportifs.

L'exemplaire présenté a été immatriculé le 6 mars 1991 et retenait, dès sa sortie d'usine, une élégante teinte « vert lagon métallisé » associée à un superbe intérieur tendu de cuir brun. Elle fut commandée avec la désirable et peu courante boîte manuelle à 6 rapports, ainsi qu'avec un toit ouvrant. L'historique des contrôles techniques remonte à 1996, lorsque la voiture totalisait 44 989 km et témoigne de l'évolution régulière du kilométrage jusqu'au 112 275 km qu'elle affichait lors de notre examen. Ce kilométrage plus que raisonnable pour le modèle est corroboré par le bon état général de l'ensemble. La sobriété de sa teinte est atténuée par de superbes jantes Alpina en 18 pouces. Fin 2021, la voiture a bénéficié d'une révision avec vidange des fluides, remplacement des filtres et bougies, ainsi que des silentblocs de barre stabilisatrice chez BMW. Enfin, en août 2022, les sphères de freins ont été changées, la climatisation rechargée, les jantes rectifiées et chaussées de pneus neufs et la géométrie du train avant réglée. Il est évident que l'intérêt pour la 850 va grandissant en collection, cet exemplaire qui retient parmi les meilleures spécifications mérite une véritable attention.

A mechanical masterpiece, a 5L V12 engine producing 300 hp, a unique design by Klaus Kapitza and a high level of technicality: this is what the 850i offered when it was launched in 1989, immediately becoming a reference within the large sports coupe segment.

This particular example was registered on 6 March 1991 and has retained an elegant "metallic lagoon green" colour with a superb interior upholstered in brown leather. It was ordered with the desirable and unconventional 6-speed manual transmission, as well as a sunroof. The technical inspection history dates back to 1966 when the car had 44,989 km and it attests the steady increase in mileage up to the 112,275 km stated during our examination. The highly reasonable mileage is substantiated by the overall good condition. The sobriety of its colour is balanced by gorgeous 18-inch Alpina rims. At the end of 2021, the car was serviced with fluid change, replacement of filters, spark plugs, and stabiliser bar silentblocs at BMW. In August 2022, brake spheres were changed, the air conditioning recharged, rims refurbished, new tyres fitted and the front axle geometry adjusted. It is obvious that the 850 is rising as a collector car, this particular example retaining the best specifications deserves genuine care.

222

1963 FIAT 500 D TRASFORMABILE

Carte grise française
French title

Châssis nº 110D565558
Moteur nº 110D487030

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

- Désirable et rare version D trasformabile
- Restauration complète
- Nombreuses améliorations pour une utilisation facile

- ***Desirable and rare D trasformabile version***
- ***Comprehensive restoration***
- ***Many improvements for ease of use***



La Fiat 500 D compte parmi les versions les plus recherchées, car elle conserve les portes suicides propres aux premières versions, tout en gommant leurs défauts de jeunesse. Elle d'autant plus désirable dans cette rare version trasformabile dont le toit est découvrable jusque derrière les places arrière.

Italienne d'origine, cette ravissante 500 a récemment bénéficié d'une importante restauration : sa carrosserie a été démontée avant d'être repeinte et tous les joints ont été remplacés. La sellerie a, quant à elle, été refaite dans une nuance plus luxueuse que l'origine. Les moquettes (y compris dans le coffre avant) et sur-tapis sont ornés de bordures qui rappellent la teinte de la sellerie et confèrent à l'habitacle un aspect cossu. Du point de vue mécanique, et afin de rendre la voiture plus utilisable dans la circulation actuelle, la cylindrée du moteur a été portée à 600 cm^3, la boîte de vitesses est synchronisée et des freins à disques ont été adaptés à l'avant. Un système de feux de détresse complète ces améliorations fort utiles. Enfin, un porte bagage fixé sur le capot arrière accueille une petite valise pour un complément de bagages lors de lointains voyages.

En parfait état de fonctionnement, et remise en état avec soin, cette version désirable mérite de rejoindre une belle collection et comblera ceux qui souhaitent s'insérer facilement dans la circulation actuelle.

The Fiat 500 D is one of the most sought-after versions, because it retains the suicide doors specific to the first versions, while addressing teething problems. It is all the more desirable in this rare trasformabile version whose roof can be uncovered right behind the rear seats.

Originally from Italy, this lovely 500 recently underwent a major restoration: its bodywork was dismantled before being repainted and all the seals were replaced. The upholstery has been redone in a more luxurious shade than the original. The carpets (including in the front boot) and mats are decorated with borders that recall the color of the upholstery and give the passenger compartment a plush appearance. To make the car more usable in current traffic, the engine displacement has been increased to 600cc, the gearbox has synchromesh, and disc brakes have been fitted to the front. A hazard warning system completes these very useful improvements. A luggage rack on the rear bonnet accommodates a small suitcase for additional luggage during long distance travels.

In perfect working order, and carefully restored, this desirable version deserves to join a fine collection and will satisfy those who wish to use the car in current traffic conditions.

223

1989 PORSCHE 911 CARRERA 3.2L CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis nº WP0ZZZ91ZKS150097
Moteur nº 63H04246

55.000 - 75.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Rarissime couleur corail métallisé (L80K)
- Combinaison de couleurs rare
- Vendu neuf en Allemagne
- Plus de 8 000 € de travaux fin 2022

- ***Super Rare Metallic Coral livery (L80K)***
- ***Rare colour combination***
- ***Sold new in Germany***
- ***Over €8,000 worth of work end of 2022***



Présentée au Salon de Francfort de 1983, la nouvelle 911 Carrera 3.2 a pour vocation de relancer la marque en s'appuyant sur son modèle phare qui a connu deux décennies de succès. Tout en gardant les codes stylistiques de la 911, la ligne est modernisée et le flat six est retravaillé, porté à 3.2L et reçoit une injection Motronic. 1987 voit l'adoption de la boîte de vitesses G50 qui accroit grandement le confort de conduite par sa précision et sa rapidité. C'est en 1989 que la Carrera 3.2 s'éteint avec la série K, qui retient des jantes Fuchs de 16 pouces et une alarme de série. Seuls 20 126 exemplaires seront produits en cabriolet.

L'exemplaire présenté, vendu neuf en Allemagne appartient à cette ultime série K. Il retient une rare et élégante livrée Corail Métallisé (L80K) marié à un superbe intérieur cuir couleur lie de vin. La carrosserie est très saine et bien alignée, la peinture a été refaite dans sa teinte d'origine, tandis que la sellerie est très bien préservée. Son actuel propriétaire vient de lui faire bénéficier, fin 2022, d'une importante révision chez le spécialiste Porsche Villenueva Sport Automobile, incluant le remplacement des quatre pneumatiques, de l'échappement et des collecteurs, des durites d'huile ou encore du réservoir d'essence, remplacement des filtres et fluides et réglage des trains roulants. Le montant total des travaux dépasse 8 000€. En bel état de présentation, cet exemplaire totalise 140 243 km et représente l'opportunité de rouler dans un cabriolet 3.2 de couleur rare, originale et élégante.

Introduced at the Frankfurt Motor Show in 1983, the new 911 Carrera 3.2 is intended to relaunch the brand by building on its flagship model that has enjoyed two decades of success. Whilst keeping the originality of the 911 style, the design was modernised and the flat six engine was reworked, increased to 3.2L and received a Motronic injection. The G50 gearbox was adopted in 1987, improving the driving experience thanks to its precision and speed. The Carrera 3.2 era ended in 1989 with the K series, which kept 16-inch Fuchs rims and a standard alarm. Only 20,126 convertible examples were produced.

Sold new in Germany, this particular car is part of the K series. It has a rare and elegant Metallic Coral livery (L80K) combined with leather interior in a gorgeous wine-sediment colour. The bodywork is in very sound condition and well aligned, the paint has been redone in its original colour, while the upholstery is really well preserved. The car just had a major service end of 2022 at Porsche Villenueva Sport Automobile, including the replacement of all four tyres, exhaust and manifolds, oil hoses, fuel tank, replacement of filters and fluids and adjustment of the running gear. The total amount of work exceeded €8,000. This example, in good condition and with a mileage of 140,243 km represents the opportunity to drive a 3.2 cabriolet in a rare, original and elegant colour.

224

1975 FORD BRONCO

Carte grise française
French title

Châssis nº U15GLV68360

60.000 - 80.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Un look unique
- 4×4 peu commun en Europe
- Machine à sensations

- *A unique look*
- *Rare 4×4 in Europe*
- *Sensational machine*



Lancé en 1966, le Ford Bronco a su traverser les années sans subir de profondes modifications grâce à sa robuste conception, ce qui explique son succès et sa popularité. Ses aptitudes en terrain difficile, la disponibilité des pièces, son format compact, tous les ingrédients étaient réunis pour faire de lui le principal concurrent de la Jeep.

L'exemplaire que nous vous présentons a été mis en circulation le 1er septembre 1975 et a bénéficié d'une customisation qui lui confère un look inimitable. Les portes ont été supprimées et élégamment remplacées par un dessin de découpe qui détourne élégamment la ligne de caisse. L'habitacle accueille quatre occupants et est équipé d'un autoradio moderne avec enceintes intégrées, d'une prise allume cigare 12 volts, d'une prise USB et d'un voltmètre indiquant la tension de la batterie. Avec sa peinture orange mat, ses phares à LED, ses gros pneus « Super Swamper » surplombés par des extensions d'ailes noir mat assorties à l'arceau, on s'imagine à son volant sur les plages de Californie, les planches de surf dépassants de la banquette arrière. Ce Ford Bronco incarne à lui seul, une part du rêve américain et invite à l'évasion !

Launched in 1966, the Ford Bronco has survived the years without undergoing major modifications thanks to its robust design, which explains its success and popularity. Its abilities on difficult terrain, the availability of parts, and its compact size are all ingredients that made it the main competitor to the Jeep.

The one on offer was registered on 1 September 1975 and benefited from a customization which gives it an inimitable look. The doors have been removed and replaced by a cutout design that elegantly sports up the body line. The passenger compartment accommodates four adults and is equipped with a modern car radio with integrated speakers, a 12-volt cigarette lighter socket, a USB socket and a voltmeter indicating the battery voltage. With its matte orange paint, its LED headlamps, its large "Super Swamper" tires overhung by matte black fender extensions matching the roll bar, we imagine ourselves at its wheel on the beaches of California, the surfboards overhanging the rear seat. This Ford Bronco alone embodies part of the American dream and is an invitation to adventure!

225

1991 FERRARI TESTAROSSA

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n°
ZFFAA17B000087863(01)

130.000 - 160.000 €

- Historique d'entretien suivi
- Sortant de la grosse révision en avril 2022
- Couleurs d'origine
- Fournie avec carnet, bagages et manuels d'origine

- *Continuous service history*
- *Recent major service in April 2022*
- *Original colours*
- *Supplied with its original luggage, service book and manuals*





Livrée neuve le 27 février 1991 en Allemagne, cette Ferrari Testarossa était noire (« Nero Ferrari 1240 ») avec sellerie en cuir rouge, ce qui correspond toujours aux teintes qui sont les siennes aujourd'hui. Son carnet d'entretien comporte plusieurs tampons de révisions, le dernier datant du 26 avril 2022 au kilométrage de 47 300 km. Il correspond à la grosse révision réalisée par Kroymans Automotive, représentant Ferrari aux Pays-Bas, pour la somme de plus de 13 000 €. De plus, cette voiture bien préservée est accompagnée d'un jeu de bagages et de l'intégralité de ses manuels et carnet.

Succédant à la Ferrari 512 BB, la Testarossa dévoilée en 1984 au Mondial de Paris a frappé les esprits et, encore aujourd'hui, c'est une machine d'exception. Son nom évoque la Testa Rossa des années 50 et ses couvre-culasses rouges, et sa forme signée Pininfarina présente des ouïes latérales spectaculaires. Ses performances ont de quoi griser les plus endurcis, avec un 12-cylindres de 5 litres et 390 ch capable de l'emmener à 300 km/h, vitesse réservée à un club très confidentiel. Avant-dernière Ferrari de série conçue et produite du vivant d'Enzo Ferrari, elle est magnifiquement incarnée par l'exemplaire présenté ici, sortant de sa grosse révision, dont la couleur noire rehausse la personnalité affirmée du modèle, ce qui en fait un modèle très rare sur le marché.

La Testarossa est certainement le modèle le plus emblématique des années 80, avec ses longues ouïes d'aération latérales, son arrière très large renfermant son V12 !

Supplied new on 27 February 1991 in Germany, this Ferrari Testarossa was finished in black ('Nero Ferrari 1240') with red leather upholstery, and is in the same combination of colours today. Its service book has several stamps, the last dated 26 April 2022 at 47,300 km, for a major service carried out by Kroymans Automotive, the official Ferrari dealer in the Netherlands, for a sum in excess of 13,000 €. In addition, this well looked-after car comes with a set of fitted luggage and all its books and manuals.

Succeeding the Ferrari 512 BB, the Testarossa was unveiled at the Paris Motor Show in 1984 and made quite an impact; even now, it is an exceptional car. Its name recalled the Testa Rossa of the 1950s with its red cylinder head covers, while its Pininfarina design featured spectacular side air intakes. Its heady performance was enough to satisfy the most hardened observers, with its 390 bhp 5-litre 12-cylinder engine taking it to 300 kph, a speed reserved for a highly select group of cars. The last but one production Ferrari designed and built during Enzo Ferrari's lifetime, it is magnificently represented by this example, whose black paintwork brings out the model's strong personality, making it an extremely rare car on the market.

The Testarossa is certainly the most iconic model of the 1980s, with its long side strakes and its wide tail housing its V12!

226

1992 FERRARI F40

Titre de circulation luxembourgeois
Luxembourg title

Châssis n° ZFFGJ34B000093942
Moteur n° F120A000-31417
Boîte de vitesses n° F120DB-N674

2.000.000 - 2.500.000 €

- Certifiée Classiche par Ferrari
- Etat d'origine exceptionnel, carnets, complète
- Entretien scrupuleux et à jour
- Moins de 24 400 Km depuis l'origine
- La dernière Ferrari élaborée sous l'égide d'Enzo Ferrari

- ***Ferrari Classiche Certified***
- ***Exceptional original condition, booklets, complete***
- ***Carefully maintained and up to date***
- ***Less than 24,400km from new***
- ***The last Ferrari built under the aegis of Enzo Ferrari***



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 domaine des 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 >>>

The F40 is known by enthusiasts as the last Ferrari designed and built under the direct supervision of Enzo Ferrari before he died. This radical car took up the concept of the Ferrari 288 GTO which, equipped with over 400 bhp and a very sporty chassis, was capable of over 300 km/h. This extraordinary machine, accessible to a lucky few, had made its mark in the realm of high performance cars and Ferrari was keen to keep this advantage over its competitors. 1987 was a good year to introduce a successor, being the 40th anniversary of Ferrari. And so this was the year that the F40 was presented to a group of 80 selected journalists, in the presence of Enzo Ferrari, Giovanni Battista Ruzelli (director general), engineer Materassi (project head) and Fioravanti (head of Pininfarina design and research). The name was chosen to mark the age of the enterprise. Ferrari poured all its resources into the F40 which was basically a race-car adapted for the road: its twin-turbo V8 developed>>>





>>> 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 classiques, le client pouvait commander une version course à crabots. La garde au sol de la voiture pouvait être modifiée selon trois positions : haute, normale et grande vitesse. À partir de 120 km/h, la garde au sol diminuait automatiquement, le relèvement s'effectuant par commande manuelle.

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

Aujourd'hui, les performances de la F40 restent époustouflantes mais, en 1987, la voiture faisait figure d'extra-terrestre : elle atteignait 324 km/h en vitesse de pointe et son chrono sur le km départ arrêté s'établissait à 21 secondes, un temps que n'égalait que quelques rares voitures de production artisanale. Au départ, la F40 devait être produite à 400 exemplaires mais, entraînée par l'engouement des acheteurs et des investisseurs, Ferrari en a produit presque autant que 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 # 93942 fût livrée neuve le 18 juin 1992 par le garage Autocenter de Ponte San Giovanni en Italie à son premier propriétaire et comme toutes les F40, elle associait le « Rosso corsa 300 » à des sièges baquet assortis. Cette combinaison de couleurs sera d'ailleurs systématiquement retenue lors des commandes de

>>> ***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 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 # 93942 was delivered new to its first owner on 18 June 1992 by the Autocenter garage at Ponte San Giovanni in Italy. Like all F40s, it was liveried in "Rosso corsa 300" with matching bucket seats. This colour combination would be systematically retained for orders of subsequent supercars. Used scrupulously, this F40 benefitted from a service by the same dealer in 1992 and in 1997, when the mileage stood at 9417 km, as indicated in the original log book. The invoice file that accompanies the car informs us that a Tubistyle exhaust has been fitted and the fuel pumps replaced, that







ses futures Supercars. Utilisée scrupuleusement, cette F40 a bénéficié d'une révision par le même concessionnaire en 1992 et en 1997, alors qu'elle totalisait 9417 km, comme l'indique son carnet d'entretien original.

Le dossier de factures qui accompagne la voiture nous informe qu'un échappement Tubistyle a été monté et que les pompes à essence ont été remplacées, qu'elle a bénéficié d'un entretien en décembre 2021 à 24073 kilomètres par Ferrari Francorchamps Motors. Les courroies de distribution ainsi que les courroies accessoires et leurs tendeurs ont été remplacées et la climatisation rechargée chez Charles Pozzi en septembre 2022. En septembre 2022 également les quatre pneus Pirelli ont été remplacés, et enfin très récemment, en décembre 2022, des sondes Lambda neuves ont été montées par les établissements Charles Pozzi à Levallois. Les réservoirs d'essence sont valides jusqu'en 2025 comme l'atteste la facture des établissements Aero Secur en Italie. Une attestation de conformité datant de 2018 délivrée par le garage Francorchamps en Belgique atteste qu'elle est conforme en tout point ainsi que le précieux « Certificazione de autenticità Classiche » émis par l'usine Ferrari en 2017. Elle est munie de tous ses carnets d'utilisation et d'entretien, dans leur pochette d'origine, d'un double de clefs, de sa housse, de sa bombe anti-crevaison dans son étui d'origine et de sa trousse à outils complète. Aujourd'hui, elle ne totalise que 24300 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. Conservée durant l'essentiel de sa vie à l'abri de la lumière, à température stable, jamais utilisée sous la pluie, cette F40, qui compte certainement parmi les exemplaires les mieux préservés, représente un investissement sérieux pour cette version la plus aboutie, (catalysée, suspension active, vitres descendantes, climatisation) et demeure la dernière Ferrari conçue sous la houlette du Commendatore.

it was serviced in December 2021 at 24073 kilometres by Ferrari Francorchamps Motors. The timing belts as well as the accessory belts and their tensioners were replaced and the air conditioning recharged at Charles Pozzi in September 2022. Also in September 2022 the four Pirelli tyres were replaced, and finally very recently, in December 2022, new Lambda sensors were fitted by Charles Pozzi in Levallois. The fuel tanks are valid until 2025, as confirmed by the invoice of Aero Secur in Italy. A certificate of conformity dating from 2018, issued by the Francorchamps garage in Belgium, confirms that it is compliant in all respects, as does the precious "Certificazione de autenticità Classiche" issued by the Ferrari factory in 2017. The car comes with all its owner's manuals and logbooks, in their original pouch, a spare set of keys, its cover, the puncture repair aerosol in the original case and a complete toolkit. The car has covered 24300km today and is offered in a rare, preserved condition. The door openings show none of the usual signs of use and the upholstery is perfectly conserved, as is all the bodywork. Preserved for most of its life away from light, at a constant temperature and never used in the rain, this F40, undoubtedly one of the best-preserved examples, represents a serious investment, being the most highly developed (catalysed, active suspension, lowering windows, air conditioning) and the last Ferrari designed under the Commendatore's leadership.


Ferr


rari

227

2016 FERRARI F12 TDF ■

Titre de circulation monégasque
Monegasque title

Châssis n° ZFF81BHB000215650
Moteur n° 300015

1.200.000 - 1.600.000 €

- 1ère main, 449 km depuis l'origine, comme neuve
- Berlinette à moteur V12 avant, marque de fabrique de Ferrari
- 780 ch, 340 km/h, 799 exemplaires

- *One owner, 449 km since new, mint condition*
- *Front-engined berlinetta with Ferrari's hallmark V12*
- *780 bhp, 340 kph, 799 cars built*



Dévoilée en octobre 2015, la F12 TDF, la plus extrême version de la F12 apparue trois ans auparavant en remplacement de la 599 GTB, reçut le nom de Tour de France en hommage à la Ferrari 250 Tour de France de 1956 qui remporta l'épreuve trois années consécutives entre 1957 et 1959. Les designers se sont inspirés de cette dernière en sculptant des louvres de chaque côté de la carrosserie. Très orientée « Piste », elle était réservée aux meilleurs clients de la marque, 799 exemplaires seulement furent livrés. Sous le capot, on retrouve le V12 de 6.3 litre de la F12 Berlinetta mais très poussé dans ses retranchements avec une puissance annoncée de 780 ch à 8500 tr/mn, >>>

Unveiled in October 2015, the F12 TDF, the most extreme version of the F12, which had appeared three years earlier to replace the 599 GTB, was given the name 'Tour de France' as a tribute to the Ferrari 250 Tour de France from 1956, which won the event for three years in a row, from 1957–1959. The designers took their inspiration from it for the louvres on each side of the body. Strongly track-focused, it was reserved for Ferrari's best customers, and only 799 cars were delivered. Under the bonnet, the 6.3-litre V12 from the F12 Berlinetta was pushed to the limit, with a stated power output of 780 bhp at 8500 rpm, and >>>





>>> accouplé à une boîte de vitesses F1 capable de passage de rapports plus rapide de 6%. Le 0 à 100 km/h est abattu en 2.9 secondes, le 0 à 200 km/h en 7.9 secondes pour une Vmax de 340 km/h ! Elle a subi une cure d'allègement grâce à l'emploi de carbone dans les moindres recoins pour ne peser que 1445 kg sur la balance. Autre particularité, elle est la première Ferrari à être munie d'une direction à quatre roues directrices. La Ferrari F12 TDF est indiscutablement une des meilleures « Grand Tourisme » des temps modernes, renouant avec une configuration qui a bâti les succès de la marque.

Notre Ferrari F12 TDF a été vendue neuve par le concessionnaire Autoropa de Arlöv en Suède le 21 janvier 2016 et a bénéficié de deux entretiens chez Monaco Motors et de trois chez Pozzi à Paris en sept ans en ayant parcouru seulement 449 km au total. La peinture de teinte « Bianco Avus 100 » est entièrement d'origine et ne présente aucun défaut ainsi que la sellerie en alcantara « Nero 9440 ». Une liste d'une trentaine d'options figure sur une plaquette située dans le coffre. On peut y voir que l'intérieur est entièrement garni d'alcantara et de carbone, notamment les sièges en version large. Elle est équipée d'étriers de freins « Rosso Scuderia », de l'échappement sport et de caméras de recul. Le compte-tours à fond jaune optionnel est du plus bel effet ainsi que les « Cavallino » brodés sur les appuis-tête et l'option « Sound system » intégré a été choisie. Tous ses accessoires sont présents : double des clefs, housse de carrosserie, de sièges et de volant, boîte à outils complète, gants siglés Ferrari, chargeur d'entretien dans sa housse, compresseur de gonflage de pneu et support de plaque d'immatriculation. Elle est bien sûr pourvue de tous ses manuels et de son carnet d'entretien, tamponné et à jour. Un « Must have » pour tout collectionneur/investisseur de la marque au cheval cabré.

>>>was mated to an F1 gearbox with 6% faster changes. It could accelerate from 0–100 kph in 2.9 seconds and from 0–200 kph in 7.9 seconds, on its way to a top speed of 340 kph! Its weight was reduced through the extensive use of carbon-fibre, and it tipped the scales at only 1415 kg. It was also notable for being the first Ferrari with four-wheel steering. The Ferrari F12 TDF is undoubtedly one of the greatest GTs of the modern era, reviving a layout which laid the foundations of the company's success.

This F12 TDF was sold new by the dealer Autoropa from Arlöv in Sweden on 21 January 2016. Over the next seven years, it was serviced twice by Monaco Motors and three times by Pozzi in Paris, covering a total of only 449 km. The 'Bianco Avus 100' paintwork is completely original and quite flawless, as is the 'Nero 9440' Alcantara upholstery. There is a list of some 30 options on a plaque in the boot. This shows that the interior, including the wider seats, is entirely trimmed in Alcantara and carbon-fibre. The car is fitted with 'Rosso Scuderia' brake callipers, a sports exhaust and a reversing camera. The rev counter with its optional yellow dial is most attractive, as are the 'Cavallino' logos embroidered on the head restraints. The optional integrated 'Sound system' was also specified. All its accessories are present: both sets of keys, the covers for the body, seats and steering wheel, the complete tool kit, a pair of gloves with the Ferrari logo, the battery charger with its cover, the tyre inflation compressor and the number plate mount. It comes of course with all its handbooks and its service booklet, which is fully stamped and up to date. A 'must have' for any Ferrari collector or investor.




Ferrari
Ferrari



1972 DE TOMASO PANTERA GTS GR. IV

Carte grise française
French title

Châssis nº THPNMD03890

100.000 - 150.000 €

- Participante du Tour Auto 2022
- Voiture puissante, compétitive et fiable
- Un choix judicieux pour les compétitions historiques

- *Participant of the Tour Auto 2022*
- *Powerful, competitive and reliable car*
- *A good choice for historic car racing*



D'après une description lors d'une précédente vente aux enchères, cette De Tomaso Pantera châssis 3890 fut construite en juillet 1972 et livrée neuve au Royaume-Uni par l'importateur officiel, il s'agit donc d'une des rares livrée d'origine en conduite à droite. Elle fut enregistrée sur l'île de Jersey jusqu'en 1975 et connu 3 propriétaires anglais entre 1975 et 1977. En 1977, un écossais s'en porte acquéreur et la modifie en groupe 4/5 avant de s'en séparer 19 ans plus tard. Le nouveau propriétaire s'en sert uniquement lors de conditions climatiques favorables, notamment pour aller en pèlerinage au Mans durant de nombreuses années. Cette De Tomaso Pantera GTS que nous présentons convertie en conduite à gauche, est un excellent outil pour participer aux différentes compétitions historiques et vient d'ailleurs de participer à l'édition 2022 du Tour Auto en compétition.

Cette Pantera GTS groupe 4 est une machine à sensations fortes, fiable et puissante, elle vous emmènera sur les plus grandes épreuves de compétitions historiques telles que le Tour Auto ou Le Mans Classic.

According to a description for a previous auction sale, this De Tomaso Pantera chassis 3890 was manufactured in July 1972 and delivered new to the UK by the official importer; it was therefore one of the rarest right-hand drive examples with the original livery. It was registered on the island of Jersey until 1975 and had 3 English owners between 1975 and 1977. A Scottish man bought it in 1977 and modified it into a Group 4/5 before parting with it 19 years later. The new owner only uses it in good weather conditions, notably to go on pilgrimage to Le Mans for many years. Converted to left-hand drive, this particular De Tomaso Pantera GTS is an excellent machine for participating in various historic racing events and has in fact just taken part in the 2022 edition of the Tour Auto race.

This Pantera GTS Group 4 is a powerful, reliable and sensational machine which will bring you to the biggest historic racing events, such as the Tour Auto or Le Mans Classic.

229

1981 FERRARI 208 GTB PAR PININFARINA

Carte grise française
French title

Châssis nº F106CB 36587
Moteur nº 00196

50.000 - 80.0000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Modèle rare, 160 exemplaires
- Moteur V8 atmosphérique et à carburateurs
- Un dessin signé Pininfarina
- Carnet d'entretien

- *Rare model, 160 examples only*
- *Atmospheric V8 engine with carburetors*
- *Pininfarina design*
- *Service book*



Pourquoi donner naissance à une version 2 litres quand la Ferrari 308 donne toute satisfaction à la clientèle ? Pour des raisons fiscales : en Italie, les voitures de plus de 2 litres souffrent de lourdes taxes, ce qui incite Ferrari à lancer en 1980 sa 208 GT, avec un V8 de 2 litres développant 155 ch.

L'exemplaire que nous proposons est dans un bel état de préservation dans sa teinte « Rosso Corsa » et son intérieur en cuir beige et moquettes rouge, présente une agréable patine. Sa ligne pure des premiers millésimes, est la plus fidèle au dessin originel de Pininfarina. Elle fut vendue neuve en Italie le 7 avril 1981 par le concessionnaire Walter Bordese SRL à Turin, comme nous le confirme son carnet d'entretien et affiche aujourd'hui 68 300 km au compteur.

La 208 GTB est une rareté, produite à 160 exemplaires seulement, elle incarne la quintessence des berlinettes Ferrari : le moteur V8 atmosphérique à double arbre à cames, en position transversale, alimenté par 4 carburateurs Weber, accouplé à la boîte de vitesse mécanique avec la légendaire grille en H, dans une magnifique robe signée Pininfarina.

Why give birth to a 2-litre version when the Ferrari 308 provided complete satisfaction to customers? For tax reasons: in Italy, cars over 2 liters suffered from heavy taxes, which prompted Ferrari to launch its 208 GT in 1980, with a 2-liter V8 developing 155bhp.

The car on offer is in a good state of preservation in its "Rosso Corsa" color and its interior in beige leather and red carpets has a pleasant patina. Its pure line from the first models is the most faithful to Pininfarina's original design. It was sold new in Italy on April 7, 1981, by the Walter Bordese SRL dealer in Turin, as confirmed by its service book and today displays 68,300 km on the odometer.

The 208 GTB is a rarity, with only 160 units made, and it embodies the quintessence of Ferrari berlinettas: the atmospheric V8 engine with double overhead camshaft, in transverse position, powered by 4 Weber carburetors, mated to the manual gearbox with the legendary grid in H, in a magnificent Pininfarina designed body.

230

1971 FERRARI 365 GTB/4 DAYTONA

Titre de circulation allemand
German title

Châssis nº 14157

620.000 - 750.000 €

- Certifiée par Ferrari Classiche
- Moteur et transmission d'origine
- Superbe état, documentée par Marcel Massini

- *Certified by Ferrari Classiche*
- *Original engine and transmission*
- *Stunning condition, documented by Marcel Massini*



Cette Ferrari Daytona a été livrée neuve en avril 1971 à l'importateur aux États-Unis Luigi Chinetti. Comme nous l'a confirmé Marcel Massini et selon le classeur de certification « Ferrari Classiche » qui l'accompagne, elle était de couleur « Rosso Chiaro-20-R-190 Salchi »avec intérieur en cuir noir, ce qui correspond à ses teintes actuelles, en outre, elle était équipée des vitres électriques ainsi que de la climatisation. Le même classeur précise que le moteur et la boîte de vitesses sont bien ceux d'origine.

Cette voiture est revenue en Europe en 2008, elle était alors entre les mains d'un collectionneur de la région de Düsseldorf, en Allemagne, avant d'être achetée par un autre basé à Munich. Elle fut exposée lors du « Mythos Ferrari » à l'occasion du Essen Motorshow 2009.

Elle a été exposée en 2012 au salon Techno Classica Essen sur le stand Eberlein, représentant Ferrari de Kassel. Cette voiture était déjà complètement restaurée au milieu des années 2000 et un

This Ferrari Daytona was delivered new in April 1971 to US importer Luigi Chinetti. As attested by Marcel Massini and according to the "Ferrari Classiche" certification in the binder included with the car, it was in the "Rosso Chiaro-20-R-190 Salchi" colour with black leather interior, which is the same colour it has today. Furthermore, it was equipped with electric windows and air conditioning.

The same binder also states that the engine and gearbox are indeed the original ones.

This car returned to Europe in 2008, owned at the time by a collector in Dusseldorf (Germany), before being acquired by another one based in Munich. It was exhibited during the "Mythos Ferrari" at the 2009 Essen Motorshow.

It was also exhibited at the 2012 Techno Classica Essen show on the Eberlein stand, Ferrari









des changements par rapport à sa configuration d'origine concerne le compteur de vitesses, désormais gradué en kilomètres.

Dans un état enviable, cette voiture est une belle représentante de la Daytona, dernière berlinette Ferrari V12 à moteur avant de cette époque. Aussi onctueux que rageur, ce V12 de 4,4 litres développait 352 ch permettant à cette machine d'atteindre 270 km/h. Elle le faisait de façon plus stable et sereine qu'une Lamborghini Miura, l'insolente concurrente qui avait précédé Ferrari dans une configuration à moteur central.

Dessinée par Leonardo Fioravanti pour Pininfarina, la Daytona affichait une ligne musclée qui se mariait parfaitement avec sa personnalité affirmée. Elle reste une grande classique des berlinettes Ferrari, enviée par tous les amateurs.

representative in Kassel. The car was already fully restored in the mid-2000s and one of the only changes different to its original configuration relates to the speedometer, now graduated in kilometres.

This car is in a desirable condition and represents greatly what a Daytona is, the last V12 front-engine Ferrari berlinetta of this era. Smooth but at the same time aggressive, this 4.4-litre V12 engine developed 352 hp, enabling this machine to reach 270 km/h. It also did it in a more stable and serene way than a Lamborghini Miura, the cheeky competitor that had preceded Ferrari in a mid-engine configuration.

Designed by Leonardo Fioravanti for Pininfarina, the Daytona showcased a muscular design that went perfectly well with its assertive personality. It remains a great classic of Ferrari berlinetta cars, desired by all enthusiasts.

231

1955 MERCEDES-BENZ 190SL AVEC HARD-TOP

Titre de circulation espagnol
Spanish title

Châssis nº 55000359
Moteur nº 5500289

100.000 - 160.000 €

- La 359ème 190 SL produite !
- Offerte neuve à la Princesse Marie-Louise de Bulgarie
- Dans la même famille depuis 1967 !

- *The 359th 190SL produced!*
- *Offered new to Princess Marie-Louise of Bulgaria*
- *In the same family since 1967!*



Cette Mercedes 190 SL 3 places est exceptionnelle a plus d'un titre. Tout d'abord, il s'agit de la 359ème produite, soit un des tous premiers exemplaires sortis d'usine. Ensuite, elle fut immatriculée pour la première fois en Espagne le 9 décembre 1955, pour être offerte à la Princesse Marie-Louise de Bulgarie pour son 23ème anniversaire, ainsi que le confirme un email du secrétariat de sa Majesté le Roi Siméon, d'après la plaque d'immatriculation d'origine. En effet, à cette époque, la famille royale était exilée en Espagne. De teinte blanche avec un intérieur en cuir rouge, cet élégant cabriolet est équipé d'un tableau de bord conforme à l'origine, mais recouvert d'une fine feuille d'argent, probablement à la demande de sa première propriétaire. C'est d'ailleurs dans cette configuration que le père de l'actuel propriétaire en a fait l'acquisition en janvier 1967 et a circulé avec jusqu'en 1980. La voiture fut ensuite remisée, puis offerte à son fils en 1993. C'est à cette époque qu'elle fut repeinte, la capote refaite et la sellerie revue afin de satisfaire à une visite technique passée en 1996, avant d'être de nouveau remisée sans avoir parcouru plus de 500km. La carrosserie est saine, nous avons relevé une réparation ancienne du plancher qu'il conviendra de reprendre. La sellerie est aujourd'hui agréablement patinée. Une importante révision vient d'être réalisée chez le spécialiste Mercedes La Cochera, à Madrid. Le réservoir d'essence a été remplacé, le train avant restauré (bagues, rotules, silentblocs…), la mécanique contrôlée, les pneumatiques et les amortisseurs changés. Le détail complet des travaux est disponible sur demande. Cette 190 SL à l'historique singulier ne manquera pas d'attirer l'attention des collectionneurs tant elle se distingue des autres exemplaires disponibles sur le marché.

This 3-seater Mercedes 190SL is exceptional in many ways. First of all, this is the 359th example produced, one of the very first to leave the factory. It was registered for the first time in Spain on 9 December 1955 in order to be gifted to Princess Marie-Louise of Bulgaria for her 23rd birthday, as confirmed by an email from the secretariat of His Majesty King Simeon and according to the original number plate. During that time, the royal family was exiled in Spain. This elegant white convertible with red leather interior is equipped with a dashboard conform to the original and covered with a thin silver leaf, probably as a personal request from its first owner. It is in this configuration that the current owner's father acquired it in January 1967 and drove it until 1980. The car was then stored and finally offered to his son in 1993. It was at this time that it was repainted, the soft top redone and the upholstery revised in order to satisfy a technical inspection carried out in 1996, before being stored again after travelling no more than 500km. The bodywork is sound and we have noticed an old repair of the flooring which should be redone. The upholstery is now pleasantly patinated. A major service has just been carried out at the Mercedes specialist La Cochera in Madrid. The fuel tank was replaced, the front axle restored (rings, ball joints, silent blocks, etc.), the engine inspected, tyres and shock absorbers changed. Full details of the work are available upon request. With such a unique history, this 190 SL will not fail to attract collectors' attention, as it stands out from other examples available on the market.

2010 MERCEDES-BENZ SLS AMG COUPÉ

Carte grise française
French title

Châssis nº WMX1973771A000905

170.000 - 210.000 €

- Livrée neuve à Monaco
- Configuration désirable
- Entretien suivi exclusif Mercedes, dernier datant de fin 2022
- Déjà collector

- *Delivered new in Monaco*
- *Desirable configuration*
- *Exclusively maintained at Mercedes, last service end of 2022*
- *Already collector*



Véritable hommage à son ainée, la majestueuse 300 SL, le coupé SLS et son design très pur ne laisse pas indifférent. Notre très bel exemplaire fut immatriculé pour la première fois le 14 juillet 2010 à Monaco. Son actuel propriétaire en fit l'acquisition en 2021, après une longue recherche afin de trouver un exemplaire français, non accidenté avec une configuration élégante et un entretien suivi.

Son carnet d'entretien électronique permet de constater qu'elle a fait l'objet de services réguliers (9 entretiens en 11 ans) dans le réseau dont le dernier est de novembre 2022, la SLS avait 37 642 km et a parcouru moins de 100 km depuis. De teinte noir obsidienne, sa carrosserie présente donc l'originalité de portes papillons qui s'ouvrent sur un habitacle habillé d'une très belle sellerie en cuir exclusif rouge, l'aménagement intérieur dégageant une atmosphère sportive raffinée. Le confort à bord est digne des meilleures voitures de luxe et du rang de cette SLS grâce à ses options comme la caméra de recul, le pack mémoire pour les sièges, le volant et les rétroviseurs également rabattables électriquement. En résumé, voilà une machine de très haut niveau, à même de se mesurer aux supercars les plus brillantes. Il est intéressant de noter que la Mercedes SLS fut un collector dès l'annonce de l'arrêt de sa production par Mercedes-Benz.

A genuine tribute to its predecessor (the majestic 300 SL), the SLS Coupe and its pure design will not fail to attract the attention of many. Our stunning example was registered for the first time on 14 July 2010 in Monaco. Its current owner acquired it in 2021, following a long search to find a French, accident-free example with an elegant configuration and regular servicing.

Its electronic logbook confirms that it has been regularly serviced (9 services in 11 years) within the network. The last service on this SLS was done in November 2022 when it displayed 37,642 km on the odometer; it has since travelled less than 100 km.

In obsidian black colour, its bodywork includes the originality of gullwing doors which open into an interior equipped with a gorgeous exclusive red leather upholstery, giving off a refined sporty atmosphere. The comfort inside is worthy of the best luxury cars, thanks to its features such as the reversing camera, the seats memory package, the steering wheel and electric folding mirrors. In other words, this is a very high-end machine able to compete with the most amazing supercars. It is worth mentioning that the Mercedes SLS became a collector's item as soon as Mercedes-Benz announced the discontinuation of its production.

233

2009 MERCEDES-BENZ SLR STIRLING MOSS EDITION ○

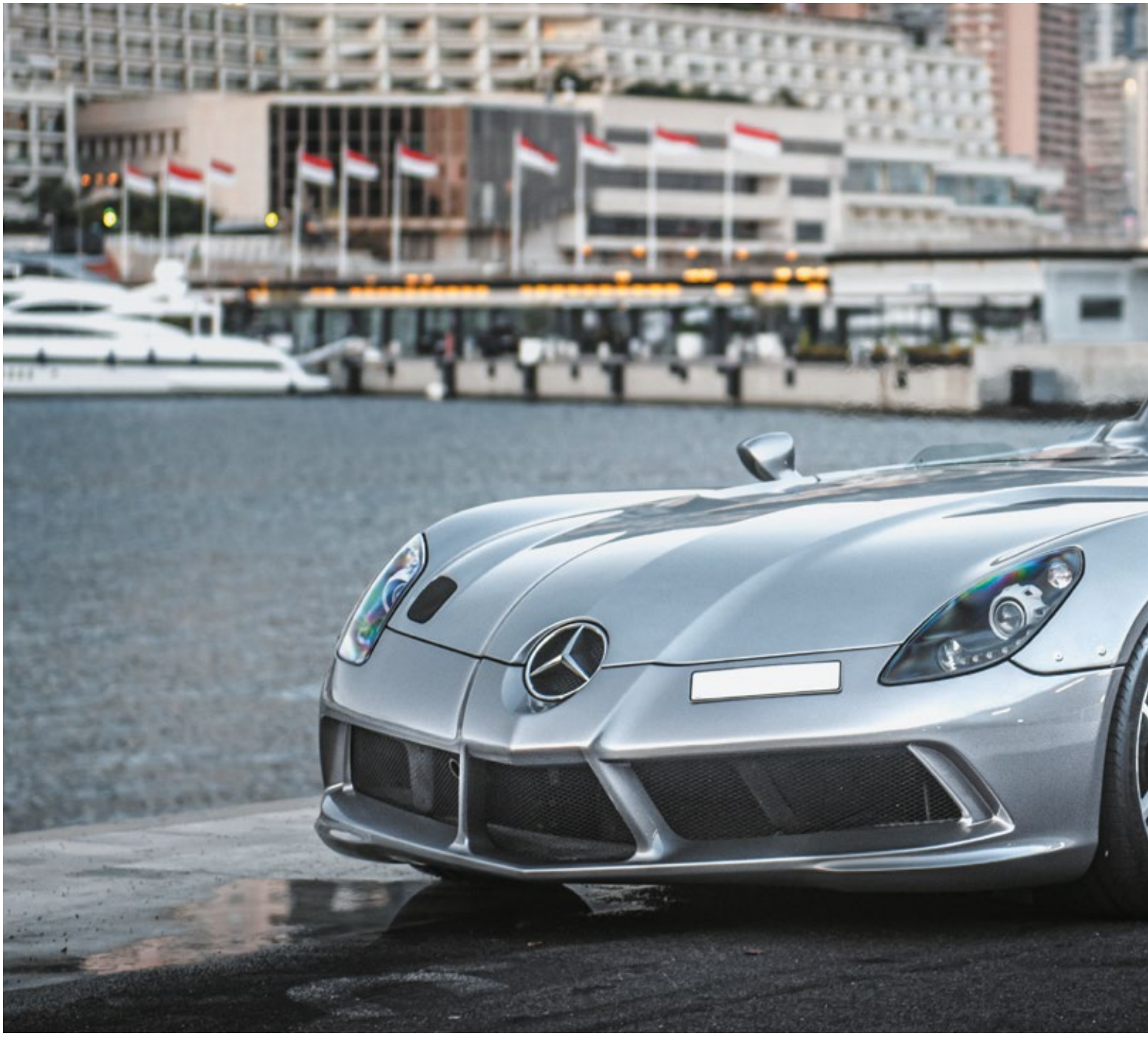
Titre de circulation dubaïote
Dubaï title

Châssis n° WDD1999761M900066

3.000.000 - 4.000.000 €

- Un des 75 exemplaires produits, l'ultime McLaren SLR
- Performances époustouflantes
- Moins de 9 000 km d'origine!
- Vendue neuve au Luxembourg
- Accompagnée de ses carnets et équipements d'origine

- *One of 75 built and the ultimate McLaren SLR*
- *Enormous performance*
- *Less than 9,000 kms from new*
- *Sold new in Luxembourg*
- *Sold with its books and original equipment*



Le Mercedes-McLaren SLR fut la dernière création née de la coopération entre McLaren et Mercedes qui a pris fin en 2009, avec la série Stirling Moss. Baptisée en hommage au pilote britannique, elle a été présentée au Salon de l'Automobile d'Amérique du Nord en 2009. Exclusive, elle ne pouvait être acquise que par des propriétaires de SLR déjà existantes, et seuls 75 exemplaires furent fabriqués. Le prix catalogue était de l'ordre du million de dollars. >>>

The Mercedes McLaren SLR was the last version of the McLaren Mercedes cooperation project that ended in 2009 with the Stirling Moss edition. Named after the British racing driver Stirling Moss and introduced at the North American Auto Show in 2009. The car was only offered to existing SLR owners and only 75 cars were made. The list price was around USD 1 million.

Meant to be a tribute to Mercedes` Mille Miglia win in>>>



>>>Véritable célébration de la victoire de Mercedes-Benz aux Mille Miglia 1955, grâce à Stirling Moss au volant de la mythique 300 SLR, le style de la nouvelle SLR Stirling Moss reprend de nombreux éléments du SLR d'origine, dont la paire de saute-vent devant le conducteur et le passager, des appuie-têtes intégrant les dérives arrière, de petites portes papillon, ou encore un couvre tonneau en carbone pour clore l'habitacle.

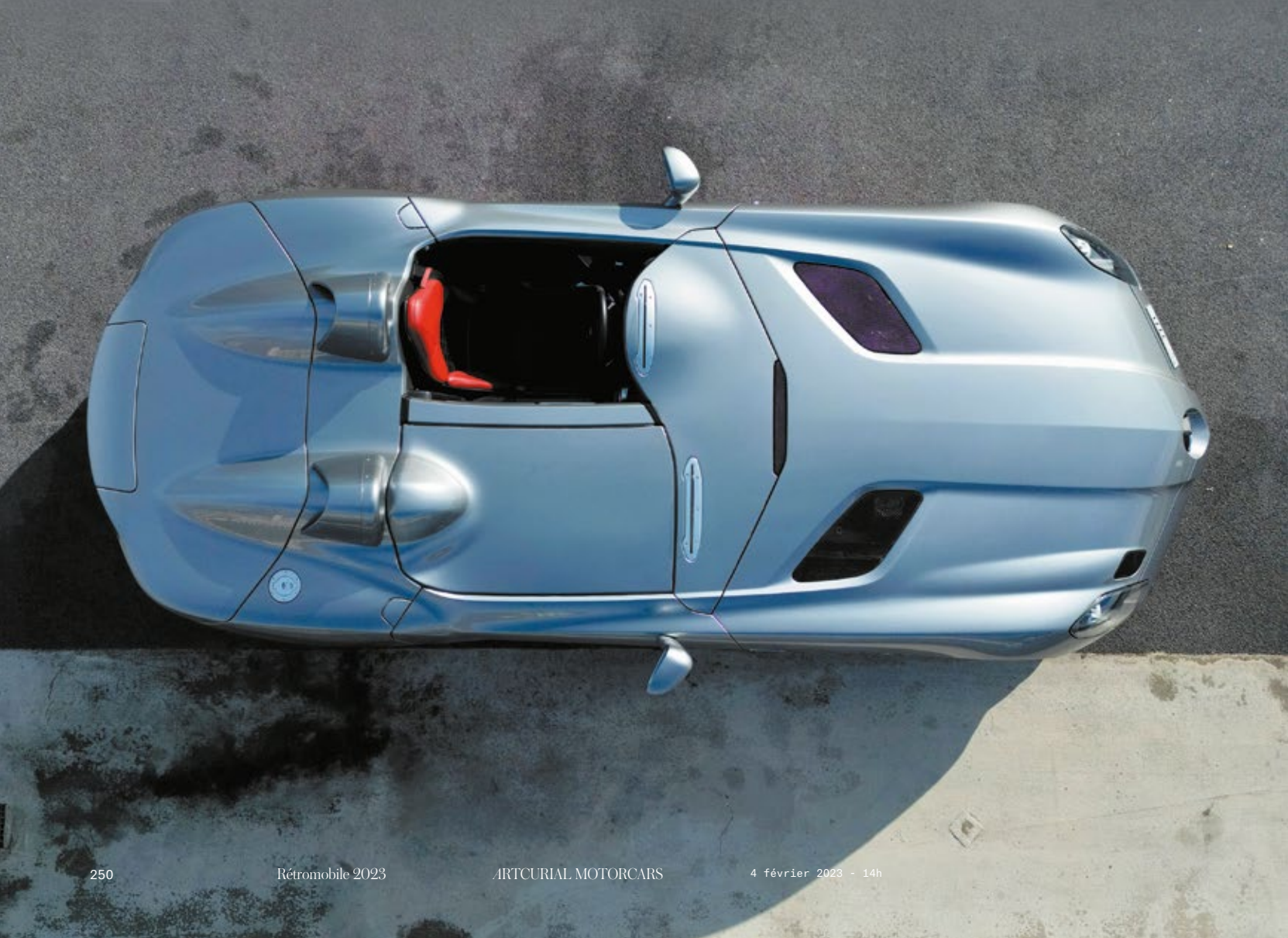
Techniquement, cette édition est nettement améliorée par rapport à la 722 SLR, notamment grâce à la carrosserie qui est entièrement en fibre de carbone, abandonnant 200 kg par rapport à une SLR standard. L'ensemble est mu par une mécanique de 660cv, garantissant des performances impressionnantes, et autorisant d'atteindre près de 350 km/h en pointe. Du point de vue aérodynamique, le fond plat et l'important diffuseur garantissent l'appui nécessaire à une machine de cette trempe.

L'exemplaire présenté a été vendu neuf au Luxembourg. Son carnet d'entretien nous indique qu'elle a reçu une maintenance parfaite avec des révisions régulières chez Mercedes Europa Woluwe d'abord, puis chez Daimler AG München et chez Mercedes Augsburg à 8 663 km. La dernière révision vient d'être réalisée chez Mercedes Dubaï par son dernier et actuel propriétaire, un grand passionné et propriétaire d'hypercars, chef d'une multinationale dans le prêt-à-porter. La voiture est accompagnée de tous ses documents, carnet, manuels, housses de protection et lunettes et bonnet de pilotage d'origine. La SLR Stirling Moss compte parmi les supercars en édition limitée les plus recherchées dans le monde et il est rare qu'un exemplaire apparaisse à la vente, les échanges se faisant essentiellement de bouche à oreille... Le mythe à l'état pur!

>>> ***1955 where Stirling Moss won in the mythical 300 SLR and the styling of the SLR Stirling Moss edition takes many cues from the original SLR including small separate windscreens in front of the driver and passengers, headrests behind the driving compartments, small gullwing doors folding to the front, carbon fibre tonneau covers to close the car.***

Technically it is uprated from the 722 SLR and the body is all carbon fibre and it weighs 200 kg less than the standard SLR due to the carbon fibre body and speedster styling. This, together with and updated engine producing 660HP, gives the car awesome performance topping out at 350 km/h. A closed underbody and a massive diffuser guarantees the necessary downforce for a car with this ability.

The model presented was sold new in Luxembourg. Its service book indicates that it has been perfectly maintained and regularly serviced, first by Mercedes Europa Woluwe, then by and Daimler AG München by Mercedes Augsburg at 8,663 km. The last service has just been carried out by Mercedes Dubai for its current owner, the head of a multinational ready-to-wear clothing business, who is a great enthusiast and hypercar owner. The car comes with all its papers, service book, manuals, protective cover and original goggles and soft helmet. The SLR Stirling Moss is one of the most sought-after limited-edition supercars in the world and it is unusual for one to come up for sale, as most transactions take place by word of mouth ... A myth in its purest form!












SLR





234

Vendue neuve à Mario Andretti / *Sold new to Mario Andretti*

1989 LAMBORGHINI COUNTACH 25TH ANNIVERSARY

Titre de circulation allemand
German title
Châssis nº ZA9CA05A8KLA12676
520.000 - 700.000 €

- Provenance exceptionnelle
- 7 410 km d'origine !
- Intérieur d'origine superbement préservé

- *Exceptional provenance*
- *7,410 km from new!*
- *Superbly preserved original interior*



Produite pour célébrer les 25 ans de la marque, la « 25ème Anniversaire » correspond à la dernière version de Countach, la plus aboutie, juste avant le lancement de la Diablo. Née en 1974, la Countach offrait une ligne spectaculaire signée Marcello Gandini et recevait le V12 Lamborghini en position longitudinale, d'abord en version 4 litres, puis 4,7 litres pour la LP 500 S et enfin 5,1 litres pour les 5000 QV et 25e Anniversaire. Ce moteur permettait à ce bolide de frôler 300 km/h et de passer de 0 à 100 km/h en 4,7 secondes, chiffres qui, encore aujourd'hui, ne sont atteints que par un club très fermé d'automobiles de haut niveau. Cette brillante mécanique s'accompagnait de modifications esthétiques spécifiques à cette version, dont des prises d'air plus volumineuses permettant de remédier aux faiblesses de refroidissement. Pour transmettre la puissance au bitume, cette Countach recevait les pneus de série les plus larges du marché.

Notre Countach a été vendue neuve en mai 1989 au célèbre pilote Mario Andretti. L'un des rares pilotes à avoir été Champion du Monde de formule 1, vainqueur des 500 Miles d'Indianapolis, et vainqueur de sa classe au 24H00 du Mans. On retrouve d'ailleurs, dans le dossier, le premier titre de circulation de l'état de Pennsylvanie à son nom alors qu'il habitait dans sa demeure de Victory Lane à Nazareth.

Mario Andretti appréciait la Countach et avait déjà possédé une Countach QV. Il commanda la voiture dans la teinte dans laquelle elle est encore aujourd'hui « Rosso Seviglia » avec un intérieur de couleur crème. La voiture ne fut utilisée que ponctuellement et grâce

Produced to celebrate the 25 years of the marque, the "25th Anniversary" is the last evolution of the Countach, the most complete, just before the launch of the Diablo. Launched in 1974 for series production, the Countach had a spectacular design signed by the redoubtable Marcello Gandini, and was powered by Lamborghini's legendary V12, placed longitudinal, at first with 4-litres, followed by 4.7-litres for the LP 500 S and then 5.1-liters for the 5000 QV and the 25th Anniversary. This powerpack gave it a top speed of almost 300 km/h and acceleration time of 4.7 seconds for 0 to 100 km/h sprint, figures that, even today, are achieved by an exclusive club of high-level supercars. This brilliant engine was complemented by specific aesthetic changes to this version, including larger air intakes for more effective cooling. To transmit power to the tarmac, the Countach received the widest set of tyres in the market at that time.

This particular Countach was sold new in May 1989 to the famous driver Mario Andretti, one of very few drivers who became Formula 1 World Champion, winner of the Indianapolis 500 Miles and also class winner at the 24 Hours of Le Mans. Included in the file is the first registration document issued in his name and in the state of Pennsylvania while he was in fact residing in Victory Lane in Nazareth.

Mario Andretti liked the Countach and already owned a Countach QV in the past. He ordered the car in the same colour that it is today, "Rosso Seviglia" with cream-coloured interior. The car was only driven occasionally







au rapport CarFax américain on peut noter qu'elle avait parcouru 5 859 km en 2000 lorsqu'elle passa un test d'émission de Co2 en Californie. Fin 2009 lorsqu'elle fut achetée par Lamborghini Houston la voiture avait 5 930 km au compteur. Elle fut alors révisée par ce concessionnaire et exposée dans son Showroom où un collectionneur autrichien de passage en fit l'acquisition en décembre 2009. La voiture arriva en Allemagne en 2010, elle fut immatriculée et reçut des pare-chocs aux spécifications européennes. La voiture a parcouru aujourd'hui 7 410 km, très faible kilométrage, qui est confirmé par son état superbe ainsi que par le rapport Carfax américain. Il s'agit donc d'une voiture rare grâce à son état et absolument unique par sa provenance des plus exceptionnelles.

and thanks to the American CarFax report we can note that it had only travelled 5,859 km in 2000 when it passed the CO2 emissions test in California. It had a mileage of 5,930 km on the odometer when it was acquired by Lamborghini Houston at the end of 2009. It was then overhauled by this dealer and displayed in his showroom where a visiting Austrian collector purchased it in December 2009.

The car arrived in Germany in 2010, it was registered and received bumpers to European specifications. The car now has a very low mileage of 7,410 km, reflected by its superb condition and by the America Carfax report. It is a rare car thanks to its condition and also absolutely unique due to its most exceptional provenance.



235

1979 MERCEDES-BENZ 500 SLC RALLYE VOITURE D'USINE

Titre de circulation allemand
German title

Châssis nº 107 026 12 000 628

800.000 - 1.200.000 €

- Authentique Mercedes de compétition d'usine
- La seule Mercedes 500 SLC Rallye entre des mains privées
- Telle qu'elle était à l'issue de sa 5e place au Rallye du Bandama 1980
- Ex-Collection Claude Picasso
- Plaques d'immatriculation d'origine
- Fabuleuse épopée en WRC

- *Genuine Mercedes works rally car*
- *The only privately-owned Mercedes 500 SLC rally car*
- *As it was when it finished 5th on the 1980 Bandama Rally*
- *Ex-Collection Claude Picasso*
- *Original registration plates*
- *Fabulous WRC career*





© DR

Cette voiture est exceptionnelle par son histoire chez Mercedes, par le fait qu'elle appartienne à la première série de Mercedes officielles d'usine depuis le dramatique accident du Mans 1955 et parce que c'est la seule 500 SLC Rallye entre des mains privées.

Immatriculée le 2 février 1979 au nom de Daimler-Benz AG sous le numéro d'immatriculation S-DP 1908, elle faisait partie de cinq voitures ayant des numéros de série consécutifs (626 à 630), produites par le département compétition sous la forme de 450 SLC 5.0 Rallye pour prendre part à la saison 1979 du Championnat du Monde des Rallyes. Elles ont obtenu de bons résultats entre les mains des pilotes d'usine Vic Preston Jr et Björn Waldegård. Après la première série de cinq voitures, deux autres ont été préparées (836 et 837). A l'issue de la saison 1979, 836 a été vendue et toutes les autres voitures, à l'exception de 628, ont été détruites par l'usine à cause de l'apparition de la nouvelle Mercedes 500.

Parallèlement à la production de la nouvelle 500, la voiture portant le n°628 a été réhomologuée par l'usine pour la saison 1980 sous la forme de la nouvelle 500 SLC Rallye et elle a servi pour l'homologation FIA. Un total de six 500 SLC de plus ont été construites pour la saison 1980.

Cette voiture, n°628, a été utilisée comme voiture de réserve pour Vic Preston Jr en 1979 pour le Rallye Safari et le Rallye du Bandama et, en 1980, comme voiture d'entraînement pour l'East African Safari et le Rallye de l'Acropole, comme voiture de réserve pour Björn Waldegård au Rallye d'Argentine, comme voiture de réserve pour Vikas au Rallye des 1000 Lacs, et comme voiture de réserve pour Vic Preston Jr au Rallye du Bandama, dernière épreuve où elle était présente. Il existe d'ailleurs des films visibles sur internet du Rallye du Bandama 1979 et 1980, avec des images étonnantes des Mercedes dansant sur la piste et de Waldegård au volant...

Après la saison 1980, Mercedes a décidé de mettre un terme en 1981 au programme de rallyes malgré les bons résultats obtenus. Par conséquent, cinq voitures ont été détruites par l'usine, et seules 628 et 2128 avec leur numéro de course 6 et 8 du Rallye du Bandama ont >>>

This car is exceptional on account of its history with Mercedes, the fact that it was one of the first series of official works Mercedes since the tragic accident at Le Mans in 1955 and because it is the only 500 SLC rally car in private ownership.

Registered on 2 February 1979 in the name of Daimler-Benz AG with the number S-DP 1908, it was one of five cars with consecutive chassis numbers (626–630) built by the competition department as 450 SLC 5.0 rally cars to take part in the 1979 World Rally Championship. It achieved good results in the hands of the works drivers Vic Preston Jr and Björn Waldegård. After this first series of five cars, two other cars were prepared (836 and 837). At the end of the 1979 season, chassis no. 836 was sold and all the other cars, except for no. 628, were destroyed by the factory due to the introduction of the new Mercedes 500.

At the same time as the new 500 went into production, car no. 628 was re-homologated by the factory for the 1980 season as the rally-spec 500 SLC and was used for homologation by the FIA. A total of six further 500 SLCs were built for the 1980 season.

This car, no. 628, was used as a backup car for Vic Preston Jr in 1979 on the Safari Rally and the Bandama Rally, and in 1980 as a training car for the East African Safari and the Acropolis Rally, as a backup car for Vikas on the 1000 Lakes Rally and for Preston on the Bandama Rally, the last event at which it was present. Films of the Bandama Rally in 1979 and 1980 can be seen on the internet, with some amazing images of the Mercedes dancing on the track and of Waldegård behind the wheel ...

After the 1980 season, Mercedes decided to withdraw from rallying in 1981, despite the good results it had achieved. As a result, five cars were destroyed by the factory, and only chassis no. 628 and 2128, with their rallying numbers 6 and 8 from the Bandama were kept and safely stored in the Mercedes Museum. While no. 628 (no. 6 on the Bandama Rally) was sold in 2005 to Claude Ruiz Picasso (who didn't register or use the car), no. 2128 still belongs to the>>>

>>> été conservées et mises à l'abri au sein du musée Mercedes. Alors que 628 (n°6 au Bandama) a été vendue en 2005 à Claude Ruiz Picasso (qui ne l'a pas immatriculée ni utilisée), 2128 appartient toujours au musée. Ainsi, cette voiture n°628 est, avec la 450 SLC n°836 mentionnée plus haut, une des deux seules 450 et 500 SLC Rallye entre des mains privées. Le 30 avril 2019, elle a été cédée à son deuxième propriétaire privé, un collectionneur belge.

Cette voiture (châssis n°628) se présente aujourd'hui dans un état d'origine rare pour une machine de compétition. Elle comporte toute sa mécanique d'origine (moteur et transmission) et n'a jamais été accidentée. Elle est exactement dans l'état qui était le sien à l'issue du Rallye du Bandama, en Côte d'Ivoire, en décembre 1980. Tous les autocollants et marquages sont encore présents et tous les équipements supplémentaires comme le système de communication, le cric spécial et autres sont encore dans la voiture, qui comporte encore son immatriculation d'usine, avec ses plaques d'époque.

Les machines de rallye recevaient une préparation qui les différenciait profondément des 500 SLC de série. La documentation d'usine montre les modifications effectuées, avec l'utilisation de composants allégés, des caractéristiques mécaniques et techniques différentes, un moteur en aluminium de plus de 330 ch et des spécifications rallye complètes (notamment : arceau-cage, barre de protection avant, phares additionnels, suspension renforcée, plus gros disques de freins, carénage de protection de soubassement, radiateur spécial, répartiteur de freinage avec commande à main, frein à main hydraulique, volant spécial, système de communication, deux batteries légères, vitres à commande manuelle, sièges baquets OMP, lave-glace spécial, gros réservoir d'eau, double circuit de carburant, réservoir de carburant de 120 litres en fibre de verre, système d'admission spécial, aération d'habitacle, crics spéciaux...).

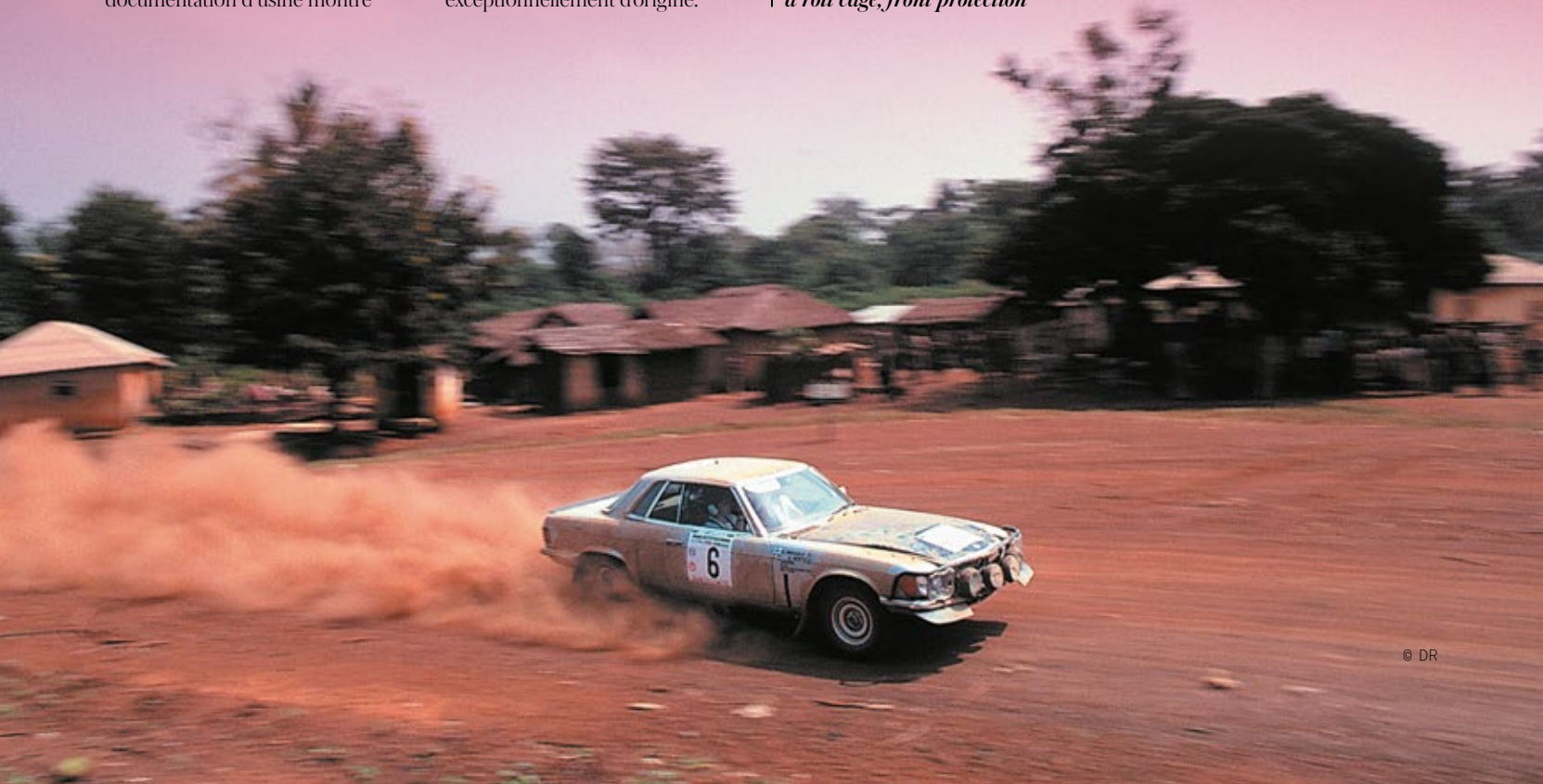
Un dossier comportant des documents d'usine, des documents FIA, des courriers et des factures confirment l'identité et les particularités uniques de cette voiture. Jamais proposée publiquement à la vente auparavant, elle constitue une occasion unique d'acquérir une Mercedes de rallye officielle, pure machine de course préparée spécialement pour une saison de rallyes. Bref, une voiture d'usine exceptionnelle, à l'histoire exceptionnelle et dans un état exceptionnellement d'origine.

>>> ***museum. This therefore makes car no. 628, along with the 450 SLC no. 836 mentioned above, one of only two 450/500 SLC rally cars in private ownership. On 30 April 2019, it was sold to its second private owner, a Belgian collector.***

This car (chassis no. 628) is today in unusually original condition for a competition car. It has its complete original engine and transmission and has never been involved in an accident. It is in exactly the state it was at the end of the Bandama Rally in the Ivory Coast in December 1980. All its stickers and markings are still present, and all the extra equipment including the communications system and special jack remain in the car, which still has its factory registration number and period number plates.

The rally cars were prepared in such a way that they were radically different from the standard production 500 SLCs. The factory documentation shows the changes that were made, with the use of lightweight components, different mechanical and technical features, an aluminium engine producing more than 330 bhp and full rally specifications (including a roll cage, front protection bar,additional lights, reinforced suspension, larger brake discs, protective underbody fairing, special radiator, brake balance control (adjustable by hand), hydraulic handbrake, special steering wheel, communications system, twin lightweight batteries, manual window winders, OMP bucket seats, special windscreen washer, large water tank, dual fuel system, 120-litre fibreglass fuel tank, special intake system, interior ventilation, special jacks and more).

A file including documents from the factory and the FIA, correspondence and invoices confirm the car's identity and unique characteristics. Never publicly offered for sale until now, this is a unique opportunity to acquire an official Mercedes rally car, an out-and-out competition machine specially prepared for a season of rallies. In short, it is an exceptional car, with an exceptional history and in exceptional original condition.



© DR


Marlboro
6
C.BILLSTAM A+
V.PRESTON O+
GR2



© DR


CONCURRENT:
S.E.A.C.I.
IMPORTATEUR MERCEDES-BENZ
CÔTE D'IVOIRE
C.BILLSTAM A+
V.PRESTON O+
GR2



© DR

LA FORD MUSTANG DE JEAN-PAUL BELMONDO DANS 'LE MARGINAL'

Carte grise française
French title

Châssis nº 7T01A120268

200.000 - 400.000 €

- Un mythe absolu pour toute une génération
- Hommage de Jean-Paul Belmondo à Steve McQueen dans Bullitt
- La plus célèbre des Mustang dans le cinéma français

- *An absolute legend for an entire generation*
- *Jean-Paul Belmondo's tribute to Steve McQueen in Bullitt*
- *The most famous Mustang in French cinema*

26 octobre 1983 : Le Marginal sort sur les écrans de cinéma. Immense succès avec 5 millions d'entrées au box-office. Un film de Jacques Deray dans lequel on retrouve Jean-Paul Belmondo dans le rôle du Commissaire Jordan, flic aux méthodes expéditives, encombrant autant ses supérieurs que les ennemis qu'il traque. Le film est bourré de cascades réalisées par Belmondo lui-même, mises au point et ajustées au millimètre par le Maître de la discipline dans le cinéma international, son fidèle ami Rémy Julienne et son équipe.

Le film dure 100 minutes et, à la 78e minute, Jean-Paul Belmondo prend le volant d'une Mustang 66 vert foncé survitaminée, roues larges, ailes élargies et rabaissée, pour se lancer à la poursuite de bandits au volant, eux, d'une Plymouth Volare ; une poursuite devenue mythique et qui marquera à jamais plusieurs générations. Filmée pour rendre hommage à la poursuite légendaire de Steve McQueen dans Bullitt, elle va durer près de 4 minutes à travers les rues d'Aubervilliers, dans les 19ème et 13ème arrondissements de Paris. Avant le film, la voiture appartenait à Jean-Michel Brault depuis 1971. Pour son plaisir personnel, il avait fait préparer le gros moteur V8 289cc par le spécialiste Michel Mockriky. Dans le dossier, deux photos de la Mustang avant le tournage sont présentes grâce à Bernard Afchain qui l'entretenait. Pour le tournage, Rémy Julienne va mettre au point deux Mustang. L'une sera détruite après le film et l'autre, '9 TL 75', restera longtemps au fond de la propriété de Jo Cote (de l'équipe de Remy Julienne), jusqu'au jour où il s'en débarrasse auprès d'un casseur. Elle est récupérée par un passionné du modèle et revendue plus tard à son actuel propriétaire en état d'épave. Fan de Jean-Paul Belmondo, il mettra un point d'honneur à la remettre dans la

26 October 1983: Le Marginal was released at the cinema. A huge box-office success with 5 million tickets sold. A film by Jacques Deray in which we find Jean-Paul Belmondo playing Commissaire Jordan, a no-nonsense cop whose methods cause as many problems for his superiors as the criminals he is chasing. The film is packed with stunts performed by Belmondo himself, set up and adjusted to the nearest millimetre by the Master of the discipline in international cinema, his faithful friend Rémy Julienne and team.

The film lasts 100 minutes and, in the 78th minute, Jean-Paul Belmondo gets behind the wheel of a dark green Mustang 66. He sets off in the beefed-up, lowered machine with wide wheels and flared wheel arches, in hot pursuit of bandits driving a Plymouth Volare; a now legendary chase scene that will be remembered for generations. Filmed as a tribute to Steve McQueen's famous car chase in Bullitt, it lasted nearly four minutes, shot through the streets of Aubervilliers, in the 19th and 13th arrondissements of Paris. Before the film, and since 1971, the car had belonged to Jean-Michel Brault who, for his own enjoyment, had had the big V8 289 ci engine prepared by the specialist Michel Mockriky. There are two photos in the file of the Mustang before the film, courtesy of Bernard Afchain who maintained it. For the filming, Rémy Julienne prepared two Mustangs. One was destroyed after the film and the other, '9 TL 75', stayed tucked away for a long time at the property of Jo Cote (from Rémy Julienne's team), until the day he had it taken to a scrapyard. It was recovered by an enthusiast of the model and later sold to the current owner in a dilapidated condition.







configuration du film, agressive et bestiale, au V8 vrombissant par l'échappement libre latéral, ses élargisseurs d'ailes, ses roues larges, ses énormes feux longue-portée dans la calandre et son toit en plexiglas, qui avait été placé pour les besoins des prises de vue caméra. Il n'a pas lésiné sur les frais engagés, le résultat est à la hauteur ; la Mustang du Marginal est ressuscitée ; elle en est bouleversante.

L'immatriculation est celle du film, '9 TL 75', inscrit également sur la carte grise originale datée du 3 mai 1971 au nom de Jean-Michel Brault demeurant à Paris 14e. La date de 1ère mise en circulation est le 5 décembre 1966.

Acquérir cette Mustang que n'importe qui reconnaît au premier coup d'œil revient à posséder un pan de notre mémoire collective, de notre patrimoine culturel, une voiture-culte, pilotée par un Belmondo qui a servi de référence masculine pour toute une génération.

A fan of Jean-Paul Belmondo, he committed to returning the car to how it was in the film, brutally aggressive, its V8 roaring through the open side exhaust, with flared wheel arches and wide wheels, huge head lights in the grille and a plexiglass roof, which had been fitted to enable the camera shots. He took no short cuts with the costs incurred and this is clear from the result; the Mustang from Marginal has been resurrected and is mind-blowing.

The registration number is that of the film, '9 TL 75', which is recorded on the original registration document dated 3 May 1971 in the name of Jean-Michel Brault who lived in the 14th arrondissement in Paris. The date it was first road registered was 5 December 1966.

To acquire this Mustang that is universally recognised at first glance is like owning a part of our collective memory, our cultural heritage, a cult car, driven by a Belmondo who has been a male role model for a generation.











© DR



Provenant de l'importante collection d'un passionné belge

237

1954 JAGUAR XK 120 ROADSTER

Titre de circulation luxembourgeois
Luxembourg title

Châssis n° 675368
Moteur n° E 2632-8

80.000 - 110.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Restauration de haut niveau
- Rare dans cet état
- Moteur d'origine

- ***High quality restoration***
- ***Rare in this condition***
- ***Original engine***

C'est lors d'un voyage aux États-Unis que notre collectionneur a trouvé cette XK 120 qui se trouvait en Floride, chez un spécialiste de Fort Lauderdale. Il est d'ailleurs amusant de constater que son précédent propriétaire portait le nom Delahaye, comme en témoigne son ancien titre de circulation. Cette voiture est arrivée en 2008 dans la collection et, le propriétaire ayant déjà restauré plusieurs Jaguar et voitures anglaises, il s'est fixé comme objectif une remise en état exemplaire pour cette XK 120. Pour ce faire, il l'a confiée à un spécialiste qu'il connaissait bien qui a réalisé une restauration de toute beauté. Malheureusement, le dossier de suivi des travaux a été égaré, mais nous suggérons aux acheteurs intéressés de venir se rendre compte par eux-mêmes du degré de minutie de cette restauration. La peinture "old english white" est impeccable et la sellerie superbe a été réalisée en deux tons de cuir rouge et noir, ce qui convient magnifiquement à ce roadster. En plus de son état, il est équipé de son moteur et de sa culasse d'origine, de même que de son numéro de carrosserie (« body number ») correct. Par ailleurs, notre collectionneur a effectué comme à son habitude quelques améliorations comme l'adjonction de deux petites prises USB sous le tableau de bord. La discrétion de cette opération témoigne du souci de perfection qui a présidé à la remise en état de cette voiture.

It was during a trip to the United States that our collector found this XK 120 which was in Florida, at a specialist in Fort Lauderdale. It is also amusing to note that its previous owner bore the name Delahaye, as can be seen in the registration document. This car arrived in the collection in 2008 and the owner, having already restored several Jaguars and English cars, wanted an exceptional restoration for this XK 120. To do this, he entrusted it to a specialist he knew well who carried out a beautiful restoration. Unfortunately, the file of the restoration work has been lost, but we invite interested buyers to come and see the degree of the thoroughness of this restoration. The "old English white" paintwork is immaculate and the superb upholstery has been done in a two tone red and black leather, which suits this roadster beautifully. Additionally, the car has its original engine and cylinder head, as well as its correct body number. Our collector has carried out some improvements, such as the addition of two small USB sockets under the dashboard. The discretion of this operation testifies to the concern for perfection that guided the restoration of this car.



Provenant de l'importante collection d'un passionné belge

238

1961 JAGUAR TYPE E 3,8L SÉRIE I CABRIOLET « PLANCHER PLAT »

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° 875898

100.000 - 150.000 €

- La version de la Type E la plus désirable
- Restauration ancienne patinée
- Moteur d'origine

- *The most desirable version of the E-Type, "flat floor"*
- *Old patinated restoration*
- *Matching original engine*

Quand elle a été achetée en 1998 par son précédent propriétaire, un important collectionneur belge, cette Type E Série I plancher plat se trouvait dans le sud de la France depuis au moins 1995. Ce collectionneur a gardé dans sa résidence de Saint-Jean-Cap-Ferrat ce modèle né la première année de production, tout en lui faisant bénéficier d'une restauration complète. C'est en 2010 que son propriétaire actuel en a fait l'acquisition avec son ancienne carte grise française, et n'a pas hésité à l'utiliser régulièrement. Ainsi, elle est aujourd'hui dans un bel état d'usage, présentant l'attrait des restaurations anciennes de qualité. Pour en faciliter la conduite dans la circulation actuelle, elle a été équipée d'un alternateur moderne, d'un radiateur en aluminium et d'un autoradio Kenwood.

Dotée de son moteur d'origine, c'est une des versions de la Type E les plus intéressantes avec la forme la plus pure de la première année et le plancher plat qui caractérise les rares survivantes. La carrosserie cabriolet apporte un plaisir de conduite incomparable, accompagné de la sonorité grave et puissante du 6-cylindres XK qui a écrit la légende de la marque en remportant trois fois les 24 Heures du Mans.

When purchased in 1998 by its previous owner, a prominent Belgian collector, this E-Type Series I flat floor had been in the south of France since at least 1995. This collector kept it in his residence in Saint-Jean-Cap -Ferrat. This E-Type, made in the first year of production, was comprehensively restored. It was in 2010 that its current owner acquired it with its old French registration document, and used the car regularly. Thus, it is today in a good used condition, presenting the attraction of old quality restaurations. To make it easier to drive in today's traffic, it has been fitted with a modern alternator, an aluminum radiator and a Kenwood car radio. With its original engine, it is one of the most interesting versions of the E-Type in its purest form from the first year and a rare flat floor survivor. The cabriolet body provides incomparable driving pleasure, accompanied by that powerful sound of the 6-cylinder XK engine, which wrote the legend of the brand by winning the 24 Hours of Le Mans three times.



Provenant de l'importante collection d'un passionné belge

239

1989 PORSCHE 911 3,2L JUBILE

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° WPOAB0914KS121034

60.000 - 80.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Rare version Jubile
- Nombreuses options désirables
- Bel état d'origine

- *Rare Jubile version*
- *Numerous desirable options*
- *Lovely original condition*

Vendue neuve aux États-Unis, cette voiture a ensuite été exportée au Japon (période pour laquelle nous disposons d'un dossier de titres de circulation et de factures) avant de revenir en 2010 en Europe pour être immatriculée en Allemagne. Notre collectionneur l'a achetée en 2011 et, depuis, cette voiture a peu roulé et se trouve dans un superbe état d'origine. Il s'agit d'une rare version "Jubile" destinée aux Etats-Unis (option 098) et proposée par le constructeur pour célébrer les 25 ans de la 911.

Avec une magnifique teinte « black satin », cette Porsche 911 présente une sellerie en cuir blanc très bien conservé, réhaussé d'un liseré qui rappelle la couleur carrosserie. La liste d'option dont est équipée cette 911 ne manque pas d'intérêt, avec en particulier : toit ouvrant électrique, essuie-glace à fonctionnement intensif, lave-phares, essuie-glace arrière, régulateur de vitesse, haut-parleur supplémentaire, amplificateur de basses, sellerie spéciale... De plus, cette voiture est dotée de la désirable boîte de vitesses Getrag G50, plus facile à utiliser que la boîte Porsche vieillissante.

Dans son état d'origine de belle facture, entretenu par le mécanicien de notre collectionneur et avec ses nombreuses options, cette Porsche 911 Jubile allie son exclusivité au charme d'un modèle dont le plaisir de conduite n'est plus à démontrer.

Sold new in the United States, this car was then exported to Japan (registration documents and invoices for this period are included in the file) before returning to Europe in 2010 to be registered in Germany. Our collector bought it in 2011 and since, the car has barely been used and is in superb original condition. This is a rare "Jubile" version intended for the United States (option 098) and offered by the manufacturer to celebrate the 911's 25th anniversary.

Painted in a gorgeous black satin colour, this Porsche has a highly well-preserved white leather upholstery, enhanced with an edging reminiscent of the bodywork colour. It is equipped with a long list of interesting options such as: electric sunroof, windscreen wiper with intensive operation, headlight washers, rear windscreen wiper, cruise control, additional loudspeaker, bass amplifier, special upholstery... Furthermore, this car is fitted with the desirable G50 gearbox, easier to use than the old Porsche gearbox.

In its beautiful original condition, numerous extras and maintained by our collector's mechanic, this Porsche 911 Jubile connects its exclusivity with the charm of this model and of which the driving pleasure no longer needs to be proven.



240

1970 PORSCHE 914/6

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° 914 043 0248
Moteur n° 6520984

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

- Restauration exceptionnelle par la Carrozzeria Touring
- Performance ébouriffante avec son moteur préparé
- Modèle rare et original

- *Exceptional restoration by the Carrozzeria Touring*
- *Spine-tingling performance from its tuned engine*
- *Rare, original model*

Un document Porsche officiel confirme que cette voiture est bien une 914/6 d'origine, sortie d'usine en mars 1970 de couleur "Irish Green" avec intérieur en simili marron et volant cuir. Elle était destinée aux États-Unis et a été vendue à son premier propriétaire par l'intermédiaire de l'agent Porsche de Boston. De 1998 à 2000, cette voiture était en Angleterre, puis a été vendue en France. C'est en 2011 qu'elle a été achetée par le propriétaire actuel par l'intermédiaire d'un professionnel du sud-ouest de la France. Souhaitant que cette 914/6 soit parfaite, notre collectionneur belge a investi beaucoup de temps et d'argent dans ce but. Il a envoyé la voiture chez le carrossier italien Carrozzeria Touring à qui il avait déjà confié d'autres restaurations, et elle est revenue dans un état superbe, dans son éclatante teinte verte qui rappelle le Viper Green. Le toit a lui aussi été repeint dans cette même couleur.

En 2014 les carburateurs Weber ont été révisés et, à la suite de la restauration du moteur (probablement un 2,4 litres bien préparé), la voiture est passée au banc d'essai et la puissance mesurée s'est élevée à près de 200 ch DIN aux roues arrière, dès 3 500 tr/mn. Notre collectionneur nous a confirmé que les performances de cette voiture étaient impressionnantes.

La restauration est d'une telle qualité que son prix dépasse de toute évidence la valeur de la voiture : une opportunité rare, pour un modèle peu courant qui se démarque des Porsche traditionnelles par son moteur central.

An official document from Porsche confirms that this is indeed an original 914/6, which left the factory in March 1970, finished in 'Irish Green' with a brown leatherette interior and leather steering wheel. It was intended for the US market and was sold to its first owner by the Porsche dealer in Boston. From 1998–2000, it was in England, before being sold in France. Its current owner, a Belgian collector, bought it in 2011 through a specialist in south-west France. He wanted the 914/6 to be perfect and invested a great deal of time and money to this end. He sent the car to the Italian coachbuilder Carrozzeria Touring, whom he had already entrusted with other restorations, and it came back in superb condition, in a vivid shade of green reminiscent of Porsche's 'Viper Green'. The roof was also repainted in the same colour.

In 2014, the Weber carburettors were overhauled and after the engine – probably a highly-tuned 2.4-litre – had been restored, the car was dyno tested, recording power of nearly 200 bhp (DIN) at the rear wheels at 3500 rpm. Our client confirmed the car's impressive performance.

This restoration is to such a high standard that it clearly exceeds the value of the car: it is a rare opportunity to acquire an unusual model which stands out from traditional Porsches thanks to its mid-engined layout.



Provenant de l'importante collection d'un passionné belge

241

1955 JAGUAR XK 140 ROADSTER

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis nº S812781DN

90.000 - 130.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Restauration de grande qualité
- Améliorations discrètes et intelligentes
- Overdrive d'origine

- *High quality restoration*
- *Discreet and intelligent improvements*
- *Original overdrive*

Appartenant dans les années 2000 à un collectionneur de Seattle, aux États-Unis, cette XK 140 roadster est arrivée en Belgique en 2003, avant d'intégrer notre collection. Elle était alors blanche avec intérieur noir mais avait l'avantage d'être équipée de son bloc moteur d'origine et d'un overdrive, option très appréciée.

Comme toutes les voitures de la collection, elle a fait l'objet d'une restauration dans le but de retrouver tout son chic et de pouvoir être utilisée régulièrement. La remise en état a réclamé plus de trois ans de travaux et, aujourd'hui, ce roadster présente un belle peinture bleu ciel, réhaussée par les roues à rayons chromés. L'intérieur en cuir noir est légèrement patiné, témoignant d'un usage soigneux. Comme l'ensemble des voitures de notre collectionneur, elle est dotée sous le tableau de bord d'allume-cigares permettant de maintenir en charge un appareil électronique. De plus, dans le but de pouvoir rouler sans souci, elle est équipée d'un radiateur en aluminium et de ventilateurs additionnels. Une révision d'usage a été effectuée en juin 2022 au garage MV Classic Car.

Avec une restauration ancienne qui a remarquablement résisté au temps, son bloc-moteur d'origine et son overdrive lui aussi d'origine, ce roadster XK 140 fera le bonheur de ceux qui sauront profiter du charme d'une merveilleuse sportive anglaise.

Owned by a collector from Seattle in the United States around the 2000s, this XK 140 Roadster reached Belgium in 2003, before joining our collection. It was then white with black interior but had the benefit of being equipped with its original engine block and an overdrive, a very popular option.

Like all cars in this collection, it has been restored in order to regain all its glory and have the ability to be used regularly. Over three years of work was required for the restoration and today, this roadster is presented in a beautiful sky-blue paint, enhanced by chrome wire wheels. The black leather interior is slightly patinated, demonstrating its careful use. Like all of our collector's cars, it is fitted with cigarette lighters under the dashboard to keep an electronic device charged. Furthermore, it is equipped with an aluminium radiator and additional fans, in order to guarantee a smooth drive. A standard service was carried out in June 2022 at the MV Classic Car garage.

With a past restoration that has remarkably withstood the test of time, its original engine block and the original overdrive, this XK 140 roadster will delight those who know how to take advantage of the charm from a wonderful English sports car.



Provenant de l'importante collection d'un passionné belge

242

Un des 20 exemplaires construits / *One of only 20 examples built*

1976 PORSCHE 911 CARRERA 2,7L MFI TARGA POLICE BELGE

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° 9116619012
Moteur Type 911/83 AT
n° 6650306

120.000 - 180.000 €

- Modèle rarissime à l'histoire documentée
- Moteur 2,7L Carrera de 210 cv légendaire
- Restauration récente superbe

- *Very rare model, documented history*
- *Legendary 210 bhp 2,7L Carrera engine*
- *Superb recent restoration*

Cette voiture est une incroyable rareté car c'est une des 20 Porsche 911 Carrera Targa à moteur 2,7L, type 911/83 développant 210 cv, spécialement fabriquées en 1976 pour la police belge. Après avoir utilisé des 911E coupé, la police a souhaité une voiture ouverte afin de pouvoir faire signe aux conducteurs interceptés. Porsche a proposé des versions Targa : en 1976, la police belge a reçu 20 Porsche 911 Targa, dotées d'un moteur de Carrera 2,7L, ce qui permettait à ce bolide de dépasser 240 km/h.

La voiture que nous proposons, dotée d'un numéro de châssis spécifique, fait partie de cette série tout à fait hors du commun. Elle est accompagnée d'un dossier comportant des documents d'époque qui permettent d'en suivre l'histoire. Après avoir servi dans la police, elle a été vendue aux enchères en avril 1981 et le bordereau d'achat original des recettes domaniales à Bruxelles précise qu'elle se trouvait à la caserne Rolin. C'est là que son premier propriétaire civil en a pris possession, avant de l'amener au garage D'Ieteren pour une grande révision, avec remplacement du moteur en échange-standard sur facture. Après le décès du premier propriétaire, sa compagne a vendu la voiture à notre collectionneur qui a alors fait procéder à une restauration qui a duré plusieurs années, pour un magnifique résultat dont nous avons une partie des factures.
Rien n'a été laissé au hasard et la carrosserie, la mécanique ainsi que l'intérieur ont été entièrement revu. Cette voiture combine originalité, rareté, carrosserie Targa découverte, et puissance de la RS : un cocktail fascinant pour tout amateur de Porsche.

This car is an absolute rarity, being one of the twenty Porsche 911 Carrera Targas with a 210 bhp, 2,7L type 911/83 engine, built specially for the Belgian police in 1976. Having previously used the 911E coupé, the police wanted an open car so they could signal to drivers being intercepted. Porsche proposed Targa versions and in 1976 the Belgian police received twenty Porsche 911 Targas with the 2.7-litre Carrera engine, giving a top speed of over 240 km/h.

The car on offer, with a specific chassis number, is one of this highly unusual series. It comes with a file containing period documents that allow us to follow its history. Having served in the police force, it was sold at auction in April 1981, and the original purchase slip from the Belgian authorities indicates that it came from Rolin station. It was from here that the first civil owner took possession of the car, taking it to the D'Ieteren garage for a full-scale service, at which point the engine was exchanged for an invoiced, reconditioned one. Following the death of the first owner, his wife sold the car to our collector who proceeded to carry out a restoration lasting several years. The result was magnificent and we have part of the invoices for this work. Nothing was left to chance and the bodywork, mechanics and interior have been completely refurbished. This car has originality, rarity, an open Targa body and the power of an RS : a formidable cocktail for any Porsche enthusiast.



Provenant de l'importante collection d'un passionné belge

243

1973 DINO 246 GTS

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° 06846

350.000 - 450.000 €

- Restauration de très grande qualité
- Couleur d'origine "Rosso Chiaro"
- Historique suivi et documenté par M. Bartz
- Une des plus belles GTS européennes existantes

- *High-quality restoration*
- *Original colour of 'Rosso Chiaro'*
- *Continuous history, documented by M. Bartz*
- *One of the finest European GTS models in existence*

Pour cette Dino 246 GTS dans un état splendide, un récapitulatif historique établi par Matthias Bartz, spécialiste de la Dino et auteur du volumineux ouvrage Dino Compendium, permet d'en suivre l'histoire. Sortie d'usine le 12 juillet 1973, elle a été livrée neuve au distributeur Parauto Snc, à Gênes, qui l'a vendue à son premier propriétaire, M. Mitolo. De couleur "Rosso Chiaro" avec sellerie en vinyle noir, elle a connu ensuite cinq propriétaires successifs en Italie jusqu'à 1993, année de son exportation en Espagne chez M. Bonomi (Barcelone). C'est auprès de ce dernier qu'en 2006, notre collectionneur belge en a fait l'acquisition par l'intermédiaire d'un marchand. Au fil de ses six propriétaires successifs, cette voiture a reçu plusieurs immatriculations toutes connues dont la première à Gênes : GE 558318.

Lorsque qu'elle est arrivée dans la collection de l'actuel propriétaire, elle était de couleur noire et il a décidé de lui rendre sa teinte « Rosso Chiaro » d'origine. Il l'a donc envoyée à la Carrozzeria Granturismo Milano (qui a pris ensuite le nom de Carrozzeria Touring), qui a effectué un travail d'une stupéfiante qualité. Le dossier contient quelques photos de cette restauration qui, plus de 12 ans plus tard, n'a pas bougé d'un pouce.
La mécanique est à l'avenant : une fiche de test au banc d'essai montre une puissance de 180 ch aux roues arrière dès 3 250 tr/mn. Selon le propriétaire, le kilométrage de 30 812 km serait celui d'origine.

Dans sa couleur rouge de toute beauté, avec un intérieur impeccable en cuir noir et rouge, cette Dino 246 GTS découvrable, livrée avec sa trousse à outils incomplète, rend hommage aux qualités esthétiques et dynamiques de ce modèle emblématique, dessiné d'un trait magistral de Pininfarina.

This Dino 246 GTS is in splendid condition, and a summary prepared by Matthias Bartz, the Dino specialist and author of the comprehensive work Dino Compendium, enables us to follow its history. It left the factory on 12 July 1973 and was delivered new to the distributor Parauto Snc. in Genoa, who sold it to its first owner, Sig. Mitolo. Finished in 'Rosso Chiaro' with black Skai upholstery, it had five further owners in Italy until 1993, when it was exported to Spain by Sr. Bonomi in Barcelona. Our Belgian client bought the car through a dealer from Bonomi in 2006. In the hands of its six successive owners, the car had several different registration numbers, all of which are known, including the first in Genoa: GE 558318.

When it joined its current owner's collection, it was painted black, and he decided to return it to its original 'Rosso Chiaro'. He therefore dispatched it to the Carrozzeria Granturismo Milano (later known as Carrozzeria Touring), who did a job to a stunningly high standard. The file includes some photos from this restoration, and 12 years later it has not changed one iota. The engine is every bit as good: a dyno chart shows power at the rear wheels of 180 bhp at 3250 rpm. The owner believes the mileage shown of 30,812 km to be that from new.

In its beautiful shade of red, with an immaculate interior in black and red leather, this Dino 246 GTS Spyder, supplied with its tool kit (which is incomplete), pays tribute to the aesthetic and dynamic qualities of this iconic model, masterfully designed by Pininfarina.













Provenant de l'importante collection d'un passionné belge

244

1988 FERRARI TESTAROSSA

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° 76153
Moteur n° F113B*11605*

60.000 - 100.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Depuis 20 ans dans la collection
- Vendue neuve par le Garage Francorchamps de Bruxelles
- Carnets, moteur d'origine

- *20 years in the collection*
- *Sold new by Garage Francorchamps in Brussels*
- *Manuals, original engine*

Cette voiture a été vendue neuve par le célèbre Garage Francorchamps, de Bruxelles, à un acheteur demeurant à Olne, en Belgique. Le carnet d'entretien est tamponné par le Garage Francorchamps jusqu'en 2000, alors que la voiture avait parcouru 55 000 km. Certaines factures de cette époque sont incluses au dossier.

Cette voiture est entrée dans la collection au début des années 2000, le compteur affichant alors quelque 60 000 km. Aujourd'hui, ce chiffre s'élève à 72 685 km : c'est donc une voiture qui a assez peu roulé, ce qui lui permet de présenter un état enviable. La carrosserie est très belle, grâce à un voile de peinture posé il y a quelques années, et l'intérieur montre un cuir de sièges en état d'usage. Les jantes non conformes à l'origine ont été installées par notre collectionneur dans le but de disposer d'une monte aux dimensions plus faciles à trouver. Le système d'échappement donne au 12-cylindres à plat de 5 litres et 428 ch une sonorité particulièrement grisante : rappelons que lors de son lancement, ce modèle avait défrayé la chronique tant par son esthétique ravageuse signée Pininfarina que par ses performances de supercar.

Cette belle Testarossa, accompagnée de son carnet d'entretien et d'utilisation et de son certificat de conformité belge d'origine, présente l'avantage d'être depuis 20 ans entre les mêmes mains.

This car was sold new by the famous Garage Francorchamps from Brussels to a buyer from Olne, Belgium. The service manual was stamped by Garage Francorchamps until 2000, when the car had covered 55,000 km. Some invoices from this period are included in the file.

This car entered the collection in the early 2000s, the odometer then showing some 60,000 km. Today, this figure stands at 72,685 km ; it is a car that has been used sparingly, resulting in this nice condition. The bodywork is very beautiful, thanks to a veil of paint from a few years ago, and the interior features leather seats in used condition. The rims which do not conform to the origin, were installed by our collector so that easier-to-find tires can be fitted. The exhaust system of this 428bhp Flat-12 5-litre unit provides a particularly exhilarating sound. Let's remember that at the time of its launche, this model had hit the headlines both for its devastating Pininfarina design, as well as its supercar performance. This beautiful Testarossa, which comes with a service manual and its original Belgian certificate of conformity, has the advantage of being in the same hands for 20 years.



Provenant de l'importante collection d'un passionné belge

245

Certification Ferrari Classiche */ Ferrari Classiche certification*

1979 FERRARI 512 BB

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° 30097
Moteur n° F102B000*00531*

200.000 - 250.000 €

- État d'origine superbe
- Vendue neuve en Allemagne
- Moteur et couleur d'origine

- *Superb original condition*
- *Sold new in Germany*
- *Original engine and colour*

Cette voiture en magnifique état d'origine a l'avantage de bénéficier d'une certification Ferrari Classiche effectuée en 2010 et qui confirme son historique. Vendue neuve en décembre 1979 à Düsseldorf, en Allemagne, elle était de couleur « Rosso Chiaro » avec sellerie en cuir noir et inserts rouges.

C'est en 2012 que notre collectionneur en a fait l'acquisition et, peu après, il a soumis cette Ferrari 512 BB à un passage au banc d'essai, ce qui a permis de mesurer une puissance de plus de 350 ch à 3 450 tr/mn. On imagine les accélérations particulièrement vigoureuses qu'entraîne un tel chiffre ! En 2018, le propriétaire a fait procéder à une révision par son mécanicien personnel.

Aujourd'hui, cette voiture affiche 31 844 km et se présente dans un état superbe, avec son moteur et sa boîte de vitesses d'origine (donc « matching numbers »). La couleur de carrosserie est elle aussi d'origine et les sièges semblent l'être également, seuls les inserts rouges ayant laissé place à des éléments noirs.

Cette belle 512 BB est vendue avec son cric, son classeur de certification et sa pochette contenant des manuels récents. Cette brillante berlinette Ferrari à moteur central, qui porte la griffe Pininfarina, fera le bonheur de tout amateur friand de conduite sportive et de puissance bien maîtrisée.

This car is in magnificent original condition and benefits from a Ferrari Classiche certification carried out in 2010, which confirms its history. Sold new in December 1979 in Düsseldorf, Germany, it was finished in 'Rosso Chiaro' with black leather upholstery with red inserts.

Our client acquired the car in 2012 and had the Ferrari 512 BB dyno-tested shortly afterwards: it recorded a power output of over 350 bhp at 3450 rpm. It is easy to imagine the particularly vigorous acceleration resulting from this figure! In 2018, the owner had the car serviced by his personal mechanic.

Today, the car shows 31,844 km on the odometer and is in superb condition, with its original engine and gearbox (i.e. 'matching numbers'). The body is also in its original colour, while the seats likewise appear original, only the red inserts having been replaced by black items.

This lovely 512 BB will be sold with its jack, certification binder and document wallet containing recent manuals. This brilliant mid-engined Ferrari berlinetta, designed by Pininfarina, will delight any enthusiast who enjoys a sporty drive and well-controlled power.



Provenant de l'importante collection d'un passionné belge

246

2005 FORD GT

Titre de circulation luxembourgeois
Luxembourg title

Châssis n° 1FAFP90S15Y400658

280.000 - 350.000 €

- Livrée neuve en Allemagne
- Superbe état d'origine
- Supercar puissante et fiable

- *Delivered new in Germany*
- *Superb original condition*
- *Powerful and reliable supercar*

Cette supercar a l'avantage de se présenter dans un magnifique état d'origine. Comme en témoigne son certificat d'origine Ford, elle a été vendue le 7 octobre 2005 par Ford Cologne, en Allemagne, et faisait partie dès le départ des exemplaires destinés à l'Europe. En 2008, elle appartenait à un collectionneur allemand de la région de Radebeul, auprès de qui notre amateur belge en a fait l'acquisition en juillet 2010. Il avait été séduit par la sobriété de la robe noire dépourvue de bandes blanches : selon ses dires, le premier propriétaire avait demandé cette présentation particulière.

La voiture est accompagnée de son manuel d'utilisation et de son carnet d'entretien qui indique qu'en 2006, lors de sa révision au Schwabengarage de Stuttgart, elle n'avait parcouru que 6 700 miles. Elle en affichait 10 790 lors de sa deuxième révision dans le même établissement et, juste avant son achat par son propriétaire actuel, elle a fait l'objet d'une intervention au Sachsengarage : le kilométrage s'élevait alors à 16 666 miles.

Affichant aujourd'hui 21 184 miles d'origine, cette voiture se montre particulièrement soignée. Très bien conservée, la peinture est sans doute d'origine et ne présente que quelques traces d'impacts de gravillons sur le nez. L'habitacle en cuir noir, doté d'un autoradio Sanyo, est aussi de belle présentation, avec son esthétique flatteuse rappelant l'aménagement de la Ford GT40 de compétition, celle qui a signé les plus belles pages de l'histoire en course de la marque américaine.

Allemande d'origine, vendue avec ses carnets dans une belle livrée noire, c'est une puissante supercar qui ne demande qu'à être collectionnée et utilisée !

This supercar has the benefit of being presented in a magnificent original condition. As stated by its original Ford certificate, it was sold on 7 October 2005 by Ford Köln (Germany) and was from the beginning part of examples targeted for Europe. In 2008, it was owned by a German collector based in the Radebeul region, from whom our Belgian enthusiast acquired it in July 2010. He was then seduced by the sobriety of the black coloured bodywork deprived of white stripes: according to him, the first owner had requested this specific presentation.

The car comes with its owner's manual and service logbook, which stated that it had a mileage of only 6,700 miles when it was serviced at Stuttgart's Schwabengarage in 2006. It then displayed 10,790 miles during its second service in the same garage and, just before its purchase by the current owner, it was subject to yet another service at the Sachsengarage when the mileage was at 16,666 miles at the time.

Now displaying 21,184 original miles on the odometer, this car is particularly well-cared for. Very well-preserved, the paintwork is most probably original and shows only few traces of gravel impact on the nose. Equipped with a Sanyo car radio, the black leather interior is also beautifully presented, with its flattering aesthetic reminiscent of the Ford GT 40 racing car design, which has written the most beautiful pages in motorsport history for this American brand.

Originally German, sold with its manuals in a beautiful black livery, this is a powerful supercar that just wants to be collected and driven!













Provenant de l'importante collection d'un passionné belge

247

Un des 16 cabriolet 3,2L TLU M491 produits en 1987/ *One of 16 cabriolets 3.2L TLU M491 produced in 1987*

1987 PORSCHE 911 3,2L CABRIOLET TURBO LOOK USINE

Titre de circulation US
Dédouanné dans l'UE
US title
EU customs cleared

Châssis nº WPOEB0919HS171809

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

- Rarissime cabriolet 3,2 L Turbo Look Usine M491
- Historique documenté, désirable Triple black
- Nombreuses options désirables

- *Very rare 3.2 L convertible Works Turbo Look M491*
- *Documented history, desirable Triple black*
- *Numerous desirable options*

Grâce au dossier Car Fax accompagnant cette voiture, son historique aux États-Unis peut être suivi avec précision de 1987 jusqu'à son importation en Europe en 2012, date à laquelle elle avait parcouru environ 58 000 miles. Elle appartenait à un amateur de Hambourg lorsqu'elle a été dénichée par notre collectionneur, séduit par ses spécifications. Les cabriolets 911 comportant l'option Turbo Look (491) d'origine sont en effet particulièrement rares : 16 exemplaires en 1987, au total 290 de 1984 à 1989. De plus, celui-ci est équipé d'une capote électrique et d'un différentiel autobloquant, et présente la combinaison de couleurs préférée de notre collectionneur, « triple black ». Le dossier contient un « Certificate of Authenticity » Porsche qui détaille toutes les options de ce modèle très bien équipé dont, en plus de celles mentionnées plus haut : couvre-tonneau, lave-phares, sièges sport, chauffage automatique, régulateur de vitesse, alarme, compartiment bagages en velours noir, radio lecteur de cassette... Cette voiture très bien documentée a été révisée en 2021 et le compteur en kilomètres que notre collectionneur a fait installer affiche 16 793 km. Elle se présente dans un état très satisfaisant tant extérieur qu'intérieur avec un cuir noir assez bien conservé.

Avec l'exclusivité de ses rares options et son état bien préservé d'origine, ce cabriolet Turbo Look ne manquera pas d'attirer l'attention des connaisseurs.

Thanks to the Car Fax file included with this car, its history in the United States can precisely be traced from 1987 until its importation into Europe in 2012, with approximately 58,000 miles on the odometer at that time. It was owned by an enthusiast from Hamburg when it was discovered by our collector who was seduced by its specifications. 911 cabriolets with the original Turbo Look option (491) are indeed particularly rare: 16 examples in 1987 and 290 in total between 1984 and 1989. Additionally, this one is equipped with an electric soft top and a self-locking differential; it also features our collector's favourite colour combination, called "triple black". A Porsche certificate of authenticity is included in the file, which details all the options of this highly well-equipped model, such as (in addition to the ones mentioned above): tonneau cover, headlight washers, sports seats, automatic heating, cruise control, alarm, black velvet luggage compartment, radio cassette player... This very well documented car was serviced in 2021 and the odometer installed by our collector displays 16,793 km. It is in very satisfactory condition both inside and out, with fairly well-preserved black leather.

Combining the exclusivity of its rare options and its well-preserved original condition, this Turbo Look convertible will certainly attract the attention of connoisseurs.



248

1989 PORSCHE 911 3,2L SPEEDSTER TURBO LOOK

Titre de circulation belge
Belgian title
Châssis n° WPOZZZ91ZKS152379

150.000 - 200.000 €

- Exceptionnel état d'origine
- Version rare
- Superbe livrée Schwarz d'origine

- ***Exceptional original condition***
- ***Rare version***
- ***Stunning original Schwarz livery***

Vendue neuve en Allemagne (code C00), cette 911 Speedster Turbo Look est notamment équipée des options suivantes : différentiel a blocage 40% (M220) et sièges de sport à réglage vertical électrique gauche/droit (M383/387). Notre collectionneur belge en a fait l'acquisition en 2010 via un professionnel franco-suisse, qui égara les carnets de la voiture et elle affichait 24 500 km. Elle appartenait alors à un collectionneur parisien, qui l'avait lui-même achetée en 2008 à Monaco où elle était arrivée en 2007. Indiquant aujourd'hui 28 832 km au compteur, cette voiture est dans un état d'origine absolument magnifique. Sa peinture noire est probablement celle d'origine et présente encore tout son éclat. Notre collectionneur affectionnait tout particulièrement la finition « triple black » (carrosserie, intérieur et capote noirs), qui est celle de cette 911 Speedster mais aussi de son cabriolet Porsche 911 Carrera 3,2 litres. L'intérieur est comme neuf, le cuir des sièges est à peine plissé et le tableau de bord est irréprochable. Le pare-brise devra être remplacé car il présente une fissure dans sa partie basse.

Produite à 2 100 exemplaires environ, la 911 Speedster fait partie des modèles recherchés. Dans un tel état, c'est une belle opportunité pour l'amateur du genre.

Sold new in Germany (code C00), this 911 Speedster Turbo Look is notably fitted with the following options: 40% locking differential (M220) and sports seats with left/right electric vertical adjustment (M383/387). Our Belgian collector acquired it in 2010 with a mileage of 24,500 km through a Franco-Swiss professional, who lost the car's manuals. It was then owned by a Parisian collector, who had bought it in 2008 in Monaco, where it had arrived in 2007. This car is in absolutely stunning original condition and now displays 28,832 km on the odometer. Its black paint is likely to be original and still has all its splendour. Our collector was particularly fond of the "triple black" finish (black bodywork, interior and soft top), which is the same as his 3.2-litre Porsche 911 Carrera convertible. The interior is like new, the seats' leather is barely pleated and the dashboard is immaculate. The windshield will have to be replaced due to a crack on its lower part.

Produced in approximately 2,100 units, the 911 Speedster is a very sought-after model and represents a great opportunity in its current condition.



Provenant de l'importante collection d'un passionné belge

249

1992 PORSCHE 968 CABRIOLET

Titre de circulation luxembourgeois
Luxembourg title

Châssis n° WPOZZZ96ZPS830267

25.000 - 35.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- État d'origine superbe
- Couleur originale et attrayant en cabriolet
- Puissant moteur 3 litres

- ***Superb original condition***
- ***Original colour, attractive convertible***
- ***Powerful 3-litre engine***

N'ayant connu que deux propriétaires depuis 2010, cette voiture est exceptionnellement accompagnée de son carnet d'entretien tamponné sans interruption de 1992 à 2020, ce qui traduit un soin tout particulier apporté à sa préservation. Livrée neuve en Allemagne où elle a toujours été entretenue jusqu'au kilométrage de 76 080 km, elle n'en affiche aujourd'hui que 77 418 km. Cela contribue à expliquer l'état d'origine absolument magnifique de ce cabriolet Porsche 968 qui, de plus, est équipé de plusieurs options intéressantes : sièges avant chauffant, autoradio Blaupunk, jantes de 17 pouces, régulateur de vitesse, climatisation, et boîte de vitesses Tiptronic qui apporte un confort de conduite très apprécié de notre collectionneur pour cruiser. Par ailleurs, l'on peut souligner la couleur « Améthyste » tout à fait originale, mariée à une sellerie en cuir gris qui, alliée aux garnitures en bois du tableau de bord, donne un chic très original. Détail amusant : la couleur extérieure est presque identique à celle de la 964 RS de notre collectionneur.

Cette Porsche 968 cabriolet est vendue avec le carnet d'entretien mentionné plus haut, son manuel d'utilisation, le mode d'emploi de l'autoradio et un ensemble de factures et d'expertises. Belle occasion de s'offrir un modèle peu banal et particulièrement performant, avec son moteur 3 litres de 239 ch.

With just two owners since 2010, this car is exceptional in having its service logbook stamped without any interruption from 1992 to 2020, which reflects the kind of care taken for its preservation. Delivered new in Germany where it was serviced up to the mileage of 76,080 km, it displays only 77,418 km today. This explains the magnificent original condition of this Porsche 968 convertible which, additionally, is equipped with several interesting options: heated front seats, Blaupunkt car radio, 17-inch rims, cruise control, air-conditioning, and Tiptronic gearbox providing driving comfort which was appreciated by our collector.

Moreover, we can highlight the very chic combination of the original "Amethyst" colour and grey leather upholstery with the wooden trim of the dashboard. Interesting detail: the exterior colour is almost identical to that of our collector's 964 RS.

This Porsche 968 cabriolet is sold with its service logbook, its user manual, the instructions for the car radio and a set of invoices and expert reports. A great opportunity to buy an unusual and particularly high-performance model, with its 239bhp 3-litre engine.



Provenant de l'importante collection d'un passionné belge

250

1992 PORSCHE 964 CARRERA RS

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° WPOZZZ96ZNS491313
Moteur n° 62N82032

120.000 - 160.000 €

- Couleur d'origine rare et spectaculaire
- Historique documenté depuis 2000
- Kilométrage raisonnable

- *Rare and spectacular original colour*
- *Documented history since 2000*
- *Reasonable mileage*

Comme le confirme une attestation de Porsche Belgique, cette voiture a été vendue neuve le 13 mars 1992 à une concession allemande. A la fin des années 1990, elle appartenait à un amateur basé à Roth, en Allemagne, avant d'être acquise par un collectionneur d'Alsace, puis un autre de Haute-Savoie. On la retrouve ensuite chez un amateur belge qui l'a cédée au début des années 2010 à notre collectionneur.

Le carnet d'entretien est probablement un duplicata car le premier tampon date de 1997, la voiture affichant alors 11 827 km. Sa présence et celle d'un ensemble de factures permettent de suivre le kilométrage et les principales interventions mécaniques. En 2003, à moins de 25 000 km, elle a reçu une barre antirapprochement Techart et des harnais Sparco dont elle est encore équipée. En 2010, elle avait parcouru 67 000 km et, en 2014, le dernier tampon du carnet et une facture indiquent une révision au Centre Porsche Penders de Liège pour une somme de près de 8 000 €, à 70 300 km. Un peu plus tard la même année, une expertise fait état de 70 543 km et au moment de préparer ce catalogue le compteur affichait 71 480 km.

Dotée de son moteur d'origine et habillée de sa rare teinte "Améthyste métallique" (code F9) d'origine, cette Porsche 964 RS présente un état de préservation semblant satisfaisant, propre à séduire les amateurs de ce modèle à refroidissement par air.

As a certificate from Porsche Belgium confirms, this car was sold new on 13 March 1992 to a German dealership. At the end of the 1990s, it belonged to an enthusiast based at Roth, in Germany, before being bought by a collector from Alsace and then another from Haute-Savoie. It was later owned by a Belgian enthusiast, who sold it to our collector at the start of the 2010s.

The service booklet is probably a duplicate, as the first stamp is dated 1997, when the car had covered 11,827 km. The car's mileage and the major mechanical work done can be tracked from this booklet and a set of bills. In 2003, at less than 25,000 km, it was equipped with a Techart strut brace and Sparco racing harnesses, which are still fitted today. In 2010, it had covered 67,000 km, and the final stamp in the service booklet, in 2014, refers to a service at the Porsche Centre Penders in Liège for nearly 8000 € at 70,300 km. A little later that year, a valuation report noted it had covered 70,543 km; as this catalogue went to press, the odometer was showing 71,480 km.

With its original engine and finished in its rare and original 'Amethyst Metallic' (F9), this Porsche 964 RS appears in satisfactory condition and should appeal to enthusiasts for this air-cooled model.



Provenant de l'importante collection d'un passionné belge

251

1955 JAGUAR XK 140 DHC

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis nº S 817672
Moteur nº G4458-8S

90.000 - 120.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Restauration de très grande qualité
- Élégant mariage du sport et du luxe
- Moteur d'origine, culasse "C"

- *Very high-quality restoration*
- *Elegant combination of sport and luxury*
- *Original engine, "C" cylinder head*

Notre collectionneur a une prédilection pour ce modèle qu'il trouve particulièrement élégant et utilisable, ce qui explique la présence de plusieurs exemplaires dans sa collection, avec chacun ses particularités. Anciennement basée en Californie, la présente voiture était en état d'origine jamais restaurée quand elle a été proposée par Classic Car Service Restaurations, à Anvers, où l'a achetée notre amateur en 2002. Elle était encore munie de ses plaques noires californiennes et avait l'avantage d'être équipée de son moteur d'origine avec culasse « C ». Notre collectionneur va alors faire complètement restaurer cette base extrêmement saine. Le dossier dispose de nombreuses photos permettant d'observer la carrosserie mise à nu, le châssis entièrement revu et la mécanique refaite également. L'ajout d'un ventilateur électrique permet d'éviter les problèmes de surchauffe.

Bien que les travaux aient été effectués il y a 15 ans, l'état de la voiture est encore de toute beauté, avec une sobre et belle peinture noire, une sellerie rouge invitant à y prendre place et un tableau de bord en bois vernis qui apporte du luxe à cet environnement sportif. Comme à son habitude, le propriétaire a fait installer deux prises USB discrètes et un autoradio relié à deux enceintes à l'arrière. Régulièrement suivi depuis sa restauration complète, ce cabriolet XK 140 est sans aucun doute un des plus beaux du marché.

Our collector has a predilection for this model which he finds particularly elegant and usable, and which explains the presence of several examples in his collection, each with its particularities. Coming from California, this car was in original, unrestored condition when it was offered by Classic Car Service Restorations, Antwerp, from where the current owner bought it in 2002. It still had its black California plates and had the advantage of being equipped with its original engine with the "C" cylinder head. Our collector then comprehensively restored this car which had an extremely sound base. The folder has many photos showing the bare bodywork, the overhauled chassis and the refurbished mechanicals. An electric fan was added to avoid overheating problems.

Although the work was carried out 15 years ago, the car is still in beautiful condition, with a sober and beautiful black paint, appealing red upholstery and a varnished wooden dashboard that brings luxury to this sporting environment. As usual, the owner had two discrete USB sockets installed and a car radio connected to two speakers at the rear. Regularly maintained since the restoration, this XK 140 convertible is undoubtedly one of the most beautiful on the market.



Provenant de l'importante collection d'un passionné belge

252

1974 JAGUAR TYPE E V12 ROADSTER

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis nº S1S24947

80.000 - 120.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Modifications de performances et de confort
- Boite 5 moderne
- Restaurée sans considération de coût

- ***Performance and comfort modifications***
- ***Modern 5-speed gearbox***
- ***Restored regardless of cost***

Cette Type E V12 est étonnante car elle a été modifiée à grand frais afin que son utilisation dans la circulation actuelle soit optimale. Aux États-Unis dans les années 80, elle a été importée en Belgique en 1990 et achetée par notre collectionneur en 2002. Il a décidé d'en faire une machine de voyage rapide et confortable et a donc commandé à la société néo-zélandaise Conversion Components un kit d'installation d'une boîte 5 rapports de Toyota Supra, facturé plus de 8 000 HZD. Le dossier de la voiture contient courriers, factures et documentation concernant cette conversion, effectuée ensuite par VB Classic Cars, de Zemst, qui s'est chargé des autres travaux de restauration. Le berceau tubulaire avant, la fameuse tour Eiffel, a été remplacé par un composant chromé et le moteur a bénéficié d'une légère préparation, avec alimentation par 6 carburateurs Weber. Diverses améliorations ont été apportées sur le plan des performances, de la sécurité et du confort, avec par exemple une climatisation moderne et un autoradio Kenwood complété d'un amplificateur puissant et de deux haut-parleurs à l'arrière. A l'issue de la restauration, un passage au banc a permis de mesurer une puissance de 300 ch en-deçà de 3 000 tr/mn, ce qui en dit long sur le couple disponible.

Sur cette Jaguar Type E magnifique, le coût de restauration dépasse la valeur de la voiture, ce qui devrait séduire plus d'un amateur avide de rouler avec une machine puissante et confortable équipé d'une boite mécanique qui en donne la quintessence.

This V12 E-Type is astonishing, as it's been modified at great expense in order for its current usage to be optimal when driving. Located in the United States in the 1980s, it was then imported to Belgium in 1990 and bought by our collector in 2002. He wanted it to be a fast and comfortable driving machine and ordered a Toyota Supra 5-speed gearbox installation kit from the company Conversion Components in New Zealand, invoiced at more than 8,000 HZD. The car's file contains letters, invoices and documentation about this conversion, which was then carried out by VB Classic Cars based in Zemst who also took care of other restoration works. The front tubular cradle (the famous Eiffel Tower) has been replaced by a chrome component and the engine had a light preparation, powered by 6 Weber carburettors. Several improvements were made in terms of performance, safety and comfort such as the modern air conditioning and a Kenwood car radio complemented with a powerful amplifier and two rear speakers. At the end of the restoration, a dynamometer test made it possible to measure a power of 300 hp below 3,000 rpm, which reveals a lot about the available torque. The restoration cost exceeds the actual value of the car, which should attract more than one enthusiast eager to drive a powerful and comfortable machine, equipped with a manual gearbox which makes it even more special.



Provenant de l'importante collection d'un passionné belge

253

1968 LANCIA FLAMINIA 2.8L 3C CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis n° 826.134 1072
Moteur n° 826.100 1256

140.000 - 180.000 €

- Seulement 178 exemplaires !
- Restauration italienne de qualité
- Modèle élégant et raffiné

- ***Only 178 units made!***
- ***High quality Italian restoration***
- ***Elegant and refined model***

L'exemplaire présenté est l'un des 176 exemplaires produits en conduite à gauche et dotés du V6 2.8L à 3 carburateurs, la motorisation la plus puissante. Son précédent propriétaire français, un amateur avisé de la marque turinoise en fit l'acquisition au début des années 2000. En 2012, la voiture fut descendue par la route en Italie pour une restauration complète. LoPane Lab, carrossier italien de renom spécialiste de l'aluminium, s'occupa de la caisse. Elle avait préalablement été décapée à l'eau pour ne pas créer de microfissures dans l'aluminium par les établissements WWT basés à Cerdignano. La teinte d'époque Bleu Lancia a été naturellement appliquée en brillant direct. Pour la mécanique, elle fut révisée chez GialloCorsa à Bergame. Le châssis, le freinage et les suspensions ont été revus. L'échappement et collecteur ainsi que le réservoir sont en inox. La dynamo a laissé place à un alternateur. Un allumage électronique ainsi qu'un ventilateur supplémentaire ont été montés. La sellerie magnolia est du "pieno fiore", elle a été refaite tout comme la capote par les établissements Maieili. Enfin, en 2022 l'embrayage a été changé et la transmission révisée. Cette Lancia constitue une rarissime occasion d'accéder à la version la plus désirable de la lignée dans un état général superbe.

The car on offer is one of 176 left-hand drive examples fitted with the triple carburettor V6 2.8-litre engine, the most powerful one. Its previous French owner, a knowledgeable enthusiast of the Turin-based brand, acquired it in the early 2000s. In 2012, the car was taken to Italy by road for a complete restoration. LoPane Lab, a renowned Italian coachbuilder specializing in aluminum, took care of the body. It had previously been stripped with water so as not to create microcracks in the aluminum by WWT, based in Cerdignano. The Lancia Blue period color was naturally applied as a direct gloss. The engine was overhauled at GialloCorsa in Bergamo. The chassis, brakes and suspensions have been serviced. The exhaust and collector as well as the tank are made of stainless steel. The dynamo gave way to an alternator. Electronic ignition and an additional fan were fitted. The magnolia upholstery is "pieno fiore", it was redone just like the soft top by Maieili. Finally, in 2022 the clutch was changed, and the transmission overhauled. This Lancia, in superbe overall condition, is a rare opportunity to access the most desirable version of the Flaminia family.



Provenant de l'importante collection d'un passionné belge

254

1970 MASERATI GHIBLI 4,7L

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° AM 115 1426
Moteur n° AM 115 1426

180.000 - 240.000 €

- Restauration exceptionnelle dans sa couleur d'origine
- Trois propriétaires documentés depuis l'origine
- Moteur d'origine, vendue neuve à Bruxelles

- *Exceptional restoration in original colour*
- *Three recorded owners from new*
- *Original engine, sold new in Brussels*

Aujourd'hui dans un état exceptionnel, cette Maserati Ghibli n'a connu que trois propriétaires depuis l'origine. Fabio Collina nous a confirmé qu'elle a été livrée neuve en Belgique à la fin 1969, à la filature Oscar Loupar (comme le montre l'ancien titre de circulation), elle a été achetée en 1988 par le collectionneur et constructeur bien connu Edmond Pery qui l'a lui-même cédée à notre collectionneur en 2004. Le dossier comporte l'original du certificat de conformité belge daté du 5 janvier 1970, et la voiture porte la plaque de l'importateur belge d'époque.

Déjà belle d'origine quand il en a fait l'acquisition, notre collectionneur a choisi de la faire restaurer pour lui rendre tout son panache et s'assurer de sa fiabilité. Il l'a confiée en Italie aux meilleurs spécialistes de sa connaissance, dont le carrossier Touring, et cette Ghibli en est revenue dans un état stupéfiant. Que ce soit la carrosserie, l'intérieur ou la mécanique, tout est impeccable. La teinte d'origine Celeste Chiaro a été conservé.

Après cette remise en état, un essai au banc a été effectué en 2011, indiquant une mesure de 250 ch DIN à 3 500 tr/mn, avec une belle courbe de couple. En 2021, lors d'une révision chez MV Classic Cars, la voiture affichait 860 km et, aujourd'hui, le compteur montre 1 528 km, ce qui correspond à la distance parcourue depuis la restauration. Équipée d'une climatisation et de roues à rayons chromés, cette Ghibli de toute beauté est accompagnée de son manuel d'utilisation et du guide des concessions Maserati.

In exceptional condition today, this Maserati Ghibli has had only three owners from new. Fabio Collina confirmed that it was delivered new in Belgium at the end of 1969, to the Oscar Loupar mill (as can be seen on the old registration papers); it was then bought in 1988 by the well-known collector and car maker Edmond Pery, who in turn sold it to our client in 2004. The history file includes the original Belgian certificate of conformity dated 5 January 1970, and the car has the Belgian importer's plate from the time.

It was already in good original condition when he bought it, but our client chose to have it restored to give it back all its panache and ensure it ran reliably. He sent the Ghibli to Italy, to the best specialists he knew, including the coachbuilder Touring, and it came back in stunning condition. The bodywork, the interior, the engine ... everything was faultless. The original colour, Celeste Chiaro, was kept.

After this restoration, a dyno test was carried out in 2011, indicating an output of 250 bhp (DIN) at 3500 rpm, with a strong torque curve. When it was serviced in 2021 by MV Classic Cars, the car was showing 860 km, and today the odometer reads 1528 km, the distance it has covered since the restoration. Fitted with air-conditioning and chrome wire wheels, this beautiful Ghibli comes with its owner's manual and list of Maserati dealers.



Provenant de l'importante collection d'un passionné belge

255

Carrosserie restaurée chez Carrozzeria Touring */ Body restored at Touring*

1967 LAMBORGHINI 400 GT 2+2 PAR TOURING

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° 1036
Moteur n° 1010

400.000 - 600.000 €

- 152e des 248 exemplaires de 400 GT produits
- Elégante combinaison de couleurs d'origine
- « Matching numbers », numéros de châssis et de moteur d'origine

- ***152nd of the 248 400 GTs produced***
- ***Elegant color combination***
- ***"Matching numbers", original chassis and engine numbers***

En 1963, Ferruccio Lamborghini, fabricant de machines agricoles – et client insatisfait de Ferrari – décide de créer la firme éponyme, avec l'ambition de damer le pion au cheval cabré. Les meilleurs ingénieurs sont recrutés, notamment Bizzarrini, illustre concepteur du moteur de la Ferrari 250 GTO, ainsi que Dallara pour le châssis. Un premier prototype, dénommé 350 GTV dessiné par Francesco Scaglione voir le jour dès 1963 et quatre mois seulement après avoir lancé le projet, la 350 GT apparaît au Salon de Genève. La carrosserie a été retouchée par le carrossier Touring, adoptant le fameux châssis tubulaire « superleggera ». Elle accueille un moteur V12 de 3,5 litres de cylindrée, à quatre arbres à cames en tête, qui peut potentiellement développer la puissance de 360 ch, mais est limité à 280 ch sur le modèle de série. Ferrari n'a toutefois pas tardé à apporter sa réponse. La 330 GT lancée en 1963, est équipée d'un moteur de 4 litres de cylindrée. Qu'à cela ne tienne, en 1965, le bloc moteur de la 350 GT passe à 4 litres et sa puissance gagne 40 ch, pour s'établir à 320 ch. Il s'agit donc maintenant de concurrencer la Ferrari 330 GT, disponible depuis peu de temps en version 2+2. Afin de la doter de deux places à l'arrière, l'auto est habilement redessinée par Touring. On remarque que le pavillon est légèrement surélevé et que la chute du toit empiète davantage sur le coffre ; ainsi est née la 2+2. Les modifications sont en réalité plus profondes. Outre l'accroissement du volume intérieur, la longueur de la voiture a augmenté de 14 cm, sans pour autant modifier

In 1963 Ferruccio Lamborghini, a manufacturer of agricultural machinery - and an unsatisfied customer of Ferrari - decided to create the eponymous firm with the ambition of challenging the marque with the prancing horse. The best engineers were recruited, including Giotto Bizzarrini, the illustrious designer of the Ferrari 250 GTO engine, as well as Giampaolo Dallara for the chassis. A first prototype, named 350 GTV, was designed by Franco Scaglione in 1963 and only four months after the launch of the project, the 350 GT was presented at the Geneva Motor Show. The bodywork was redesigned by coachbuilder Touring, adapting the famous tubular chassis "superleggera". The car was powered by a 3.5-liter V12 engine with four overhead camshafts that could potentially develop 360bhp, but limited to 280bhp on the series production model. However, Ferrari was quick to respond. The 330 GT, launched in 1963, was equipped with a 4 liters engine. In 1965, the engine block of the Lamborghini 350 GT went up to 4 liters and its max power gained 40bhp, reaching 320bhp. It was now all set to compete with the Ferrari 330 GT, available recently in a 2 + 2 variant. In order to provide it with two seats in the back, the car was skillfully redesigned by Touring. The roof was slightly raised and the fastback slope of the rear encroached more on to the boot; thus was born the 2+2. The changes were actually more profound. In addition to the









l'empattement. La carrosserie est désormais en acier, il n'y a plus qu'un seul réservoir d'essence et deux doubles phares prennent place à l'avant. Sur le plan mécanique, la voiture est équipée d'une nouvelle boîte de vitesse « maison » à cinq rapports et d'un nouveau différentiel.

D'après les informations fournies par Olivier Nameche, président du NCS et expert de la marque, l'exemplaire présenté a été vendu neuf le 13 mai 1967 par Pier Giorgio Zani, concessionnaire à Ravenne. Il porte le numéro de carrosserie Touring 23902. Il était dans la sublime combinaison de couleur qui est encore la sienne aujourd'hui: gris argent, intérieur cuir tabac. La voiture en 1990 était la propriété d'un collectionneur Suisse, elle était alors or métal intérieur cuir tabac. Après être passé par les Pays-Bas au début des années 2000, il a été acheté en 2004 à un collectionneur belge par son actuel propriétaire, passionné belge aussi éclectique qu'exigeant. La voiture était alors en état d'origine à restaurer.

Deux ans plus tard, celui-ci décida d'offrir une restauration complète à sa voiture. La carrosserie sera refaite chez Carrozzeria Touring, à Milan, ainsi que l'intérieur, tout de cuir tendu, qui conserve sa couleur Tabac d'origine. Les roues Borrani sont également reconditionnées, la réfection du moteur étant effectuée à Monza, chez Mario Villa. La voiture sera ensuite remontée dans les ateliers de Red Willow Racing en 2013. Se présentant aujourd'hui dans un état somptueux, la voiture a parcouru moins de 3 900 km depuis.

Grand Tourisme très exclusive puisque diffusée à 248 exemplaires seulement, cette Lamborghini 400 GT 2+2 à l'état irréprochable, dans ses couleurs d'origine et équipée de son moteur d'origine, permettra au passionné de retrouver les émotions ressenties voilà 50 ans par quelques enthousiastes privilégiés.

increase of the interior volume, the length of the car increased by 14cm, without altering the wheelbase. The bodywork was now in steel, and there was only one petrol tank and a pair of two round front headlamps. The car was equipped with a new five-speed "in-house" gearbox and a new differential.

According to information provided by Olivier Nameche, the NCS club president, the car on offer was sold new on 13 May 1967 by Pier Giorgio Zani, the dealer in Ravenna. The number of the Touring body is 23902. The car was in a sublime color combination: silver grey and tobacco leather interior, as it still is today. After spending some time in Holland in the early 2000s, it was purchased in 2004 from a Belgian collector by its current owner, our very selective and enthusiast Belgian collector. The car was then in an original condition but needing to be restored.

Two years later, he decided to get the car a comprehensively restored. The bodywork was redone at Carrozzeria Touring, in Milan, as well as the interior, in its original tobacco leather. The Borrani wheels were also reconditioned, and the engine was overhauled at Mario Villa in Monza. It was then reassembled at Red Willow Racing's workshops in 2013. In a sumptuous state today, the car has covered less than 3,900 km since.

This exclusive and rare Lamborghini 400 GT 2 + 2, in its original colors and equipped with its original engine, will surely get enthusiasts to rediscover the emotions felt 50 years ago by some very privileged enthusiasts.

Provenant de l'importante collection d'un passionné belge

256

1957 JAGUAR XK 140 DHC

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° S819155

80.000 - 120.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Restauration de grande qualité en Italie
- Séduisante version cabriolet de l'XK 140
- Intérieur luxueux avec tableau de bord bois

- ***High quality restoration in Italy***
- ***Attractive convertible version of the XK 140***
- ***Luxurious interior with wooden dashboard***

Pour ce cabriolet Jaguar XK 140 acheté au début des années 2000, notre collectionneur a souhaité qu'il soit restauré selon ses rêves. Il l'a donc envoyé en Italie chez des artisans reconnus ayant déjà effectué pour lui plusieurs restaurations. Ainsi, le dossier contient diverses factures de 2008 à 2010 pour des travaux effectués par la Carrozzeria Granturismo Milano et totalisant plus de 17 000 €. D'autres factures existaient, mais elles ont été égarées, ce qui n'est heureusement pas le cas des photos détaillant la restauration intégrale de la carrosserie, avec mise à nu et réparation des tôles endommagées. Les interventions sur le moteur ont aussi fait l'objet de photos. La peinture bicolore est de grande qualité. Les teintes rappellent les couleurs d'une grande marque de luxe française. L'habitacle a été entièrement refait dans un superbe cuir crème et le magnifique tableau de bord en bois verni apporte un cachet luxueux qui est l'apanage de ce modèle.

Bien que réalisée il y a plus de 10 ans, cette restauration semble dater d'hier tant sa qualité est élevée : elle a visiblement été menée à bien par des artisans hautement qualifiés et dépasse largement le prix de la voiture.

Avec ses couleurs originales, cette voiture se démarquera du lot tout en permettant un usage régulier, grâce à son état impeccable. Dans cette version cabriolet, sa conduite est un enchantement par beau temps sur les routes de campagne.

For this Jaguar XK 140 convertible bought in the early 2000s, our collector wanted it restored according to his dreams. He therefore sent it to Italy to well-known craftsmen who had already carried out several restorations for him. The file contains various invoices from 2008 to 2010 for work carried out by the Carrozzeria Granturismo Milano and totaling more than €17,000. Other invoices existed, but they have been misplaced, which is fortunately not the case of the photos detailing the complete restoration of the bodywork, with the stripping and repair of the damaged sheet metal. The interventions on the engine were also the subject of photos. The two-tone paint is of high quality. The shades recall the colors of a major French luxury brand. The passenger compartment has been completely redone in superb cream leather and the magnificent varnished wooden dashboard brings a luxurious touch which is the prerogative of this model.

Although carried out more than 10 years ago, this restoration seems to date from yesterday as its quality is high: it was obviously carried out by highly qualified craftsmen and greatly exceeds the value of the car. With its original colors, this car will stand out from the crowd while allowing regular use, thanks to its impeccable condition. In this convertible version, it is a driver's delight on country roads in good weather.



Provenant de l'importante collection d'un passionné belge

257

1966 PORSCHE 911 S COUPÉ SWB

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° 306877S
Moteur Tipe 901/02 n° 652331

150.000 - 200.000 €

- Désirable 911 S, icone de la famille 911
- Restauration de grande qualité
- Couleurs d'origine, livrée neuve en Allemagne

- ***Desirable 911 S, icon of the 911 family***
- ***High quality restoration***
- ***Original colors, delivered new in Germany***

Livrée neuve en décembre 1966 à Aix-la-Chapelle, en Allemagne (et correspondant à l'année-modèle 1967), cette voiture non seulement correspond à l'une des versions les plus convoitées de Porsche 911, mais en plus elle a fait l'objet d'une restauration de grande qualité par un atelier hollandais spécialisé dans ce type de modèle. Le dossier comporte une clé USB permettant de visionner plus de 150 photos détaillant la remise en état, avec mise à nu de la carrosserie, restauration, remontage des éléments mécaniques, processus de peinture et habillage de l'intérieur. La combinaison de couleurs d'origine a été scrupuleusement respectée, avec une carrosserie « Hellelfenbein » (ivoire clair) et sellerie « Noir/Pepita » dont le célèbre motif en pied de poule contribue à l'aspect accueillant de l'habitacle. Cette voiture est équipée d'un moteur 2 litres qui, bien que non d'origine, est du type correspondant au modèle. En plus des photos mentionnées plus haut, cette Porsche 911 S est accompagnée d'un « Certificate of Authenticity » délivré par l'importateur Porsche en Belgique et de la copie de sa fiche de construction usine, ainsi que de résumé des travaux.

Combinant sa forme pure, sa légèreté et son moteur 160 ch, la 911 S est à juste titre une icône dans la vaste famille des 911. Dans un état tel que celle-ci, c'est une véritable rareté.

Delivered new in December 1966 in Aachen, Germany (and corresponding to the 1967 model year), this car is not only one of the most coveted versions of the Porsche 911, it was also the object of a high quality restoration by a Dutch workshop which specializes in this type of model. The file includes a USB key with more than 150 photos detailing the restoration, such as the stripping of the bodywork, the restoration, the reassembly of the mechanical elements, the painting process and the interior trim. The original color combination has been scrupulously respected, with "Hellelfenbein" (light ivory) bodywork and "Black/Pepita" upholstery whose famous houndstooth pattern contributes to the welcoming appearance of the interior. It is fitted with a 2-liter engine which, although not original, is of the type corresponding to the model. In addition to the photos mentioned above, this Porsche 911 S comes with a "Certificate of Authenticity" issued by the Porsche importer in Belgium and a copy of its factory construction sheet, as well as a summary of the work.

Combining its pure design, its lightness and its 160bhp engine, the 911 S is a true icon in the vast 911 family. In a condition such as this, it is a real rarity.



Provenant de l'importante collection d'un passionné belge

258

1958 CHEVROLET CORVETTE CABRIOLET

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis nº J58S105656

90.000 - 120.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Superbe remise en état
- Désirable version injection et boîte manuelle
- Rare en Europe dans cet état

- ***Superb restoration***
- ***Desirable injection version and manual gearbox***
- ***Rare in Europe in this condition***

D'après son numéro de châssis, cette Corvette est sortie des usines Chevrolet en février ou mars 1958. Notre passionné belge en a fait l'acquisition en 2005 par l'intermédiaire du spécialiste Pro Team Corvette, de Napoleon (Ohio, États-Unis). Il souhaitait une version à alimentation par injection et équipée du nouveau compteur de vitesses gradué jusqu'à 160 mph apparaissant sur le modèle 58. De plus, cette voiture est équipée d'une boîte de vitesses manuelle, ce qui fait un ensemble de caractéristiques particulièrement attrayantes.

Une fois importée en Europe, cette Corvette a bénéficié d'une restauration complète, tant mécanique que cosmétique, le dossier comporte une facture de Corvette Central, spécialiste de Sawyer (Michigan), pour l'achat de pièces mécaniques et de carrosserie. Le résultat est absolument magnifique, avec une teinte bicolore noir et gris métallisé qui donne à la Corvette un chic indéniable, rehaussé par sa superbe sellerie rouge. Bien que les travaux aient été réalisés il y a plus de 15 ans, cette Corvette en a conservé tout l'éclat.

La mécanique est à l'avenant et, en 2011, un passage au banc d'essai a révélé pour le moteur V8 un couple généreux et une puissance de 220 ch dès 2 600 tr/mn. Cette voiture reflète les charmes de l'Amérique dans une dimension européenne : le meilleur des deux mondes ?

According to its chassis number, this Corvette left the Chevrolet factories in February or March 1958. Our Belgian enthusiast acquired it in 2005 through the specialist Pro Team Corvette, from Napoleon (Ohio, USA). He wanted a fuel-injected version fitted with the new 160mph graduated speedometer appearing on the 58 model. It is equipped with a manual transmission, a particularly attractive feature.

Once imported into Europe, this Corvette benefited from a comprehensive restoration, both mechanical and cosmetic, and the file includes an invoice from Corvette Central, a specialist in Sawyer (Michigan), for the purchase of mechanical and bodywork parts. The result is absolutely magnificent, with a two-tone black and metallic grey livery that gives the Corvette an undeniable chic, enhanced by its superb red upholstery. Although the work was carried out more than 15 years ago, this Corvette is still in nice condition, as is the engine. In 2011, a dyno test revealed generous torque and 220 hp from 2,600 rpm for the V8. This car reflects the charms of America in a European dimension: the best of both worlds?



Provenant de l'importante collection d'un passionné belge

259

1982 PORSCHE 911 SC COUPÉ

Titre de circulation américain
Dédouané dans l'UE
US title
EU customs cleared

Châssis n° WPOZZZ91ZCS121761
Moteur n° 63C0221

45.000 - 65.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Présentation de bon aloi
- Toit ouvrant d'origine
- Révision récente

- *In good condition*
- *Original sunroof*
- *Recent service*

De 1994 à 2012, cette Porsche est restée chez le même propriétaire, un amateur de Pennsylvanie, avant d'être importée par un spécialiste auprès de qui notre collectionneur belge l'a achetée. Verte d'origine, la peinture a été refaite il y a une dizaine d'années dans un noir qui lui sied parfaitement. Avec ses ouvrants alignés de façon satisfaisante elle se présente encore bien, malgré quelques traces de gravillons sur le spoiler avant, ce qui est logique pour une voiture utilisée régulièrement. L'intérieur est en bel état également avec des sièges refaits en cuir noir, la sellerie arrière étant encore celle d'origine. Un autoradio Pioneer et un toit ouvrant d'origine agrémentent l'ensemble. Lors de la révision de la voiture en mai 2021 chez MV Classic Car, à Zemst, le compteur affichait 97 800 km, pour 98 539 km au moment de clore ce catalogue, kilométrage qui ne peut être garanti car notre collectionneur avait pour habitude de remplacer les compteurs en miles par des compteur en kilomètre.

Vendue avec son compresseur d'air, cette 911 SC (« Super Carrera ») est une belle représentante d'un modèle Porsche classique qui présente tous les attributs chers aux amateurs, dont sa forme caractéristique et son célèbre moteur 6-cylindres à plat refroidi par air, ici en version 3 litres.

This Porsche remained with the same owner, an enthusiast from Pennsylvania, between 1994 and 2012, before being imported by a specialist from whom our Belgian collector acquired it. Originally green, the paint was redone ten years ago in a perfectly suitable black colour. With its well aligned doors, it still looks good despite some traces of gravel on the front spoiler, natural for a car which has been used regularly. The interior is also in good condition, including seats redone in black leather and with the rear upholstery still being the original one. A Pioneer car radio and the original sunroof complement the package. The odometer displayed 97,800 km during the car's servicing in May 2021 at MV Classic Car in Zemst and it was showing 98,539 km at the time of closing this catalogue, a mileage which cannot be guaranteed since our collector used to replace odometers in miles with the ones in kilometres.

Sold with its air compressor, this 911 SC ("Super Carrera") is a beautiful example of a classic Porsche model which has all attributes cherished by enthusiasts, including its characteristic shape and its renowned air-cooled 6-cylinder flat engine, here in a 3-litre version.



Provenant de l'importante collection d'un passionné belge

260

2013 PORSCHE 991 GT3 CUP

Véhicule de compétition
Sans titre de circulation

Châssis n° WPO ZZZ 99 ZES 198244

90.000 - 120.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Superbe état cosmétique et mécanique
- Porsche de compétition de haut niveau
- Déjà un collector pour les journées circuit

- *Superb cosmetic and mechanical condition*
- *High level competition Porsche*
- *Already a collector for track days*

A l'origine, cette Porsche GT3 Cup a été exploitée par l'écurie Larbre Compétition qui, avant de la vendre en 2013 à son actuel propriétaire, en a effectué une révision complète. Notre collectionneur en a fait l'acquisition car il était coutumier des journées circuit qu'il partageait avec son fils, et la sophistication d'une 991 GT3 l'a séduit. Cette voiture a été ensuite utilisée uniquement dans le cadre des journées circuit du Club Porsche, en Belgique et en France. Il y a trois ans, à la suite d'une sortie de piste, la coque a été entièrement revue et, comme la voiture n'a quasiment pas roulé depuis, elle se présente dans un état superbe et donne l'impression d'être tout juste sortie d'usine. De plus, sa boîte de vitesses a été révisée par la même occasion. Cette voiture est vendue avec le classeur Porsche Motorsport détaillant toutes les informations la concernant, des fiches techniques Porsche et Cosworth (qui a mis au point le système électronique), de la clé USB qui renferme les logiciels d'exploitation de Porsche et Cosworth, ainsi qu'un jeu complet de jantes avec pneus pluie,

Renforcée et allégée, c'est une pure machine de compétition destinée uniquement au circuit permettant d'approcher la sophistication des voitures de course les plus avancées : des performances de haut niveau pour un prix raisonnable, compte tenu de l'état de la voiture.

Originally, this Porsche GT3 Cup was run by the Larbre Compétition team who gave the car a full overhaul before selling it to the current owner in 2013. Our collector bought it as he liked to do track days with his son, and the sophistication of a 991 GT3 appealed to him. This car was subsequently only used for Club Porsche track days in Belgium and France. Three years ago, after an excursion off the track, the shell was completely redone and, as the car has hardly been driven since, it is presented in superb condition looking like it's just left the factory. In addition, the gearbox was refurbished at the same time. This 991 GT3 is being sold with its Porsche Motorsport folder containing all the information pertaining to the car, the technical data sheets from Porsche and Cosworth (who developed the electronic system), the USB key containing all the Porsche and Cosworth software and a full set of spare wheels with rain tyres.

Reinforced and lightened, this is a pure racing machine intended solely for track use. It offers a level of sophistication similar to the most advanced competition cars. A high-performance car for a reasonable price, given its condition.



Provenant de l'importante collection d'un passionné belge

261

1995 PORSCHE 993 CARRERA RS

Carte grise française
French title

Châssis n° WPOZZZ99ZTS390263

120.000 - 180.000 €

- Personnalité sportive
- Polar Silver Metallic d'origine
- Options et équipements intéressants

- *Sporty character*
- *Original Polar Silver Metallic*
- *Interesting equipment and options*

Livrée neuve avec intérieur tout cuir, pré-équipement radio, gros réservoir d'essence, vitres électriques et pont autobloquant (code M224), cette Porsche 993 RS a été achetée par notre collectionneur en 2012 chez Carrera Motors, Centre Porsche situé à l'est des Flandres. Elle affichait 32 500 km et était déjà équipée d'un arceau-cage. Le précédent propriétaire, résident du Nord de la France, avait confié la voiture en 2011 à Madou Compétition, atelier spécialisé bien connu dans les voitures de sport de la banlieue lilloise, pour une révision importante et le remplacement des amortisseurs. En 2001, un passeport FFSA avait été émis pour cette voiture, qui est d'ailleurs équipée d'un « lap-timer » et d'un aileron arrière, et, en 2014, un passage au banc a révélé une puissance de plus de 300 ch au-delà de 6 500 tr/mn.

Aujourd'hui, cette voiture est accompagnée de son ancienne carte grise française et d'un certificat de conformité Porsche émis en 2012 par les établissements D'Ieteren. Les jantes d'origine ont été remplacées et chaussées de pneus slick Michelin et la sellerie des sièges-baquets a été récemment refaite. Par ailleurs, cette Porsche 993 RS est dans un état d'usage d'origine et a connu une utilisation correspondant à ce pour quoi elle était conçue : rouler le week-end sur circuit, et en semaine sur route. Le compartiment avant ne semble pas montrer de trace de choc ou d'accident et cette machine rare n'attend plus qu'un amateur heureux de continuer à profiter de sa personnalité sportive.

Delivered new with a full-leather interior, radio preparation, a large fuel tank, electric windows and a limited-slip differential (code M224), this Porsche 993 RS was bought by our client in 2012 from Carrera Motors, a Porsche Centre in East Flanders. It had 32,500 km on the clock and was already fitted with a roll cage. Its previous owner, who lived in northern France, had sent the car in 2011 to Madou Compétition, a well-known workshop on the outskirts of Lille specialising in sports cars, for a major service and the replacement of the shock absorbers. In 2001, an FFSA passport had been issued for the car, which is equipped with a lap timer and a rear spoiler, and in 2014 a dyno test measured its power at more than 300 bhp above 6500 rpm.

The car comes today with its former French registration document and a Porsche certificate of conformity issued in 2012 by D'Ieteren. The original wheels have been replaced and fitted with Michelin slicks, while the bucket seats have recently been retrimmed. This Porsche 993 RS is otherwise in original used condition and has been driven as it was intended: on track at the weekend, and on the road during the week. The front compartment has no apparent signs of accident or crash damage, and this rare machine awaits only an enthusiast who will be glad to continue enjoying its sporty character.



Provenant de la collection d'un passionné belge

262

1969 FERRARI 365 GTC

Titre de circulation US
Dédouanement dans l'UE
US title
EU customs cleared

Châssis n° 12079
Moteur n° 12079

600.000 - 800.000 €

- État d'origine superbe, probablement 30 641 miles depuis l'origine
- 90 000 dollars de restauration mécanique
- Livrée neuve en Allemagne
- Important dossier, voiture bien documentée

- *Superb original condition, probably 30,641 miles from new*
- *90,000 $ spent on mechanical restoration*
- *Supplied new in Germany*
- *Substantial history file, well-documented car*

Vendue neuve en Allemagne, cette Ferrari 365 GTC a été achetée en 1973 par David Tallmadge, époux de Mlle Eline, héritière des brasseries américaines Schlitz. Il a fait venir la Ferrari aux États-Unis et s'est inscrit au Ferrari Owners Club, participant à plusieurs de ses réunions mais sans beaucoup rouler car, selon l'historique dont nous disposons, en 1986 cette 365 GTC n'affichait que 6 000 miles. Vendue le 4 mai 1996 à Tom Barbour, elle est alors de couleur grise avec intérieur bleu marine, avec deux jeux de jantes : Borrani à rayons et Campagnolo en magnésium ; et elle est accompagnée de certains de ses carnets, et factures (y compris celle de vente en 1973).

En 2005, elle reçoit un échappement Ansa neuf avant d'être cédée en 2007 à un autre utilisateur par l'intermédiaire d'un important négociant californien, le compteur n'affichant alors que 24 000 miles. La voiture fait ensuite l'objet d'importants travaux de restauration, pour une somme d'environ 90 000 $ dont nous avons l'ensemble des factures. Toute la mécanique est complètement revue, depuis le moteur jusqu'à la transmission, aux suspensions et même aux accessoires comme la climatisation. Heureusement le magnifique intérieur d'origine bleu marine a été préservé.

Cette Ferrari 365 GTC, modèle considéré comme une des meilleures Ferrari de route de tous les temps, est aujourd'hui vendue avec sa pochette contenant son carnet d'utilisation et l'addendum concernant les 365 GTC et GTS, un très important dossier de factures, d'anciens documents d'immatriculation et même un

Sold new in Germany, this Ferrari 365 GTC was bought in 1973 by David Tallmadge, the husband of Ms Eline, the heiress to the Schlitz Brewing Company in the US. He had the Ferrari shipped to the States and joined the Ferrari Owners' Club; he took part in several of its meetings, but drove the car little, as, according to the history available to us, in 1986 the 365 GTC had covered only 6000 miles. It was sold on 4 May 1996 to Tom Barbour. At the time it was grey with a navy blue interior and had two sets of wheels: Borrani wires and Campagnolo magnesium alloys. It comes with some service books and bills, including the sales invoice from 1973.

In 2005, it was fitted with a new ANSA exhaust, before being sold to another owner through a major Californian dealer in 2007, when it had only 24,000 miles on the clock. The car then underwent extensive restoration work for some 90,000 $, for which we have all the invoices. All the mechanical components were completely refurbished, including the engine, transmission, suspension and even the air-conditioning. Fortunately, the magnificent original navy blue interior was preserved.

This 365 GTC, considered one of the best roadgoing models in Ferrari's history, will be sold with its document wallet containing the owner's manual and supplement for the 365 GTC and GTS, a comprehensive file of invoices, old registration documents and even a report for the calibration of the speedometer, which was mandatory in California in the







rapport de calibrage du compteur de vitesses obligatoire dans les années 75 en Californie. Affichant aujourd'hui 30 641 miles (sans doute le kilométrage qu'elle a parcouru depuis son arrivée aux USA en 1973), dans un état d'origine incroyable, elle représente une opportunité d'acquérir une magnifique représentante de ce modèle qui n'a été produit qu'à 149 exemplaires.

mid-1970s. With 30,641 miles now on the clock (undoubtedly the mileage it has covered since arriving in the US in 1973) and in amazing original condition, this is an opportunity to acquire a magnificent example of this model, of which only 149 were built.





263

1967 MASERATI MISTRAL 4000

Titre de circulation hollandais
Dutch title
Châssis nº AM109/A1*1380*
120.000 - 150.000 €

- Belle présentation
- 6-cylindres 4 litres, boîte de vitesses manuelle
- Superbe carrosserie Frua

- ***Nice condition***
- ***4-litre 6-cylinder, manual gearbox***
- ***Stunning Frua bodywork***



Selon le certificat délivré en septembre 2015 par Maserati Classiche, cette rare Maserati Mistral 4000 coupé est sortie d'usine en juin 1967. Dotée d'un 6-cylindres à injection et d'une boîte de vitesses manuelle, elle était équipée de jantes Borrani à rayons et était peinte en « Beige Mirabello » avec une sellerie en cuir Connoly noir.

Cette voiture a pris à un moment donné la direction des États-Unis et le dossier inclut plusieurs factures de 2007 et 2008 mentionnant notamment le remplacement de la pompe à injection et la réfection des freins. Le dossier comporte un certificat d'immatriculation américain daté du 4 octobre 2007, qui mentionne un kilométrage de 46 787 km. Un an plus tard, par l'intermédiaire de Goodings & Co, cette voiture a été achetée par un amateur français résidant à Cassis, à côté de Marseille, et c'est par ce port qu'il a importé la voiture en France où elle est arrivée en octobre 2009.

En 2016, cette voiture était en Hollande comme en témoignent deux factures de travaux effectués dans ce pays pour un total de près de 16 000 €, avec notamment une remise en état complète du système d'injection.

Aujourd'hui, cette Mistral immatriculée aux Pays-Bas affiche 49 797 km et se présente en très bel état. C'est un superbe modèle élégamment dessiné par Frua, dessin stupéfiant, doté du 6-cylindres Maserati classique dans son ultime version 4 litres et d'un intérieur aux magnifiques sièges très design, typiques de son époque.

According to the certificate issued in September 2015 by Maserati Classiche, this rare Maserati Mistral 4000 coupé left the factory in June 1967. Fitted with a 6-cylinder fuel injection engine and a manual gearbox, it was equipped with Borrani rims spoked and was painted in "Beige Mirabello" with black Connoly leather upholstery. This car then went to the United States at one point and the file includes several invoices from 2007 and 2008 mentioning in particular the replacement of the injection pump and the repair of the brakes. The file includes an American registration certificate dated October 4, 2007, which mentions a mileage of 46,787 km. A year later, through Goodings & Co, this car was purchased by a French enthusiast residing in Cassis, near Marseilles, and it was through this port that he imported the car to France where it arrived in October 2009. In 2016, this car was in Holland as can be seen by two invoices for work carried out in this country for a total of nearly €16,000, including a complete overhaul of the injection system. Currently, this Dutch-registered Mistral displays 49,797 km and is in very good condition. It is a superb model beautifully designed by Frua, and is powered by 6-cylinder Maserati in its ultimate 4-litre version with an interior featuring magnificent designer seats, typical of its time.

264

1985 FERRARI 308 GTBI QUATTROVALVOLE ▲

Carte grise française
French title
Châssis nº 58711
140.000 - 180.000 €

- 4 075 km d'origine seulement
- État d'origine impressionnant
- Intéressante version Quattrovalvole

- ***Barely 4,075 km from new***
- ***Impressive original condition***
- ***Interesting Quattrovalvole version***



Vendue neuve le 28 août 1985 par les établissements Charles Pozzi, importateur Ferrari en France, à la société Leasico basée à Strasbourg, cette Ferrari 308 GTBi a été rapidement cédée à son premier propriétaire privé, le 20 mars 1986, à Strasbourg également. Celui-ci l'a conservée jusqu'en 2014, c'est-à-dire 28 ans !

Aujourd'hui, cette voiture n'affiche que 4 075 km, ce qui explique son excellent état d'origine. Prendre place à bord est un véritable voyage dans le temps. Sa sellerie en cuir noir n'a pas pris une ride, est sans aucun défaut, comme neuf, sa baie moteur est exceptionnellement propre, ses ouvrants parfaitement alignés, bref, il s'agit d'un véritable « time capsule » comme les américains décrivent les rares voitures si peu kilométrées. Elle est vendue avec son carnet d'entretien, son manuel d'utilisation, la liste des agents Ferrari de l'époque, le mode d'emploi de l'autoradio Blaupunkt Courchevel et sa trousse à outils complète.

C'est donc une belle représentante de la version ultime de la Ferrari 308 GTB, modèle lancé en 1975 avec une belle carrosserie Pininfarina dans la lignée de la Dino 246 GT qu'elle remplaçait et dont elle se différenciait par son moteur V8. Lorsque celui-ci a dû se plier à de nouvelles normes antipollution et adopter une alimentation par injection, il perdu un peu de puissance par rapport à la première GTB, si bien que Ferrari a pris le taureau par les cornes et l'a équipé de culasses à quatre soupapes par cylindre, d'où son appellation "Quattrovalvole". Dans cette configuration, il développait 240 ch et emmenait cette jolie berlinette à 255 km/h. L'exemplaire que nous présentons en est une des dernières produites, quasiment comme sortie d'usine, avant son remplacement par la 328.

Sold new on August 28, 1985, by Charles Pozzi, the Ferrari importer in France, to Leasico based in Strasbourg, this Ferrari 308 GTBi was soon sold to its first private owner on March 20, 1986, also in Strasbourg. He kept it until 2014, that is to say, for 28 years! Today, this car shows only 4,075 km, which explains its excellent original condition. Getting on board is a real journey through time. Its black leather upholstery has not aged a bit, it is flawless, like new, its engine bay is exceptionally clean, its doors perfectly aligned, in short, it is a real "time capsule", like the way Americans describe rare cars with such low kilometers. It is sold with its service logbook, its user manual, the list of Ferrari agents at the time, the user manual for the Blaupunkt Courchevel car radio and its complete tool kit. It is therefore a beautiful representative of the ultimate version of the Ferrari 308 GTB, a model launched in 1975 with a gorgeous Pininfarina body in line with the Dino 246 GT which it replaced and from which it differed by its V8 engine. When this engine had to comply with new emission standards and adopt fuel injection, it lost some power compared to the first GTB, so Ferrari took the bull by the horns and equipped it with cylinder heads with four valves per cylinder, hence its name "Quattrovalvole". In this configuration, it developed 240bhp and took this pretty berlinetta to 255 km/h. The example we are presenting is one of the last produced, almost as it left the factory, before it was replaced by the 328.

265

1964 FERRARI 250 GT LUSSO PAR PININFARINA

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis nº 5875
Moteur nº 5875
Interno nº 2208/62E

1.500.000 - 1.800.000 €

- Superbe restauration aux spécifications d'origine
- Certifiée par Ferrari Classiche - Matching numbers
- Une des plus belles Ferrari de la famille 250 GT
- Peu de propriétaires dans sa vie
- Modèle rare (350 exemplaires produits)

- ***Superb restoration to original specification***
- ***Certified by Ferrari Classiche - Matching numbers***
- ***One of the most stunning Ferrari in the 250 GT family***
- ***Limited number of owners***
- ***Rare model (350 examples built)***



Avec sa ligne élégante signée Pininfarina, la Ferrari 250 GT Lusso (« luxe ») est une des plus belles Ferrari jamais produites. Faisant partie de la grande famille des 250 GT, avec son excellent V12 de 3 litres, elle est à la fois sophistiquée et suffisamment simple pour être fiable. Sorte de version de route de la 250 GT « châssis court », elle présente un aménagement qui lui est propre, avec ses gros compteurs au centre, et un luxe de finition qui en fait une Grand Tourisme de grande classe, sans oublier sa rareté : la production s'est limitée à 350 exemplaires.

La voiture que nous présentons a été vendue neuve aux États-Unis à M. Manuel Dos Passos, du Maine, en juillet 1964 par l'intermédiaire de l'importateur américain de la marque, Luigi Chinetti. Elle est alors livrée Blu Chiaro réf. 19343, intérieur cuir Terra Cotta réf. VM3102. Il la fait reprendre en novembre 1966 par Luigi Chinetti, contre une Ferrari 275 GTB/6. Dans les années 70, la Lusso passe entre les mains de John Tedesco avant d'être restaurée dans les années 90. USD150,000 seront alors investis pour une restauration complète.>>>

With its elegant Pininfarina styling, the Ferrari 250 GT Lusso ("luxury") is one of the best-looking Ferrari ever built. A member of the large 250 GT family, with its excellent 3-litre V12 engine, it was sophisticated yet simple enough to be reliable. This was a road-going version of the 250 GT "short chassis", with its own specific interior, featuring large central dials and a luxury finish making this a high-class Grand Tourer. It was also a rare model, with production limited to 350 examples.

The car on offer was sold new in the United States to a certain Manuel Dos Passos from Maine in July 1964, through the marque's American importer, Luigi Chinetti. At this time, it was painted Blu Chiaro ref. 19343, with a leather interior in Terra Cotta ref. VM3102. It went back to Luigi Chinetti in November 1966, to be part exchanged for a Ferrari 275 GTB/6. During the 1970s, the car passed through the hands of John Tedesco before being restored in the 1990s. Some USD150,000 was invested in this .>>>











>>> Le moteur est refait par Fiorano Motors, de Monterey (Californie), avec remplacement des pistons, roulements et arbres à cames. Les carburateurs et distributeurs ont été restaurés, le système d'embrayage remplacé et la transmission vérifiée avec remplacement des joints. La suspension est remise en état et divers accessoires comme les avertisseurs et le chauffage ont été revus. La peinture, alors de coloris Rosso Scuro, intérieur beige, est refaite aux meilleurs standards.

En 2000, grâce à la qualité du travail, elle obtient le statut 'platinium' décerné lors du concorso italiano, lors de la semaine estivale de Pebble Beach. Le négociant Mario Bernardi en fait l'acquisition auprès du négociant Talacrest en Amérique. Elle affiche alors un kilométrage de 40 209 miles en 2010. En 2014, elle obtient sa certification chez Ferrari Classiche. Le fameux classeur rouge est fourni avec le véhicule. En 2016, elle est acquise par l'actuel propriétaire qui décide alors de la remettre dans sa configuration d'origine, comme indiquée dans la certification, bleu clair, intérieur Terra Cotta. La carrosserie est confiée à l'atelier Dekker and Brouwer et la mécanique est intégralement révisée chez Mugello, excellent professionnel spécialiste Ferrari aux Pays-Bas. Quant à la sellerie, elle est réalisée par l'atelier Cv Straaten and Son Bv., comme sortie d'usine. Elle a aujourd'hui 43 767 miles et est conservée dans l'exceptionnelle collection de notre vendeur, au chaud et sans aucune humidité. Cette 250 GT Lusso, accompagnée de sa certification Ferrari Classiche, se présente aujourd'hui dans un état impressionnant grâce à la très grande qualité de sa restauration.

Selon le vendeur, cette voiture apporte au volant des sensations fantastiques, avec une absence de jeu, un moteur qui réagit vigoureusement, des commandes qui répondent comme à l'origine et un ensemble d'accessoires qui fonctionnent normalement. En plus des concours, cette 250GT Lusso est donc prête à emmener son nouveau propriétaire dans la sonorité grisante de son beau V12.

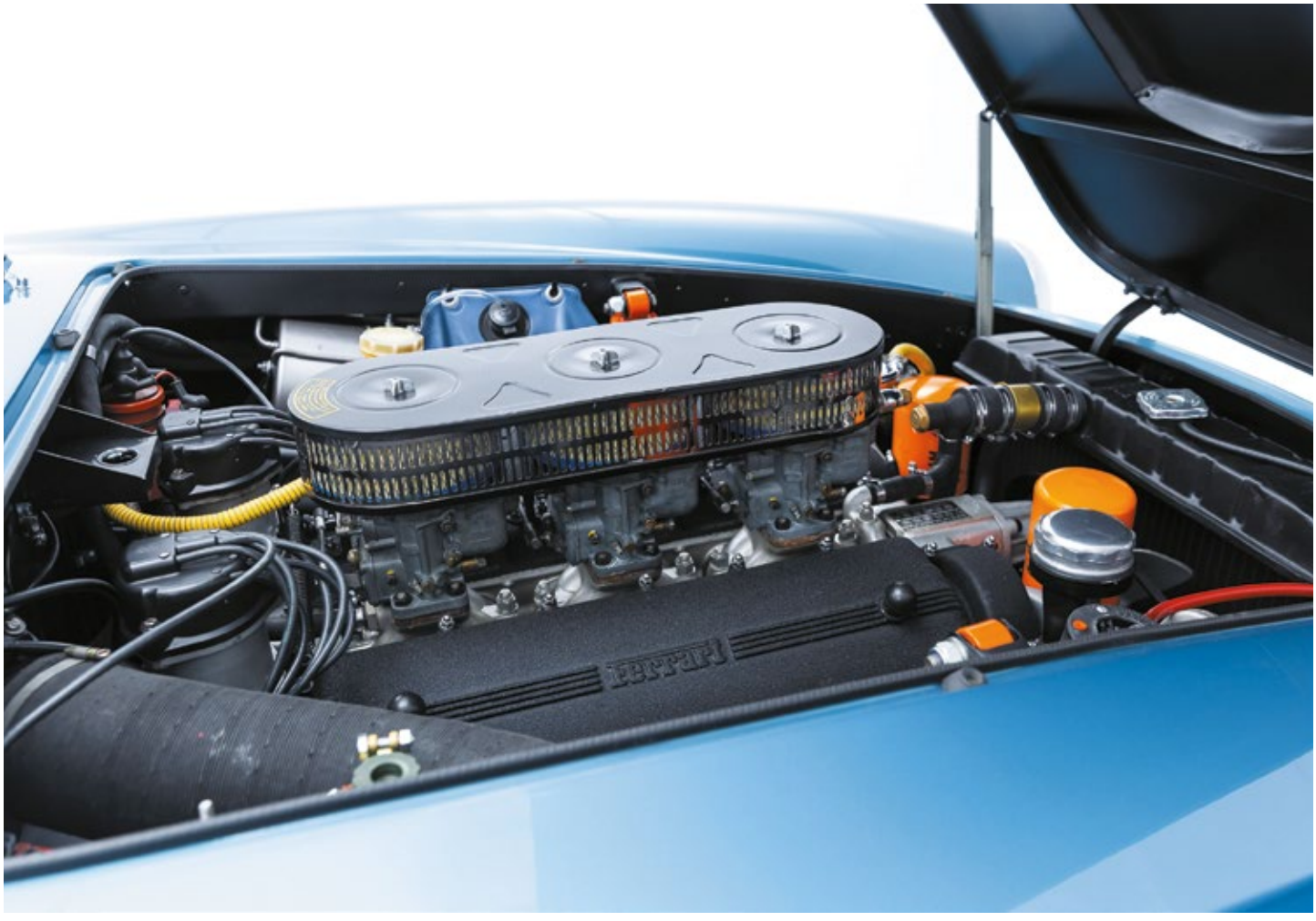
>>>full restoration project. The engine was rebuilt by Fiorano Motors, of Monterey (California), with the pistons, bearings and camshafts replaced. The carburettors and distributors were refurbished, the clutch system replaced, and the transmission inspected and seals renewed. The suspension was overhauled and various accessories including the horn and the heating renewed. The paintwork, then in Rosso Scuro with beige interior, was re-done to the highest standards.

In 2000, thanks to the quality of the work, the car was awarded 'platinum' status in the Concorso Italiano, at the summer event at Pebble Beach. The dealer Mario Bernardi acquired the car from Talacrest in America, and in 2010 it had covered 40 209 miles, receiving its Ferrari Classiche certification in 2014. The famous red binder comes with the vehicle. In 2016 the current owner acquired the car and decided to return the car to its original configuration as specified in the certification, light blue with Terra Cotta interior.

The bodywork was entrusted to the Dekker and Brouwer workshops, and all mechanical elements were overhauled by Mugello, the excellent professional Ferrari specialist in the Netherlands. The upholstery was renewed by the Cv Straaten and Son Bv. workshop, returned to its specification when new. The car has covered 43 767 miles today and is kept in warm and dry conditions, in our vendor's excellent collection. This 250 GT Lusso, complete with its Ferrari Classiche certification, is presented in impressive condition today, thanks to the very high quality of its restoration.

According to the seller, this car is fantastic to drive, with no play in the steering, an engine that responds vigorously, controls that are as responsive as when new, and a host of accessories that work correctly. Not just set up for concours displays, this 250GT Lusso is ready for its new owner to get behind the wheel and experience the exhilarating sound of its beautiful V12 engine.





266

1996 HONDA NSX

Titre de circulation suédois
Swedish title
Châssis nº NA11500T000555

90.000 - 130.000 €

- Seulement 16 600 kms d'origine !
- Excellent état d'origine
- Boîte mécanique
- Modèle à la technique particulièrement aboutie

- *Only 16,600 km from new!*
- *Excellent original condition*
- *Manual gearbox*
- *Model a technology tour de force*



Véritable vitrine technologique lors de sa présentation en 1989 au Salon de Chicago, la Honda NSX voulait attaquer le marché occupé par Porsche et Ferrari. Sous une robe sobre et fluide, elle dissimulait un remarquable moteur V6 à 24 soupapes et distribution variable qui délivrait 275 ch. Son châssis en aluminium et sa suspension sophistiquée lui conféraient d'excellentes qualités routières, d'autant qu'elle avait été mise au point en collaboration avec Ayrton Senna, à l'époque pilote Honda de Formule 1.

Cette voiture a été vendue neuve le 5 juillet 1996 par l'intermédiaire de Honda Service, à Stockholm, en Suède, et a été immatriculée KJX 387. De teinte rouge, il s'agit d'une Honda NSX 3.0 (type « NA 115 ML »), boîte mécanique.

Aujourd'hui, elle affiche le kilométrage exceptionnellement bas de 16 600 km et n'a connu que deux propriétaires successifs, ce qui explique son état d'origine peu commun. Sa peinture n'a pas été touchée ni refaite et les pneus sont ceux qui l'équipaient lorsqu'elle a été livrée neuve. On peut d'ailleurs suggérer qu'ils soient remplacés par sécurité, quitte à conserver ceux d'origine à des fins d'exposition, par exemple. Cette voiture est vendue avec son carnet d'entretien complet.

Véritable concurrente de la Ferrari 348, ce coupé aux caractéristiques d'exception, dont Ayrton Senna fut l'ambassadeur, n'a pas reçu à l'époque l'accueil qu'il méritait, mais aujourd'hui ses qualités ont su à juste titre conquérir le cœur des amateurs.

A true technological showcase when it was presented in 1989 at the Chicago Motor Show, the Honda NSX was designed to attack the market occupied by Porsche and Ferrari. Under a sober and fluid design, it concealed a remarkable V6 engine with 24 valves and variable valve timing which delivered 275bhp. Its aluminum chassis and sophisticated suspension gave it excellent driving qualities, especially as it had been developed in collaboration with Ayrton Senna, then Honda's Formula 1 driver.

This car was sold new on July 5, 1996 through Honda Service, Stockholm, Sweden, and has the registration number KJX 387. Red in colour, it is a Honda NSX 3.0 (type "NA 115 ML"), with a manual gearbox. Today, it displays the exceptionally low mileage of 16,600 km and has had only two owners, which explains its unusual original condition. Its paintwork has not been touched or redone and the tires are those that were fitted when delivered new. We can also suggest that they be replaced for safety, even if it means keeping the original ones for exhibition purposes. This car is sold with its complete maintenance booklet. A true competitor to the Ferrari 348, this coupé with exceptional characteristics, of which Ayrton Senna was the brand ambassador. Although it did not quite receive the welcome it deserved at its launch, today it is recognized as a milestone car, which has many fans.

267

1990 BMW 850i

Titre de circulation allemand
German title

Châssis nº WBAEG11090CB12252

40.000 - 60.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Seulement 39 500 km d'origine
- Modèle sophistiqué alliant confort et puissance
- Boîte mécanique
- Superbe état, livré avec manuels et carnet

- ***Only 39,500 km from new***
- ***Sophisticated model combining comfort and power***
- ***Manual gearbox***
- ***Superb condition, delivered with manuals and booklet***



Cette BMW 850 est livrée neuve à Heldelberg en Allemagne le 25 octobre 1990 et son carnet de service montre les premiers entretiens chez ce même garage. Les contrôles techniques sont réguliers jusqu'en avril 2022. Son kilométrage est extrêmement faible aujourd'hui avec seulement 39 500 km d'origine. Son état est impressionnant. L'intérieur en cuir noir n'a pas de trace d'usure, sa carrosserie est immaculée. Elle possède le toit ouvrant, ce qui est une grande qualité dans un coupé. Lors de son lancement, ce modèle était très avant-gardiste sur le plan technologique et affichait des performances élevées combinées à un confort raffiné. La 850 recevait un moteur V12 de 5 litres qui équipait déjà la berline 750 et qui développait 300 ch, associé à une boîte manuelle à six rapports ou à une transmission automatique à quatre rapports. Elle atteignait 100 km/h en 6,8 s, ce qui était brillant pour une machine de son poids, et sa vitesse maxi était limitée électroniquement à 250 km/h.

Dessinée chez BMW sous l'autorité de Claus Luthe, elle était habillée d'une carrosserie d'une grande élégance, longue et fine, qui suggérait confort et opulence en même temps qu'une certaine sportivité. L'habitacle était spacieux et permettait d'accueillir quatre adultes dans de bonnes conditions, avec un aménagement luxueux et généreusement doté en cuir de qualité.

La Série 8 n'a pas rencontré les espérances du constructeur en matière de diffusion et n'a donc pas été remplacée, ce qui rend les BMW qui en font partie relativement rare. Cet exemplaire en superbe état par son kilométrage si faible et livré avec tous ses manuels et carnet, n'en est que plus ultra-attractif.

This BMW 850 was delivered new in Heldelberg in Germany on October 25, 1990 and its service book shows the first services at this same garage. Technical inspections were regular until April 2022. Its mileage is extremely low today with only 39,500 km since new. Its condition is impressive. The black leather interior shows no signs of wear, and its bodywork is immaculate. It has a sunroof, which is a great feature for a coupé. When it was launched, this model was very technologically avant-garde and featured high performance combined with refined comfort. The 850 received a 5-liter V12 engine that was already fitted to the 750 sedan and which developed 300bhp, mated to a six-speed manual gearbox or a four-speed automatic transmission. It reached 100 km/h in 6.8 seconds, which was brilliant for a machine of its weight, and its top speed was electronically limited to 250 km/h. Designed at BMW under the supervision of Claus Luthe, it had a very elegant body, long and slim, which suggested comfort and opulence at the same time as a certain sportiness. The cabin was spacious and able to accommodate four adults in good conditions, with a luxurious layout and generously equipped with quality leather. The 8 Series did not meet the manufacturer's sales expectations and was therefore not replaced, making it one of the rarer BMWs. This example is in superb condition with its low mileage and is being delivered with all its manuals and booklet.

268

1999 ASTON MARTIN V8 VANTAGE V600 LE MANS

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis nº 70249

350.000 - 450.000 €

- Faite sur mesure pour H.H. Abdulaziz Al Thani
- Moins de 30 000 km d'origine
- Performances impressionnantes
- Un des 40 exemplaires produits seulement

- ***Built to special order for H.H. Abdulaziz Al Thani***
- ***Less than 30,000 km from new***
- ***Impressive performance***
- ***One of only 40 cars built***



La voiture que nous présentons fait partie de la toute petite série de 40 exemplaires de V600 produites par Aston Martin pour commémorer la victoire de la marque aux 24 Heures du Mans 1959, avec la DBR 1 de Roy Salvadori et Carroll Shelby. Cette voiture signait aussi le chant du cygne de la Virage, qui avait elle-même succédé à l'Aston Martin V8 à la carrière particulièrement longue. La V600 Le Mans recevait un V8 de 5,4 litres qui dépassait 600 ch grâce à la présence de deux compresseurs Eaton, ce qui lui permettait d'accélérer de 0 à 100 km/h en moins de 5 secondes. Le châssis bénéficiait de modifications de suspension et de freins pour s'adapter à ces performances impressionnantes. Extérieurement, la voiture était reconnaissable à sa calandre percée de deux gros orifices placés à côté des phares. Sa carrosserie était en aluminium.

Cet exemplaire est l'un des 40 V8 Vantage Le Mans V600 commandé neuf par H.H. Abdulaziz Al Thani par l'intermédiaire d'Auto Performance Paris, importateur français de la marque. Sorti en conduite à droite de l'usine, elle y est immédiatement convertie en

The car we are offering for sale is one of the exclusive series of 40 V600s built by Aston Martin to celebrate the company's victory at the 24 Hours of Le Mans in 1959, with the DBR 1 driven by Roy Salvadori and Carroll Shelby. It also marked the swansong of the Virage, which had in turn succeeded the particularly long-lived Aston Martin V8. The V600 Le Mans had a 5.4-litre V8 which produced more than 600 bhp, thanks to twin Eaton superchargers, enabling it to accelerate from 0–100 kph in less than 5 seconds. The chassis benefitted from changes to the suspension and brakes to handle this impressive level of performance. From the outside, the car could be recognised by its radiator grille with two large openings next to the headlamps. The body was made from aluminium.

This example is one of the 40 V8 Vantage Le Mans V600s and was ordered new by H.H. Abdulaziz Al Thani through Auto Performance Parts, the company's French importer. It left the factory with right-hand drive but was immediately converted









conduite à gauche. Il a bénéficié en 2010 d'une révision officielle Aston Martin, alors que le compteur affichait 25 141 km. En 2019, une révision complémentaire a été effectuée, à 27 292 km et, en 2020, cette voiture a été immatriculée en Hollande. Vendue avec son manuel d'utilisation et sa trousse à outils, elle représente une belle opportunité d'acquérir une machine extrême, et rarissime puisque produite à seulement 40 exemplaires, qui est aussi une des dernières Aston Martin traditionnelles, avant l'arrivée de la DB7.

to left-hand drive. In 2010, with 25,141 km on the clock, it was given an official service by Aston Martin. In 2019, at 27,292 km, a further service was carried out, and in 2020 the car was registered in the Netherlands. Sold with its owner's manual and tool kit, it represents a fine opportunity to acquire an extreme and exceedingly rare machine, as only 40 were built, which is also one of the last traditional Aston Martins before the arrival of the DB7.



269

1990 JAGUAR XJS V12 CABRIOLET

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis nº SAJNW4845LC166344

25.000 - 35.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Seulement 15 660 miles d'origine
- Voiture d'un grand agrément de conduite
- Superbement préservée
- Un collector introuvable dans cet état

- ***Only 15,660 original miles***
- ***Great driving pleasure***
- ***Superbly preserved***
- ***A collectible rarely found in this condition***



Succéder à la légendaire Jaguar Type E n'était pas simple, mais la XJS présentée en 1975 s'en est bien sortie, avec une ligne très originale et une personnalité qui s'orientait vers le grand tourisme. Équipée du noble V12 de 5,3 litres qui avait fait ses premières armes sur la Type E Série 3, elle offrait des performances de haut niveau alliées à un confort et un silence de fonctionnement que ne connaissait pas sa devancière. Son principal défaut, une consommation élevée, sera effacé en 1981 avec la version « High Efficiency », dotée de nouvelles culasses dessinées par Michael May. Cette voiture avait évidemment droit à une finition luxueuse, avec des sièges en cuir à commande électrique.

En version cabriolet, c'était une voiture particulièrement agréable à utiliser car elle s'accommodait d'une conduite tranquille sur de petites routes ensoleillées, tout en étant capable de couvrir de longues distances à vitesse soutenue avec un couple lui offrant une souplesse exceptionnelle.

Vendu neuf en1990 aux États-Unis à Minneapolis dans cette superbe configuration de couleurs si élégante, brun clair, intérieur en cuir naturel, l'exemplaire que nous présentons a été ré-importé en Europe et a reçu en 2012 une immatriculation hollandaise. Le compteur affiche 15 660 miles, ce qui explique l'état cosmétique irréprochable de conservation de ce cabriolet Jaguar deux places. Il s'agit d'une automobile hautement collectionnable, livrée avec sa trousse complète de carnets et autres manuels.

Succeeding the legendary Jaguar E Type was not easy, but the XJS presented in 1975 did well, with a very distinctive design and a personality that was oriented towards grand touring. Powered by a superb 5.3-litre V12 which had made its debut on the E-Type Series 3, it offered high-level performance combined with comfort and quiet operation that its predecessor did not have. Its main fault, high fuel consumption, was erased in 1981 with the "High Efficiency" version, equipped with new cylinder heads designed by Michael May. This car received a very luxurious finish, with electrically operated leather seats. In the convertible version, it was a particularly pleasant car to use because it provided a quiet drive on the narrower sunny roads, while being able to cover long distances at sustained speed with a torque that provided exceptional flexibility. Sold new in 1990 in the United States in Minneapolis in this superb, elegant color configuration, with light brown, natural leather interior, the example on offer was re-imported into Europe and received a Dutch registration in 2012. The odometer shows 15,660 miles, which explains the impeccable cosmetic condition of this two-seater Jaguar convertible. This is a highly collectible automobile, delivered with its full kit of booklets and other manuals.

270

1976 ALPINE RENAULT A110 1600 SC/VD

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis nº A1101600VD20418

80.000 - 100.000 €

- Très rare et recherchée version SC/VD
- Restauration de haut niveau
- Produite à moins de 500 exemplaires

- ***Very rare and sought-after SC/VD version***
- ***High quality restoration***
- ***Less than 500 examples produced***



La 1600 SC sort en 1973 avec le train arrière de l'A310 à double triangle superposé et deux amortisseurs au lieu de quatre. Les jantes sont désormais fixées par quatre boulons et les poignées de porte remplacées par de simples boutons à poussoir. Son comportement gagne donc en stabilité et en rectitude. Enfin un panneau arrière démontable de l'intérieur facilite l'accès à la mécanique. Le moteur de la Renault 12 Gordini de 1605 cm^3 développant 127 ch DIN accouplé à une boîte à 5 rapports propulse la Berlinette à 215 km/h chrono. Seulement 481 exemplaires furent produits entre 1973 et 1975. La production de cette mythique automobile cessera en 1977 avec la SX.

La voiture présentée, une recherchée version 1600 SC/VD, est vendue neuve en France et prendra la route de la Belgique où elle y connaîtra deux propriétaires successifs. La voiture se présente dans un état totalement restauré, dans les règles de l'art. Le travail réalisé est remarquable mais nous n'en savons pas plus sur l'atelier qui s'en est chargé. La marque Alpine est plus vivante que jamais et on comprend très vite en se glissant derrière le volant de cette berlinette pourquoi l'A110 mérite cette réputation unique.

The 1600 SC was released in 1973 with the A310 rear axle and including an overlapping double wishbone and two shock absorbers as opposed to four. The rims are consequently fixed by four bolts and door handles replaced by simple push buttons. Its driving behaviour therefore gains in stability and straightness. Also, a rear panel removable from the interior enables access to the engine bay. The Renault 12 Gordini engine of 1,605 cc developing 127 hp DIN, paired to a 5-speed gearbox, propels the Berlinetta to 215 km/h flat. Only 481 units were produced between 1973 and 1975; the production of this mythical automobile ceased with the SX in 1977.

Known as a sought-after 1600 SC/VD version, this particular car was sold new in France and then made its way to Belgium where it knew two successive owners. This car is presented in a completely restored condition, which was done as it should be. The work carried out is incredible but we do not have information about the workshop who was responsible for it. The Alpine brand is more alive today that it has ever been and after sitting behind the wheel of this berlinetta, we understand very quickly why the A110 deserves such an unique reputation.

271

1964 PORSCHE 356 CARRERA 2

Titre de circulation belge
Belgian title
Châssis nº 129913

450.000 - 600.000 €

- Modèle rare, matching numbers
- Restauration de grande qualité
- Mécanique exclusive, double allumage et 4 ACT

- ***Rare model, matching numbers***
- ***Restored to a high standard***
- ***Exclusive dual ignition and 4-cam engine***



Carrera : chez Porsche, ce mot magique est synonyme de performances radicales. Il est né de la victoire d'un spyder 550 en 1953 à la Carrera Panamericana. A partir de ce moment-là, les versions Carrera auront droit au moteur conçu pour la course, doté de quatre arbres à cames en tête et d'un double allumage, dit « 1500 GS ». Il délivre 100 ch dans sa première version, et va faire merveille en compétition. A la puissance, il ajoute l'endurance, ce qui lui permet de remporter le redoutable Liège-Rome-Liège en 1954. Ce moteur peut aussi équiper tout type de carrosserie de tourisme, coupé ou cabriolet, et accompagne donc la carrière de la 356, née en mars 1949 et qui pose les bases de toutes les futures Porsche de route. La 1500 GS Carrera sera exposée pour la première fois au Salon de Francfort 1955 et, en 1961, Porsche présente une évolution de la 356 Carrera, dite Carrera 2 et équipée cette fois d'un moteur 1 966 cm^3 qui développe 130 ch à 6 200 tr/mn. Disponible en coupé ou en cabriolet, elle dispose également d'équipements de confort qui la rendent plus agréable et plus facile à utiliser. Dans cette version, c'est la 356 commercialisée la plus rapide jamais produite, mais c'est aussi une des plus rares car sa production n'a pas dépassé un total de 436 unités.

Selon son Kardex de fabrication usine, cette Porsche Carrera 2 a été livrée neuve en Allemagne de couleur rouge « Signal » avec sellerie en simili noir et inserts en velours gris. Elle a été achetée neuve par le prince Max-Emmanuel de Thurn et Taxis, qui l'a vendue en 1966 à son deuxième propriétaire qui l'a exportée l'année suivante au

Carrera : At Porsche, this magical word is synonymous with high performance. It harks back to the victory in the Carrera Panamericana in 1953 by a Spyder 550. Following that, Carrera versions of the 356 featured a four-cam, twin-plug engine designed for competition. Producing 100 bhp in its first version, the motor worked wonders in racing, with a combination of power and endurance that produced a win in the formidable Liège-Rome-Liège in 1954. The engine was suitable for all types of touring body, both coupé and cabriolet, and accompanied the career of the 356, which first appeared in March 1949, laying the foundations of all future road-going Porsche. The 1500 GS Carrera was first exhibited at the Frankfurt Motor Show in 1955 and, in 1961, Porsche presented an evolution called the Carrera 2. This model was equipped with a 1966cc engine producing 130 bhp at 6 200 rpm. Available in coupé or cabriolet form, it had a level of comfort and equipment that made it more enjoyable and easier to use. It became the fastest production 356, while remaining one of the rarest with just 436 examples built.

According to its Kardex, this Porsche Carrera 2 was delivered new in Germany in "Signal" red with black imitation upholstery and grey velvet inserts. It was purchased new by Prince Max-Emmanuel of Thurn and Taxis, who sold it in 1966 to its second owner who exported it the following year to Canada. The third owner, Cappy Thompson,









Canada. Le troisième propriétaire, Cappy Thompson, l'a achetée en 1968 et emmenée en Nouvelle-Zélande en 1975. En 1983, bien qu'elle ait été encore en bon état, elle a fait l'objet d'une restauration avant d'être vendue quelques années plus tard. En mai 1988, alors qu'elle affichait 72 000 km, elle a été achetée par Phil Harris, puis vendue en 1998 à Duane Hartley, de Santa Rosa (Californie), qui a fait complètement restaurer la carrosserie. La réfection de l'intérieur a été confiée à Tony Garcia et celle du moteur à Bill Doyle, en 2000.

En janvier 2017, l'expert du modèle Jeff Adams, de Speedsport Tuning (Danbury, Connecticut) a inspecté la voiture et constaté l'excellente qualité de la restauration tout en confirmant la présence du moteur d'origine ainsi que d'équipements corrects d'époque comme les freins de 356 C, la boîte de vitesses et même le chauffage Eberspächer à gaz.

Cette voiture fait partie de 100 exemplaires de 356 Série C Carrera 2 produits. Il est rare de trouver une Porsche 356 Carrera 2 encore équipée de son moteur d'origine, et cet exemplaire dans un état superbe et affichant sa teinte d'origine rend hommage à ce modèle rare et convoité. Il est accompagné par un Certificate of Authenticity Porsche, son Kardex, des factures et le rapport de Jeff Adams, et saura tenter un amateur avide de versions exclusives et rares, capable de profiter des sensations de conduite procurées par cette voiture vive et légère.

bought it in 1968 and took it to New Zealand in 1975. In 1983, although it was still in good condition, it underwent a restoration before being sold a few years later. In May 1988, at 72,000 km, it was bought by Phil Harris and sold in 1998 to Duane Hartley of Santa Rosa, California, who had the bodywork completely restored. The interior was restored by Tony Garcia and the engine by Bill Doyle in 2000.

In January 2017, model expert Jeff Adams of Speedsport Tuning (Danbury, Connecticut) inspected the car and noted the excellent quality of the restoration while confirming the presence of the original engine as well as correct period equipment such as the 356 C brakes, gearbox and even the Eberspächer gas heater.

This car is one of only 100 examples of the 356 Series C Carrera 2 produced. It is rare to find a Porsche 356 Carrera 2 still fitted with its original engine, and this example in superb condition and with its original colour is a tribute to this rare and sought-after model. Accompanied by a Porsche Certificate of Authenticity, its Kardex, invoices and Jeff Adams' report, it is sure to tempt the enthusiast for exclusive and rare versions, capable of enjoying the driving sensations provided by this lively and light car.

272

1951 DB HBR5 BARQUETTE ANTEM

Titre de circulation hollandais
Dutch title
Châssis nº 768
110.000 - 150.000 €

- Modèle rare
- Histoire portugaise depuis l'origine
- Complètement restaurée

- ***Rare model***
- ***Portuguese history from the origin***
- ***Completely restored***



Au Salon de Paris 1950, le stand DB accueille un élégant cabriolet carrossé par Antem. L'année suivante DB fait réceptionner aux Mines une barquette Antem du même type. Selon l'excellent ouvrage d'Alain Gaillard, Les automobiles de Charles Deutsch et René Bonnet 1932-1962, ces barquettes au nombre d'une trentaine ont reçu des numéros de châssis de 751 à 782.

L'exemplaire présenté ici, châssis n°768, en fait partie. Il est répertorié dans l'ouvrage comme ayant été vendu à José Emidio Da Silva et immatriculé IE-17-74. Ce pilote amateur l'a ensuite utilisé au début des années 50 sur une dizaine d'épreuves principalement nationales, à commencer par le Circuito de Vila do Conde, le 23 septembre 1951. La petite DB a décroché une excellente cinquième place. Da Silva a par ailleurs terminé en 1952 deuxième de sa catégorie au Championnat du Portugal de la Montagne. En juin 1953 sur le circuit de Porto il a signé la quatrième place et la victoire de sa catégorie et, aux 12 Heures de Casablanca, le 20 décembre 1953, il est arrivé quatrième en partageant le volant avec un certain Pereira. Après être restée de longues années dans une collection portugaise sous son immatriculation d'origine, elle a été restaurée et, en 2019, elle faisait partie de la vente aux enchères de la collection Sáragga, à Monteira.

Cette version à carrosserie Antem est particulièrement rare et intéressante, surtout avec son historique au Portugal et son état bien préservé. Elle est éligible à divers évènements historiques de premier plan, comme Le Mans Classic.

At the 1950 Paris Motor Show, the DB stand hosted an elegant cabriolet bodied by Antem. The following year DB had an Antem cabriolet of the same type delivered to the French homologation authorities, the Mines. According to the excellent book by Alain Gaillard, Les automobiles de Charles Deutsch et René Bonnet 1932-1962, these chassis, which number around thirty, received chassis numbers from 751 to 782. The one on offer here, chassis n°768, is one of them. It is listed in the book as having been sold to José Emidio Da Silva and registered IE-17-74. This amateur driver then used it in the early 1950s in around ten, mainly national, events, starting with the Circuito de Vila do Conde on September 23, 1951. The little DB finished in an excellent fifth place. Da Silva also finished second in his class in the Portuguese Mountain Championship in 1952. In June 1953 on the Porto circuit, he was fourth, and won his category and, at the 12 Hours of Casablanca, on December 20, 1953, he came fourth, sharing the drive with a certain Pereira. After remaining for many years in a Portuguese collection under its original registration, it was restored and, in 2019, became a part of the Sáragga Collection auction, in Monteira. This Antem-bodied version is particularly rare and interesting, especially with its Portuguese racing history and its well-preserved condition. It is eligible for various leading historic events, such as Le Mans Classic.

273

1978 HARLEY-DAVIDSON ELECTRA GLIDE 1200 FLH « NEW OLD STOCK » ▲

Jamais immatriculé
Never registered

Cadre n° 2A27714H8

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

- Neuve de stock
- 00001 miles from new !
- Sur sa palette de transport d'origine

- ***New from stock***
- ***00001 miles from new!***
- ***On its original transport pallet***



On ne présente plus Harley-Davidson, symbole américain de la liberté, des grands espaces, de cette Amérique aux paysages qui défilent dans le rétroviseur vibrant d'un V Twin à toute allure ! L'Electra Glide est un modèle particulièrement emblématique du constructeur de Milwaukee. Équipée du célèbre bicylindre en V dans sa version 1 340 cm³, elle appartient à la génération « shovelhead », nom tiré des culasses évoquant la forme d'une pelle. De plus l'Electra Glide, première Harley dotée d'un démarreur électrique, constitue le haut de gamme de la marque. Accompagnée de son bruit caractéristique, c'est une machine qui ne risque pas de passer inaperçue !

Celle que nous présentons est unique au Monde...elle est neuve de stock avec son compteur affichant 00001 miles ! Il est impossible de trouver un « time capsule » aussi incroyablement bien conservé. Elle est encore sur sa palette en bois d'origine qui lui permettait d'être acheminée de l'usine de Milwaukee au distributeur. Dans notre cas, cette Harley a été livrée à l'agent HD Co of El Cajon en Californie. Et elle n'a jamais été déballée ! Son guidon, livré démonté, et fourni avec, n'a jamais été monté dessus. Toutes les étiquettes d'origine sont présentes. Elle est tout simplement neuve d'origine... que dire de plus ?!

We do not need to introduce Harley-Davidson, the American symbol of freedom, of an America of unending landscapes passing by in the vibrant rear-view mirror of a V Twin at full speed! The Electra Glide is a particularly iconic model from the Milwaukee manufacturer. Fitted with the famous V-twin in its 1340cc version, it belongs to the "shovelhead" generation, a name taken from the cylinder heads evoking the shape of a shovel. The Electra Glide, the first Harley with an electric starter, was the brand's flagship then. With its characteristic noise, it is a machine that is not likely to go unnoticed!

The one we present is unique in the world... it is new from stock with its counter displaying 00001 miles! It is impossible to find such an incredibly well-preserved time capsule. It is still on its original wooden pallet which allowed it to be transported from the Milwaukee factory to the distributor. This particular Harley was delivered to the agent HD Co of El Cajon in California. And it has never been unboxed! Its handlebar, delivered disassembled, and supplied with it, has never been mounted. All original tags are present. It is simply brand new... what more can we say?!

274

1979 PORSCHE 911 SC EX JOHNNY HALLYDAY - PRÉPARÉE PAR ALMÉRAS FRÈRES

Carte grise française
French title

Châssis n° 9119301076
Moteur n° 6779324

250.000 - 300.000 €

- Ex Jean Philippe Smet alias Johnny Hallyday
- Préparée pour Johnny par les frères Alméras
- Très puissante, Supercar de star avant l'heure
- Historique limpide, dossier de factures
- Préparation de qualité, auto de course pour la route

- *Ex Johnny Hallyday*
- *Prepared for Johnny by the Alméras brothers*
- *Very powerful, star Supercar before its time*
- *Transparent history, file of invoices*
- *Quality preparation, race car for the road*

La voiture de la vente, achetée neuve en 1979 par Jean Philippe Smet, alias le légendaire Johnny Hallyday, fut commandée dans la teinte bleu pétrole #376 et repeinte immédiatement en noir #700 sur la demande de l'artiste. Sans tarder, la star en voulait plus sous le pied et confia aux frères Alméras de Montpellier, le soin de préparer au maximum cette 911 SC, tant sur le point mécanique qu'esthétique. Réputés pour leur savoir-faire en matière de préparation de Porsche, un devis est établi le 17 décembre 1979 pour le châssis 9119301076 au nom de M. Johnny Hallyday où il est question d'augmentation de puissance en passant de 3.0 l à 3.5 l, en remplaçant , le vilebrequin par celui de la Turbo 3.3 l, l'injection K-Jetronic par une grosse pompe à injection mécanique Bosch de 3.0 l RSR, changement des arbres



© DR

Bought new in 1979 by Jean Philippe Smet, aka the legendary Johnny Hallyday, this particular car was ordered in petrol blue #376 and immediately repainted in black #700 following the artist's request. Expeditiously, the celebrity wanted more power and entrusted the Almeras brothers of Montpellier with the task of preparing this 911 SC as much as possible, both mechanically and aesthetically. Renowned for their expertise in Porsche preparations, a quote was established on the 17th December 1979 for chassis 9119301076 in the name of Mr. Johnny Hallyday. The aim was to increase the power from 3.0L to 3.5L by replacing the crankshaft with the one from the 3.3L Turbo, the K-Jetronic injection with a large 3.0L RSR Bosch mechanical injection









à cames par des types 2.7 RS, de la pompe à essence, de diverses pièces et modifications nécessaires à cette transformation. Des disques et étriers de 3.3 l Turbo à 4 pistons assurent le freinage et des barres de torsions de 26 mm, des barres stabilisatrices plus rigides, des fusées avant de type Monte Carlo, associées à des amortisseurs Bilstein ; la tenue de route. La carrosserie adopte le Turbo Look et un spoiler de type 934 et de larges jantes Gotti en aluminium de 8 et 10×15' finissent de lui conférer un air de bête de circuit. Johnny utilisa ce bolide jusqu'en janvier 1983 après avoir parcouru à son volant plus de 80 000 km et la revendit à son second propriétaire, un amateur du département des Deux-Sèvres qui l'a entretenu méticuleusement comme l'atteste le dossier de factures. Elle fit la joie de deux autres passionnés jusqu'à ce jour. Elle bénéficia d'une restauration poussée et d'une préparation en vue de pouvoir participer à des épreuves sportives ou à des sorties de club sur circuit. Un passeport FFSA #60336 lui a été attribué en 2012. Elle passa dans les mains de spécialistes comme Meznarie et Crubile pour l'entretien entre 1989 et 2017. Les copies de carte grise attestent bien qu'il s'agit de la voiture de Johnny et un important dossier de factures et de contrôles techniques depuis l'origine nous renseignent sur la chaine des propriétaires. Elle est décrite dans l'ouvrage de Jean Basselin « Johnny Hallyday, mes motos et voitures d'exception » aux édition Hugo Motors, comme une 930 Turbo à cause de ses ailes élargies mais l'auteur nous a fourni un Erratum. Une copie d'une photo de la voiture dédicacée par Johnny est présente dans le dossier.

pump, amendment of camshafts with 2.7 RS types, the fuel pump, various parts and modifications necessary for this transformation. 3.3L Turbo 4-piston discs and callipers ensure braking and 26mm torsion bars, harder stabiliser bars, Monte Carlo type front shafts combined with Bilstein shock absorbers; road handling. The bodywork adopts the Turbo Look and a 934-type spoiler and wide Gotti aluminium rims of 8 and 10×15', which make it look like a circuit beast. Johnny used this car until January 1983 after having driven it for more than 80,000 km and sold it to its second owner, an enthusiast from the Deux-Sevres region who serviced it meticulously, as evidenced by the file of invoices.

It has been the pride and joy of two other enthusiasts to this day. It had an extensive restoration and preparation carried out in order to participate in sporting events or club track days, as well as its FFSA #60336 passport which was issued in 2012. It was entrusted to specialists such as Meznarie and Crubile for its servicing between 1989 and 2017. Registration documents attest that it was Johnny's car and a major file of invoices and roadworthiness testing since new provide evidence about the chain of owners. It is featured in Jean Basselin's book "Johnny Hallyday, my exceptional motorcycles and cars" (published by Hugo Motors) as a 930 Turbo due to its widened wings but, the author has provided us with an Erratum. A copy of a picture of the car autographed by Johnny is included in the file.

275

1991 CITROËN 2 CV 6 CLUB ▲

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis nº KA375072

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

- Seulement 124 km d'origine
- Une des toutes dernières 2 CV produites
- Dans un état proche du neuf

- ***Only 124 km from new***
- ***One of the very last 2CVs produced***
- ***In near new condition***



Cette Citroën 2 CV, dont la première immatriculation a été délivrée le 28 mars 1991 à Stuttgart, en Allemagne, sous le numéro S-KX 7828 au nom d'un acheteur demeurant dans cette ville, est une des toutes dernières produites puisque les chaînes de l'usine de Mangualde, au Portugal, se sont arrêtées en juillet 1990. Il est d'ailleurs amusant de constater que le numéro de série le plus élevé d'une 2 CV destinée à l'Allemagne est 375 563, ce qui n'est pas très éloigné de celui de cet exemplaire (375072). Toutefois, l'ordre des numéros ne correspond pas de façon précise à celui de la sortie des voitures de l'usine, et les spécialistes ont constaté certains écarts de numérotation entre des voitures produites au même moment.

Cela n'empêche pas cette 2 CV d'être une des toutes dernières représentantes de la célèbre Citroën qui a eu une carrière de 50 ans ! Mais ce n'est pas sa seule particularité exceptionnelle. L'autre est son kilométrage : elle n'a parcouru que 124 km depuis sa sortie d'usine, ce qui signifie qu'elle est pratiquement neuve, entièrement d'origine ! Elle offre la sensation que pouvait connaître un acheteur lorsqu'il se rendait avec un petit battement de cœur dans une concession Citroën pour venir chercher la voiture qu'il avait commandée. Plus encore que la voiture elle-même, c'est cette sensation incomparable que retrouvera l'acheteur averti de cette Citroën 2 CV.

This Citroën 2 CV, which first registration was issued on March 28, 1991 in Stuttgart, Germany, under the number S-KX 7828 in the name of a buyer residing in that city, is one of the very last produced from the factory in Mangualde, Portugal, as production stopped in July 1990. It is also amusing to note that the highest serial number of a 2 CV intended for Germany is 375 563, which does not seem to be very different from that of this example (375072). However, the order of the numbers does not correspond precisely to that of the cars leaving the factory, and specialists have noted certain discrepancies in numbering between cars produced at the same time. This does not prevent this 2 CV from being one of the very last of the legendary Citroën which had a 50-years career! But this is not its only exceptional feature. The other is its mileage: it has covered only 124 km since leaving the factory, which means that it is practically new, completely original! It offers the feeling that a buyer could experience when he went with a little heartbeat to a Citroën dealership to pick up the car he had ordered. Even more than the car itself, it is this incomparable feeling that the informed buyer of this Citroën 2 CV will find.

276

1987 CITROËN CX 25 GTI

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis nº 06NG8694

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

- Seulement 44 400 km d'origine
- Superbe état de conservation
- Excellentes qualités routières

- ***Only 44,400 km from new***
- ***Nice condition***
- ***Excellent road qualities***



Livrée neuve en décembre 1987 par les établissements Filbrocks situés à Klippan, en Suède, cette Citroën CX 25 GTI a fait l'objet d'une première révision en février 1988, au kilométrage de 5 km. Son carnet d'entretien permet d'en suivre l'historique et de constater que, lors de la révision du 28 mai 1990 effectuée dans le même garage, elle n'avait parcouru que 19 950 km.

Le tampon suivant date du 8 novembre 2018, à 36 184 km, et traduit un changement puisque cette fois la révision est effectuée par le garage CX Basis de Graben-Neudorf en Allemagne. Six mois plus tard, le 8 avril 2019, le même établissement a apposé son tampon au kilométrage de 37 244 km. Aujourd'hui, la voiture en affiche 44 400 km.

Grâce à cet entretien minutieux et à cette utilisation mesurée, cette voiture offre aujourd'hui un superbe état de conservation, avec sa peinture vraisemblablement d'origine. Elle est accompagnée de ses carnets et manuels d'époque, en suédois.

La CX 25 GTI était le haut de gamme Citroën et, avec son moteur 2,5 litres de près de 140 ch DIN, ce vaisseau de la route pouvait dépasser 200 km/h dans le confort légendaire de sa suspension oléopneumatique. Dans son domaine, elle n'avait guère d'équivalent et, encore aujourd'hui, elle étonne par ses qualités routières. C'est d'autant plus vrai avec un exemplaire bien préservé comme celui-ci.

Delivered new in December 1987 by the Filbrocks establishments located in Klippan, Sweden, this Citroën CX 25 GTI underwent a first service in February 1988, when the mileage was 5 km. Its maintenance log shows its history and to note that, during the service of May 28, 1990, carried out in the same garage, it had covered only 19,950 km. The following stamp dates from November 8, 2018, at 36,184 km, and reflects a change since this time the service was carried out by the CX Basis garage in Graben-Neudorf, Germany. Six months later, on April 8, 2019, the same garage stamped the mileage of 37,244 km. Today, the car displays 44,400 km. Thanks to this meticulous maintenance and this highly measured use, this car is in a superb state of preservation, with its paintwork probably original. It comes with its period logbooks and manuals, in Swedish. The CX 25 GTI was Citroën's top of the range and, with its 2.5-litre engine producing nearly 140 bhp DIN, this cruiser could top 200 km/h in legendary comfort, thanks to its hydropneumatic suspension. At its time it hardly had any equivalent and, even today, it surprises with its driving qualities. This is all the more true with a well-preserved example like this one.

277

1983 CITROËN GSA PALLAS

Carte grise française
French title

Châssis nº VF7GXYL0034YL0672

15.000 - 20.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- État d'origine proche du neuf
- N'a parcouru que 3 434 km depuis l'origine
- Livrée neuve en France
- Accompagnée de ses autocollants et documents d'origine

- ***Near new original condition***
- ***Only driven 3,434 km from new***
- ***Delivered new in France***
- ***Comes with its original stickers and documents***



Cette voiture est ahurissante par son faible kilométrage, pour cette raison, elle devait entrer dans cette vente : elle n'affiche que 3 434 km d'origine ! Très certainement une des seules (sinon la seule) GSA au monde à avoir parcouru une aussi courte distance. Elle a été livrée neuve à Orléans, par l'intermédiaire du Garage France & Delaroche, à son premier propriétaire Monsieur. B., qui l'a gardé jusqu'à son décès en 2015. Elle a ensuite appartenu à deux collectionneurs successifs, qui l'ont immatriculée à leur nom.

Cette voiture est dans un état pratiquement neuf, magnifique dans sa très élégante teinte Vert Jade. Elle présente tous les stickers et plaques qu'elle portait lors de sa livraison neuve, et bénéficie des phares antibrouillard en option. L'aménagement intérieur est particulièrement soigné, avec des sièges en tissus à motifs parfaitement préservés, et l'on retrouve au tableau de bord les fameux « satellites » qui, de part et d'autre du volant monobranche, commandent l'éclairage et les divers accessoires. Les jantes chaussées de pneus neufs sont impeccables et, sous le capot, le moteur est d'une propreté exemplaire. La voiture est accompagnée de ses documents d'origine et de son carnet d'entretien dûment tamponné. Trouver une GSA dans cet état tient d'une sorte de miracle, ce que ne manqueront pas de remarquer tout particulièrement les amateurs de Citroën.

This car is astonishing by its low mileage, for this reason it had to be included in this sale: it displays only 3,434 km from new! Certainly one of the only (if not the only) GSA in the world to have covered such a short distance. It was delivered new in Orléans through Garage France & Delaroche, to its first owner Mr. B. who kept it until his death in 2015. It then belonged to two successive collectors, who had registered the car in their name.

This car is in a practically new condition, beautiful in its very elegant Jade Green colour. It features all the stickers and plates it had on delivery, and benefits from optional fog lamps. The interior layout is particularly meticulous, with perfectly preserved patterned fabric seats, and the famous "satellites" on the dashboard which, on either side of the single-spoke steering wheel, control the lighting and the various accessories. The rims shod with new tires are impeccable and, under the hood, the engine is exceptionally clean. The car comes with its original documents and duly stamped maintenance booklet. Finding a GSA in this condition is a kind of a miracle, Citroën enthusiasts in particular will not fail to notice.

278

1968 CITROËN DS 21M CABRIOLET CHAPRON

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis nº 4494163
Moteur nº DX2 0573007982

170.000 - 220.000 €

- Restaurée par Philippe Losson en 2008
- Rare version boîte manuelle
- La version la plus aboutie du cabriolet DS

- *Restored by Philippe Losson in 2008*
- *Rare manual transmission version*
- *The most successful DS convertible version*



Ainsi que le confirme son attestation Chapron, le châssis 4494163 a été livré dans les ateliers du carrossier de Levallois le 13 septembre 1968 pour recevoir une carrosserie cabriolet de teinte blanc stellaire, mariée à un intérieur garni de cuir rouge. Un autoradio HiFi complétait les équipements de série et la voiture, qui porte le numéro 9270 fut livrée le 29 octobre suivant puis facturée 3 jours plus tard. La production de cabriolet DS en 1969 fut limitée à 47 exemplaires, dont seuls 5 furent équipés de la boîte mécanique comme celui que nous présentons.

Immatriculée dans l'Aveyron en 1994, la voiture change de mains en 2008 et c'est à cette époque qu'elle est restaurée par le spécialiste renommé Philippe Losson, une liste des travaux effectués figure au dossier : démontage et remontage complet du véhicule pour réfection de la peinture, des chromes et de la sellerie en cuir noir, de la capote et des moquettes. Les travaux portent également sur une révision complète de l'hydraulique et la mécanique et le remplacement du moteur par un moteur DX2 équipé d'un système d'injection, refait à neuf. En 2010 le père de l'actuelle propriétaire en fit l'acquisition, depuis le beau cabriolet n'a été utilisé qu'avec parcimonie. Son élégante teinte gris foncé métallisé se marie particulièrement bien avec sa sellerie en cuir noir, tandis que le tableau de bord est la désirable et sportive déclinaison réalisée par Jaeger. Cet exemplaire combine la rareté aux performances et à la facilité d'utilisation de la mécanique à injection, tout en conservant l'élégance de la ligne et la qualité des réalisations de Chapron.

As stated in its Chapron certificate, chassis No 4494163 was delivered to the coachbuilder's workshops in Levallois on 13 September 1968 in order to get a cabriolet bodywork installed in stellar white colour, combined with red leather interior. A HiFi car radio complemented the standard equipment and the car, bearing the number 9270, was delivered on 29 October that year and invoiced 3 days later. The production of the DS cabriolet in 1969 was limited to 47 examples, of which only 5 were equipped with the manual gearbox like this particular one.

Registered in Aveyron in 1994, the car changed ownership in 2008 and was restored at that time by the renowned specialist Philippe Losson. A file with the list of work carried out is included: full disassembly and reassembly of the vehicle for the restoration of the paint, chrome and black leather upholstery, hood and carpets. The work also included a complete servicing of hydraulic and mechanical parts, the replacement of the engine with a DX2 fitted with a injection system, which has been restored. The father of the current owner acquired it in 2010 and since, this beautiful convertible has only been used occasionally. Its elegant metallic dark grey colour goes particularly well with its black leather upholstery, while the dashboard is presented in the desirable and sporty Jaeger version. This example combines rarity of its front with the performance and ease of use of this injection engine, while retaining the elegance of the design and the production quality of Chapron.

279

1999 CITROËN XANTIA V6 ACTIVA PHASE 2

Carte grise française
French title

Châssis nº VF7X7XFZF72274525
Moteur nº 10FJ1I - XFZ - 0057618

25.000 - 35.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Provenant de la Collection Vincent Crescia - Garage du Lac
- Efficacité du système Activa associée au V6 de près de 200 ch
- Peinture et sellerie d'origine
- Moins de 80 000 km d'origine

- *From the Vincent Crescia Collection - Garage du Lac*
- *Efficiency of the Activa system associated with the V6 of nearly 200 hp*
- *Original paint and upholstery*
- *Less than 80,000 km from new*



Commercialisée à partir de 1996, la Xantia Activa marquait une véritable révolution en matière tenue de route, avec une suspension pilotée Hydractive (introduite sur la XM) combinée à un système de régulation active du roulis. Associée au brillant V6 3L ES9 de près de 200 cv, la Xantia devenait un outil redoutable, tout en conservant une présentation discrète, permettant de créer la surprise face à bien des voitures de catégorie supérieure.

L'exemplaire présenté correspond à la phase 2 apparue à partir de décembre 1997 et dont le niveau d'équipement s'approchait de la version Exclusive. Il a été immatriculé en Indre et Loire le 16 novembre 1999 et revêt une belle teinte rouge pivoine, peinture qui n'a pas été refaite. L'habitacle en velours est en superbe d'origine. La voiture totalise aujourd'hui un peu moins de 80 000 km d'origine, ce qui est vérifié par un dossier de factures et d'anciens contrôles techniques. En 2017, 4 sphères ont été remplacées alors que la voiture affichait 73 450 km. Vincent Crescia, pape de la restauration des Citroën, lorsqu'il acquiert cette Activa va lui offrir une révision complète et un traitement exceptionnel afin qu'elle se trouve dans un état comme neuf, ce qui est le cas avouons-le. Véritable collector puisque produite à 1358 unités en phase 2, cette Xantia V6 est accompagnée de sa notice d'emploi d'origine. L'essayer, c'est l'adopter tant ses accélérations sont impressionnantes et sa tenue de route exceptionnelle lorsqu'elle vire à plat à pleine vitesse !...

On sale from 1996, the Xantia Activa marked a real revolution in terms of handling, with a Hydractive controlled suspension (introduced on the XM) combined with an active roll-regulation system. Combined with the brilliant V6 3L ES9 developing almost 200bhp, the Xantia became a formidable handler, while maintaining a discreet presentation, making it possible to surprise upper category cars.

The example on offer corresponds to phase 2 which appeared from December 1997 and whose level of equipment approached the Exclusive version. It was registered in Indre et Loire on November 16, 1999, and has a beautiful peony red hue, paintwork which has not been redone. The velvet interior is superbly original. The car now totals just under 80,000 km from new, which is verified by a file of invoices and old technical inspections. In 2017, 4 spheres were replaced when the car showed 73,450 km. Vincent Crescia, one of the best restorers of Citroëns, after acquiring this Activa gave the car a complete overhaul and an exceptional treatment, and it is now in as new condition. A real collector's item since only 1,358 phase 2 units were produced, this Xantia V6 comes with its original user manual. To experience the amazing acceleration as well as the impressive road handling when it turns flat at full speed is quite something!

280

1992 CITROËN BX 16S

Carte grise française
French title

Châssis nº VF7XBEJ0003EJ3886

40.000 - 60.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Provenant de la Collection Vincent Crescia - Garage du Lac
- Seulement 36 500 km d'origine
- Carnet et manuels de bord
- Superbement préservé

- *From the Vincent Crescia Collection - Garage du Lac*
- *Only 36,500 km from new*
- *Logbook and on-board manuals*
- *Gorgeously preserved*



Cette Citroën BX, superbement conservée, fut livrée neuve le 29 avril 1992 par la Succursale Citroën de Dijon. Fait incroyable et introuvable, elle ne totalise à ce jour que 36 500 km depuis sa sortie d'usine, et son carnet d'entretien ainsi que le dossier d'historique qui l'accompagne témoignent de soins réguliers. C'est en 2018 qu'elle fait son entrée dans la collection de M. Romagny et son historique fait état de seulement deux propriétaires de 1992 jusqu'au milieu des années 2010. Sa robe blanche est rehaussée de jantes en alliage grises et d'un filet rouge courant le long de la carrosserie. Les sièges, baquets à l'avant, tous en superbe état allient velours gris à un drap à chevrons noirs et blancs. Signalons que le pilote de ce bolide peut compter sur la climatisation et les vitres électriques pour toujours conduire dans les meilleures conditions. Vincent Crescia, le meilleur restaurateur de Citroën au monde, n'est jamais rassasié de sa passion pour la marque aux chevrons. Lorsqu'il voit cette BX 16s dans la vente Romagny réalisée par nos soins, elle doit lui appartenir quoi qu'il en coûte, connaissant parfaitement son marché et la rareté d'un tel exemplaire. Mais sa joie ne durera que quelques semaines car les autorités suisses lui refusent l'immatriculation sur le territoire pour défaut de pot catalytique. Il se sépare donc avec peine de ce bijou auquel il a consacré un travail remarquable de révision et surtout de préparation intégrale. Cette 16s se trouve à présent encore plus belle que jamais, dans un état « comme neuf ». Ce véritable collector encore en devenir est une occasion qui ne se présente que très rarement.

This superbly preserved Citroen BX was delivered new on the 29th April 1992 by the Citroën dealership in Dijon. Incredible fact and impossible to find, it has so far only travelled 36,500 km since leaving the factory. Included with the car, its service logbook and history file demonstrate that it's been regularly cared for. It integrated Mr. Romagny's collection in 2018 and its history illustrates only two owners from 1992 until the mid-2010s. Its white colour is enhanced by grey alloy wheels and a red line running through the bodywork. The seats (bucket seats at the front) combine grey velvet with black and white chevron patterns. It is worth mentioning that the driver of this car can count on the air conditioning and electric windows to always drive in total comfort. Vincent Crescia, the best Citroen restorer worldwide, is never completely fulfilled with his passion for the chevron brand. When he saw this BX 16S in the Romagny sale that we conducted and, knowing perfectly well its market and how rare such an example was, he had to get it no matter what the cost was. But his joy would only last a few weeks, as his car registration application was denied by Swiss authorities on the territory due to the absence of a catalytic converter. Consequently, he sadly parted from this jewel to which he devoted an incredible work of restoration and especially of integral preparation. This 16S is now even more beautiful than ever, in "like new" condition. This is a very rare opportunity to acquire a true collector car that is still in the making.

281

1970 HONDA CB750 K0

Carte grise française
French title

Cadre n° CB7501025324

25.000 - 35.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- La Honda qui a changé le monde
- Rare version K0
- Très faible kilométrage

- *The Honda that changed the world*
- *Rare K0 version*
- *Very low mileage*



Dans Moto Revue daté du 9 novembre 1968, apparait une info annonçant l'arrivée imminente d'une Honda de grosse cylindrée. Un quatre cylindres, peut-être ? Le secret a été bien gardé et il faut patienter une semaine encore pour découvrir la fabuleuse CB750 en photos. A cette époque, les motards sont déjà habitués aux Japonaises, qui bouleversent le marché depuis quelques années. La Honda CB750 pavoise avec son moteur quatre cylindres simple arbre, sa boite à 5 rapports, son cadre double berceau, ses quatre mégaphones, son frein à disque hydraulique et son démarreur électrique.

La moto présentée est une rare Honda CB 750 K0, la version la plus convoitée par les collectionneurs, qui se caractérise par de nombreuses spécificités tant esthétiques que mécaniques. On la reconnait au premier coup d'œil à son coloris « Candy Blue Green », ses pattes de phare peintes, ses caches latéraux proéminent et ajourés, sa selle qui se termine par un petit ressaut, son étrier de frein avant gris métal, etc. En provenance des USA, cette version K0 « Die Cast » (avec des carters moteurs coulés par rapport aux toutes premières versions « Sand Cast »), qui n'affiche que 647 miles au compteur, a été repeinte et possède quatre pots d'origine neufs.

Commercialisée pendant huit années, la CB 750 est vraiment la moto du 20e siècle tant elle a marqué les esprits. Plus de cinquante ans après sa sortie, cette Honda CB750 K0 est la moto qu'il faut avoir dans sa collection.

In the French magazine Moto Revue dated November 9, 1968, there was a news announcing the imminent arrival of a large displacement Honda. A four-cylinder, perhaps? The suspense remained for another week before the photos of the fabulous CB750 surfaced. At that time, motorcyclists were already used to the Japanese machines, which had been shaking up the market for a few years already. The Honda CB750 featured a single-overhead camshaft four-cylinder engine, a 5-speed gearbox, double cradle frame, four megaphone exhausts, hydraulic disc brakes and an electric starter.

The motorcycle on offer is a rare Honda CB 750 K0, the version most coveted by collectors, which is characterized by many specific features, both aesthetic and mechanical. You can recognize it at first glance by its "Candy Blue Green" color, its painted headlamp base, its prominent and openwork side covers, its saddle which ends in a small hump, its metal grey front brake caliper, etc. Coming from the USA, this K0 "Die Cast" version (with cast engine cases compared to the very first "Sand Cast" versions), which displays only 647 miles on the odometer, has been repainted and has four new exhausts.

Marketed over eight years, the CB 750 is the motorcycle of the 20th century. More than fifty years after its launch, this Honda CB750 K0 is a must in any collection.



2012 KAWASAKI W800 BY PHILIPPE STARCK ▲

Carte grise française
French title
Cadre n° JKBEJ800AAA004513
8.000 - 14.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Un dessin de Philippe Starck
- N°4 d'une série de 10 machines
- Seulement 500m au compteur !

- ***Design by Philippe Starck***
- ***N°4 of a series of 10 machines***
- ***Only 500m on the meter!***



Philippe Starck aime la moto au point d'en avoir dessiné plusieurs. On se souvient de l'Aprilia 6.5 Motó commercialisée par le constructeur italien de 1996 à 2002. Cette machine se caractérisait par son design extrêmement épuré, qui en faisait un objet de mobilité assez neutre. L'Aprilia 6.5 Motó eut le tort de sortir à une époque où le design d'une moto devait exprimer la performance avant toute chose. Aujourd'hui, on loue son esthétique soignée dans le moindre détail. Quelques années plus tard, le célèbre designer s'est penché sur la Kawasaki W800, une machine néo-rétro très élégante. En 2011, Philippe Stark en a dessiné une version inspirée des machines de Dirt Track. « *Une bonne moto c'est le minimum : un moteur, un réservoir, deux roues. Beaucoup de préparateurs vont vers le plus, nous, nous avons choisi d'aller vers le moins* » confiait Starck. En collaboration avec Boxer Design, la société dirigée par Thierry Henriette, une série de dix Kawasaki W800 a vu le jour. La machine se caractérise par la plaque phare, un tableau de bord minimaliste, les échappements, la peinture jaune/argent, les roues noires, la selle retravaillée et la partie arrière réduite à l'essentiel.

La machine proposée, qui porte le n°4, est neuve. Elle a été achetée par un ami du designer comme un bel objet de design. En effet, le propriétaire actuel, qui ne possède pas le permis moto, a juste exposé cette magnifique machine dans son bureau. Cette rare W800 représente une occasion unique de posséder une machine véritablement différente.

Starck loves motorcycles to the point of having designed several. One may remember the Aprilia 6.5 Motó marketed by the Italian manufacturer from 1996 to 2002. This bike was characterized by its extremely refined design, which made it a rather neutral object of mobility. The Aprilia 6.5 Motó made the mistake of coming out at a time when the design of a motorcycle had to express performance above all. Today, we praise its meticulous aesthetics down to the smallest detail. A few years later, the famous designer looked at the Kawasaki W800, a very elegant neo-retro machine. In 2011, Philippe Stark designed a version inspired by Dirt Track machines. "A good motorcycle is the minimum: an engine, a tank, two wheels. A lot of preparers go for more, we have chosen to go for less," confided Starck. A series of ten Kawasaki W800s was made in collaboration with Boxer Design, the company headed by Thierry Henriette. The machine is characterized by the headlamp plate, a minimalist dashboard, the exhausts, the yellow/silver paint, the black wheels, the reworked saddle and the rear part reduced to the essentials.

The bike on offer, number 4, is new. It was bought by a friend of the designer as a beautiful design object. Indeed, the current owner, who does not have a motorcycle license, has just exhibited this magnificent machine in his office. This rare W800 represents a unique opportunity to own a truly different kind of motorcycle.

283

1972 FIAT 500 110F



Carte grise française
French title

Châssis nº 5155660

8.000 - 14.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Version évoluée des 1ers modèles
- Cote d'amour hors du commun
- Configuration charmante

- ***Advanced version of the 1st model***
- ***Outstandingly popular***
- ***A charming car***



La Fiat 500F fût lancée au Salon de Genève 1965 et gommait les imperfections de sa prédecesseure, la version D. Ainsi, elle bénéficiait de portes ouvrant « contre le vent », offrait un pare-brise de plus grande dimension et un intérieur revisité et plus luxueux. Enfin, la mécanique développait dès lors la bagatelle de 18cv. Cette nouvelle version fît dire aux journalistes automobile de l'époque que la Nuova 500 était arrivée à maturité.

Cette Fiat 500 110F a été livrée à Bari en Italie en octobre 1972 et porte le numéro de carrosserie 0415. C'est lors d'un voyage romantique en Italie que la femme de notre collectionneur tombe sous le charme de cette belle italienne, il n'en fallait pas plus pour qu'il la lui offre en cadeau en février 2019. On peut constater qu'elle aurait bénéficié d'une restauration au niveau de l'électricité, la capote, le moteur, le kit de freinage avant a été lui remplacé en avril 2022. Elle se pare aujourd'hui d'une délicate peinture bleu ciel, de sièges bi colores rouge et beige assorti au passepoils beige ainsi que d'une moquette gris anthracite. Elle dispose également de son titre de circulation italien d'origine.

Cette version combine habilement les améliorations qui manquent aux premières versions, tout en conservant le charmant tableau de bord de celles-ci : une excellente synthèse !

The Fiat 500F was launched at the 1965 Geneva Motor Show and erased the imperfections of its predecessor, the D version. Thus, it benefited from doors opening "against the wind", offered a larger windscreen and a revisited and more "luxurious" interior. The mechanicals developed 18bhp. Automotive journalists at that time wrote that the Nuova 500 had finally reached maturity.

This Fiat 500 110F was delivered to Bari in Italy in October 1972 and bears the body number 0415. It was during a romantic trip to Italy that our collector's wife fell in love with this beautiful Italian and it did not take more for him to give it as a gift in February 2019. We can figure out that the car would have benefited from an overhaul of the electrical system, the soft top, the engine, and the front brake kit was replaced in April 2022. It now features a delicate sky blue shade, two-tone red and beige seats matching the beige piping and an anthracite grey carpet. The original Italian title is also in the file.

This version skillfully combines the improvements missing from the first versions, whilst retaining the charming dashboard: an excellent combination!

284



1997 PORSCHE 993 CARRERA 4S

Carte grise française
French title

Châssis nº WPOZZZ99ZVS315671

80.000 - 120.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Options « 09981 » et « 09991 » Porsche Exclusive
- Configuration originale et recherchée
- Moins de 60 000 km, carnet d'entretien

- ***Options «09981» and «09991» Porsche Exclusive***
- ***Original and sought-after configuration***
- ***Less than 60,000 km from new, service book***



Cette Porsche 993 Carrera 4S est la dernière génération de 911 à être équipé du moteur flat-6 refroidi par air. Pour bon nombre de Porschistes, la 993 reste la dernière « vraie » 911, conservant le design original et le fameux moteur boxer.

La 993 4S que nous vous présentons a été livrée neuve directement à l'usine de Stuttgart le 16 juillet 1997, dans sa très belle et originale configuration d'origine gris arctique métallisé (92U) et intérieur vert néphrite (JB), conformément à son étiquette de capot et de son carnet d'entretien. Notre exemplaire est pourvu de nombreuses options telles que le toit ouvrant, le régulateur de vitesse, le module d'Airbag du volant recouvert de cuir, les sièges électriques chauffants avec soutien lombaires, les phares Litronic, le système audio Becker CDR-21 associé au combiné téléphone Nokia 2110i recouvert de cuir, comme documenté par la liste d'options mentionnant également les codes « 09981 » et « 09991 » du département Porsche Exclusive. Notre collectionneur en fait l'acquisition en janvier 2017 et demanda au Centre Porsche Lorraine de réaliser une grande révision pour près de 3 000 €, elle avait alors 56 060 km.

Cette 993 4S est exceptionnelle par son état, sa configuration, ses options exclusives et son faible kilométrage de 59 810 km.

This Porsche 993 Carrera 4S is the last generation of the 911 to be equipped with the air-cooled flat-6 engine. For many Porsche enthusiasts, the 993 remains the last "real" 911, retaining the original design and the famous boxer engine. The 993 4S that we present to you was delivered new directly to the factory in Stuttgart on July 16, 1997, in its very beautiful and original configuration of origin arctic grey metallic (92U) and interior nephrite green (JB), as can be seen on bonnet label and its service booklet. The car on offer is equipped with many options such as the sunroof, cruise control, airbag module on the leather-covered steering wheel, heated electric seats with lumbar support, Litronic headlamps, the Becker CDR-21 audio system associated with the Leather-covered Nokia 2110i telephone handset, as documented. The option list also mentions codes "09981" and "09991" from the Porsche Exclusive department. Our collector acquired it in January 2017 and asked the Porsche Lorraine Center to carry out a major overhaul for nearly €3,000 – it then showed 56,060 km. This 993 4S is exceptional for its condition, its configuration, its exclusive options, and its low mileage of 59,810 km.

285



1988 PORSCHE 911 3,2L CARRERA TARGA G50

Carte grise française
French title

Châssis nº WP0ZZZ917JS160121
Moteur nº 64J00373

80.000 - 140.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Matching numbers, matching colors, carnet d'entretien
- Moins de 28 000 km !
- Rare configuration

- ***Matching numbers, matching colours, service book***
- ***Less than 28,000 km!***
- ***Rare configuration***



Notre superbe Porsche 911 est une désirable version Targa qui fut livrée neuve le 1er juillet 1988 par la concession Porsche Place à New-York, USA. Le magazine Speedster a réalisé un article à son sujet en 2021 (numéro 60), où on y apprend que son précédent et premier propriétaire n'a parcouru que 17 000 miles avant de la remiser dans sa collection. En avril 2020 le centre Porsche Eindhoven en Hollande s'occupe de remettre en route la belle 911 pour un montant de plus de 6000 €, avant de rejoindre la collection de notre homme d'affaire français, via le spécialiste Serge Heitz qui s'est également occupé de convertir cette 911 aux spécificités européennes. Cette si élégante Targa arbore une configuration singulière avec une teinte carrosserie bleue marine métallisée qui se marie avec beaucoup d'élégance à l'intérieur cuir bleu marine avec ses sièges en cuir gris argent et moquettes assorties. Elle dispose d'options recherchées comme le volant en cuir avec moyeu surélevé, le régulateur de vitesse, l'essuie-glace arrière, les sièges confort électriques et son autoradio Blaupunkt d'origine. Son certificat Porsche nous confirme que cet exemplaire est bien « matching colors » et « matching numbers » ; elle dispose également de son carnet d'entretien, ses manuels d'utilisation ainsi que son étiquette d'identification sous le capot avant.

Our superb Porsche 911 is a desirable Targa version which was delivered new on 1 July 1988 by the Porsche Place dealership in New York, USA. Speedster magazine featured an article about it in 2021 (issue 60), where we learn that its previous and first owner drove only 17,000 miles before storing it in his collection. In April 2020 the Porsche Center Eindhoven in the Netherlands overhauled the beautiful 911 for an amount exceeding 6000 €, before joining the collection of our French businessman via specialist Serge Heitz, who also took care of converting this 911 into European specificities. This elegant Targa has a unique configuration, with a bodywork in metallic navy-blue colour beautifully combined with the navy-blue leather interior as well as silver grey leather seats and matching carpets. It has sought-after options such as the leather steering wheel with raised hub, cruise control, rear wiper, electric comfort seats and its original Blaupunkt car radio. This example with its rare colour combination is in a superb well-preserved condition, thanks to its low mileage. Its Porsche certificate confirms that this specific car is "matching colours" and "matching numbers". Its logbook and user manuals are still present, as well as its identification label under the front bonnet.

286



1973 PORSCHE 911 2,4 L T/E TARGA

Carte grise française
French title

Châssis nº 9113111147
Moteur nº 6133387

80.000 - 120.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- L'agrément du toit targa
- Exemplaire bien équipé
- Version attrayante équipée de l'injection

- ***Approval of the targa roof***
- ***Well-equipped vehicle***
- ***Attractive version fitted with injection***



Cette Porsche 911 2,4L T Targa a été livrée neuve le 1er juillet 1973 dans sa teinte Silver Metallic avec son toit Targa noir. Il s'agit d'une version américaine, bénéficiant ainsi du moteur 2,4L à injection développant 140 cv et non 130 comme sur les versions T européennes à carburateurs.

Elle est équipée de la boîte 5 vitesses optionnelle, des jantes Fuchs et du volant gainé de cuir. C'est durant l'été 2021 que notre collectionneur français s'en porte acquéreur auprès du spécialiste Serge Heitz. Cet élégant Targa possède sa trousse à outils d'origine et affiche 2 391 miles au compteur et se présente dans un bel état de présentation. Seuls 1302 exemplaires de Targa 2.4 US auraient été produits cette année-là.

Cet exemplaire est l'un des rares 2,4L T équipé de l'injection, apportant ainsi un supplément de puissance et d'agrément de conduite et se présente aujourd'hui dans un bel état de présentation avec sa teinte d'origine.

This 2.4L Porsche 911 T Targa was delivered new on 1 July 1973 in its silver metallic colour with its black Targa roof. This is an American version, hence why it benefited from the 2.4L injection engine developing 140 hp, as opposed to the European T versions with carburettors producing 130 hp. It is fitted with the optional 5-speed gearbox, Fuchs rims and leather-wrapped steering wheel. It was during the summer of 2021 that our French collector acquired it from specialist Serge Heitz. This elegant Targa still has its original tool kit, it displays 2,391 miles on the odometer and is presented in a sound and lovely condition. Only 1,302 examples of the 2.4 Targa US version were produced that year. This particular car is one of the rare 2.4L T versions fitted with injection, therefore providing additional power and driving comfort. It is today in a beautiful condition and in its original colour.

287



1996 FERRARI 355 SPIDER

Carte grise française
French title

Châssis nº ZFFXR48B000109327
Moteur nº 46627

70.000 - 110.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Boîte de vitesses mécanique
- Trousse à outils et carnet d'entretien
- Désirable configuration de couleurs

- *Manual gearbox*
- *Tool kit and service book*
- *Desirable color combination*



Cet exemplaire de Ferrari F355 Spider que nous vous proposons est rare et très recherché car équipé de la boîte de vitesse mécanique. Livrée neuf à Herr Bush le 14 juin 1996 par Neal Lucas, Sportscars à Langenfield, dans sa désirable livrée d'origine Blu Swaters métalisée et son intérieur en cuir beige avec couvre-capote assorti. Ce spider très élégant affiche 57 852km au compteur. Le précédent propriétaire français l'avait depuis 2010, avant que notre collectionneur s'en porte acquéreur début 2019. En 2016, le spécialiste V12 Automobiles à Goussainville entreprit une révision, comprenant une vidange, le remplacement de la distribution, des joints spi d'arbre à cames, des plaquettes de freins, du master vac et des soufflets de direction ainsi que la réparation des collecteurs d'échappement, pour un peu plus de 7 000 € ; elle avait alors 56 540 km. L'année suivante et 150 km plus tard, notre F355 bénéficie d'un contrôle mécanique chez Ferrari Francorchamps Motors Luxembourg pour une mise au point moteur afin que le 8 cylindres tourne comme une horloge. Ce spider Ferrari dispose de sa trousse à outils et de son carnet d'entretien. Il est à noter qu'une intervention sur le système d'ouverture de la capote est à prévoir.

La Ferrari F355 incarne la dernière génération des berlinettes V8 aux lignes tendues et aux phares escamotables si caractéristiques ; cet exemplaire arbore une très belle configuration et équipé de la prisée boîte mécanique.

This example of a Ferrari F355 Spider that we are offering is rare and very sought after because it is equipped with a manual gearbox. Delivered new to Herr Bush on June 14, 1996, by Neal Lucas, Sportscars in Langenfield, in its desirable original Blu Swaters metallic livery and beige leather interior with matching tonneau cover. This very elegant spider has 57,852 km on the odometer. The previous French owner had had it since 2010, before our collector acquired it at the beginning of 2019. In 2016, the V12 Automobiles specialist in Goussainville undertook an overhaul, including an oil change, replacement of the timing system, oil seals and camshaft, brake pads, master vac and steering gaiters as well as the repair of the exhaust manifolds, for just over €7,000; it then had 56,540 km. The following year and 150 km later, this F355 benefited from a mechanical check at Ferrari Francorchamps Motors Luxembourg for an engine tune-up so that the 8 cylinders ran like clockwork. This Ferrari spider has its own tool kit and service logbook. It should be noted that an intervention on the convertible top opening system is needed. The Ferrari F355 embodies the last generation of V8 berlinettas with taut lines and characteristic pop-up headlamps; this example sports a very nice configuration and is fitted with the desirable manual gearbox.

288



1987 PORSCHE 911 3,2L G50

Carte grise française
French title

Châssis nº WP0ZZZ91ZHS101074
Moteur nº 63H01487

60.000 - 80.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Désirable version G50 avec toit ouvrant
- Très belle configuration
- Historique limpide, carnet d'entretien

- ***Desirable G50 version with sunroof***
- ***Very nice set-up***
- ***Clear history, service book***



Nous vous proposons une très belle Porsche 911 3,2L de teinte bleu marine métallisé (35V), qui se confond avec un intérieur bleu marine et crème, créant ainsi une harmonie colorielle. Ce modèle a été livré neuf en février 1987 par Auto-Löhle en Allemagne et possède son carnet d'entretien très fourni, montrant l'assiduité de suivi de ce véhicule. Richement équipée, elle possède un toit ouvrant électrique, un système hifi complet avec enceintes complémentaires sur la plage arrière, des feux antibrouillards, des jantes Fuchs et des sièges électriques. Elle inaugure la nouvelle boîte de vitesse G50, sortie lors du millésime 1987 et affiche aujourd'hui 127 243 km, justifiés par le carnet d'entretien Porsche et l'ensemble des factures. Cette 911 resta en Allemagne jusqu'à son importation française en 2006, notre collectionneur en fait l'acquisition en janvier 2019 après avoir demandé un contrôle du véhicule par le Centre Porsche Lorraine qui a effectué 111 points de contrôle et procédé au remplacement des disques de freins et plaquettes ainsi que le remplacement des pneus avant. Fin 2021, le Centre Porsche Lorraine réalisa une révision et la 911 n'a parcouru que 2 000 km depuis.

Cette 911 3,2L G50 est très désirable, elle se pare d'une très élégante configuration et dispose de son carnet d'entretien et dispose d'un historique limpide et documenté.

We are offering you a very beautiful Porsche 911 3.2L in metallic navy blue (35V), which merges with a navy blue and cream interior, creating a wonderful harmony of shades. This model was delivered new in February 1987 by Auto-Löhle in Germany and has its extensive service logbook, showing the regularity of maintenance. Richly equipped, it has an electric sunroof, a complete stereo system with additional speakers on the rear, fog lamps, Fuchs rims and electric seats. It inaugurates the new G50 gearbox, released in 1987, and today displays 127,243 km, justified by the Porsche service book and all the invoices. This 911 remained in Germany until its French import in 2006, and our collector acquired it in January 2019 after requesting a check of the vehicle by the Porsche Lorraine Center which carried out 111 control points, including the replacement of the brake discs, brakes and pads as well as the front tires. At the end of 2021, the car was serviced at the Porsche Lorraine Center and has covered only 2,000 km since.

This very desirable 911 3.2L G50 features a very elegant configuration, comes with its service logbook, and has a clear and documented history.

289



1966 PORSCHE 911 2,0L S SWB

Carte grise française
French title

Châssis nº 306278S
Moteur nº 960576

160.000 - 240.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Matching numbers, matching colors
- Restauration impressionnante par Serge Heitz
- Un châssis court dans une livrée désirable

- ***Matching numbers, matching colours***
- ***Incredible restoration by Serge Heitz***
- ***A short chassis in a desirable livery***



Cette splendide 911 S châssis court, a été livrée neuve en Italie en octobre 1966. Elle se présente dans sa configuration d'origine, avec sa peinture argent métal et son intérieur en cuir rouge, comme l'atteste son Kardex Porsche. Equipée de phares antibrouillards, d'appuies têtes et de jantes Fuchs, cette 911 a bénéficié d'une très impressionnante restauration par le spécialiste Serge Heitz, avant de la livrer à notre collectionneur français. Expertisée 430.000€ en décembre 2019, au moment de rejoindre la collection, elle est décrite comme étant *« exempte de corrosion, a bénéficié d'une restauration intégrale récente de grande qualité et avec soin, tant en mécanique qu'en carrosserie, la sellerie cuir, ainsi que les équipements et accessoires, dans sa teinte d'origine »*.

La légende raconte qu'elle aurait été commandée par un homme d'affaires italien, ayant des activités occultes. Amoureux d'une cantatrice d'opéra, il aurait déposé cette 911 devant la Scala de Milan et demandé à un enfant de remettre les clefs à la cantatrice qui ne connaitra donc jamais l'identité de cet admirateur secret, auteur de ce cadeau.

Il devient difficile de trouver une 911 2,0L S en châssis court, celui-ci a bénéficié d'une restauration de haut niveau, se parant de sa splendide livrée d'origine et dispose encore de son moteur.

This amazing 911 S short chassis was delivered new in Italy in October 1966. It is presented in its original configuration, with its metallic silver paint and red leather interior, as evidenced in its Kardex Porsche. Equipped with fog lights, headrests and Fuch rims, this 911 went through a very impressive restoration by the specialist Serge Heitz before being delivered to our French collector. Appraised for €430,000 in December 2019 at the time it became part of the collection, it was described as being "corrosion-free, has had a recent full high-quality and meticulous restoration, both mechanically and on the bodywork, leather upholstery, as well as equipment and accessories, in its original colour."

Legend has it that it was commissioned by an Italian businessman with occult activities. In love with an opera singer, he dropped off this 911 in front of the Scala in Milan and asked a child to give the keys to the singer, who would therefore never know the identity of this secret admirer and author of this gift.

It has become difficult to find a 2.0L 911 S with a short chassis. This one has had a high-level restoration, adorning itself with its stunning livery and still with its engine.









290

1995 PORSCHE 928 GTS



Carte grise française
French title

Châssis n° WP0ZZZ92ZSS800456
Moteur n° M28 /50 81S50892

50.000 - 70.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Exemplaire très bien préservé
- Ultime évolution de la 928
- Le 456e sur les 476 produits en 1995

- ***Very well-preserved example***
- ***Ultimate evolution of the 928***
- ***The 456th of 476 produced in 1995***



Cette très recherchée 928 dans sa version GTS européenne fut mise en circulation le 23 mai 1996, il s'agit d'un des tous derniers exemplaires de la 928. En effet, cette 928 que nous vous présentons est le 456e exemplaire sur l'ensemble des 476 produits, toutes versions confondues, lors de l'ultime millésime 1995.

Arborant cette très élégante livrée noire mettant en avant sa ligne pure, sans baguettes latérales, elle se présente dans un excellant état de présentation et totalise aujourd'hui seulement 87 500 km au compteur. Son intérieur n'est pas en reste avec sa sellerie beige en très bon état de présentation. Notre collectionneur en fait l'acquisition en mai 2016.

Cette GTS a bénéficié d'un important entretien auprès du centre Porsche Lorraine en juin 2020, comprenant une révision complète du moteur et de la boîte de vitesse automatique, du remplacement de la distribution, de la pompe à eau, des bougies et des pneumatiques ainsi que de la pompe PSD, suivi en octobre 2021 du remplacement du réservoir d'essence. N'ayant parcouru que 1 000 km depuis, son prochain acquéreur pourra pleinement profiter du concentré du savoir-faire Porsche. Cette 928 dispose d'un certificat du contrôle des gaz d'échappement suisse, justifiant l'évolution du kilométrage.

La 928 fut le vaisseau amiral de la marque de Stuttgart pendant près de 18 ans et cet exemplaire est l'un des derniers de la production, qui plus est l'un des rares GTS.

This highly sought-after 928 in its European GTS version was registered on 23 May 1996 and is one of the very last 928s made. In fact, this 928 is the 456th car made out of a total of 476 produced, all versions combined, during 1995, the final year of production.

With the elegant black livery highlighting the 928's pure line, without any side moldings, it is in nice condition, and displays just 87,500 km on the odometer. Its interior is in pristine beige upholstery. The car was acquired by the current owner in May 2016.

This GTS has benefited from a major service at the Porsche Lorraine center in June 2020, including a complete overhaul of the engine and the automatic gearbox, replacement of the distributor, water pump, spark plugs, tires and the PSD pump, followed in October 2021 by the replacement of the fuel tank. Having covered only 1,000 km since then, its next buyer will be able to take full advantage of the Porsche know-how. This 928 has a certificate from the Swiss exhaust gas control, justifying the evolution of the mileage.

The 928 was the flagship of the Stuttgart brand for nearly 18 years and this example is one of the last in production, and one of the rare GTS.

291



1968 PORSCHE 912

Carte grise française
French title

Châssis nº 129021599
Moteur nº 4094590

40.000 - 60.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Configuration désirable
- Plus de 20 000 € de frais récents
- En excellent état mécanique et cosmétique
- Alternative intéressante aux 911

- ***Desirable configuration***
- ***Over €20,000 in recent expenses***
- ***In excellent mechanical and cosmetic condition***
- ***Interesting alternative to the 911***



La 912 que nous présentons fut vendue neuve en Hollande en février 1969. Comme l'atteste sa plaque de carrosserie, elle est peinte dans sa couleur bordeaux d'origine code 6808, coloris lancé au millésime 1968. Elle se présente aujourd'hui avec un très beau lustre, l'intérieur est en bel état de présentation, grâce aux sièges en simili cuir noir et ses moquettes récentes.

Notre collectionneur en a fait l'acquisition en décembre 2015, elle appartenait à un amateur parisien de la marque ; il n'a parcouru qu'environ 2 500 km à son volant et affiche aujourd'hui moins de 5 000 km au compteur. En octobre 2021, les établissements Feller Service à Amblainville ont procédé à la rénovation complète du moteur, incluant la rectification du vilebrequin, des bielles et du volant moteur, le remplacement de l'embrayage, des arbres à cames, des pistons et des chemises et également, un allumeur électronique fut installé, pour un montant dépassant les 17 000 €. Un an plus tard, près de 7 000 € sont investis afin de parfaire cette 912.

La 912 est une alternative intéressante aux 911, cet exemplaire est très désirable avec cette teinte d'origine et son état général de présentation, animé par un moteur refait à neuf récemment.

The 912 on offer was sold new in Holland in February 1969. As can be seen by its body plate, it is painted in its original burgundy color code 6808, a color launched in 1968. It is presented today with a very beautiful finish, the interior is in good condition, thanks to the black imitation leather seats and its recent carpets. Our collector acquired this car in December 2015, when it belonged to a Parisian enthusiast of the marque; he has only covered about 2,500 km at its wheel and today the car displays less than 5,000 km on the odometer. In October 2021, Feller Service in Amblainville carried out a complete engine overhaul, including the grinding the crankshaft, connecting rods and flywheel, the replacement of the clutch, camshafts, pistons, and liners as well as the installation of an electronic ignition, for an amount exceeding 17,000 €. A year later, nearly €7,000 were spent to perfect this 912.

The 912 is an interesting alternative to the 911, and this example is very desirable with this original color and its general condition, plus, a recently refurbished engine.

292



1972 ASTON MARTIN DBS V8 MARK I

Carte grise française
French title

Châssis nº DBSV810569LCA
Moteur nº V/540/409

120.000 - 160.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Equipée d'origine de l'injection
- Important dossier de factures
- ex-Famille Trigano

- ***Originally fitted with the injection***
- ***Major file of invoices***
- ***Former Trigano family***



Cette Aston Martin DBS V8 Mark I Série 2 est sortie d'usine en 1972, conduite à gauche, couleur Ascot Grey et intérieur noir. Livrée neuve en juillet 1972 au concessionnaire Merz & Pabst en Allemagne, elle est dotée de nombreuses options comme son système d'injection, la boîte de vitesse automatique, sa radio stéréo AM/FM, la climatisation et les phares antibrouillards, pour un prix de vente neuf de £5781. Son moteur est celui d'origine comme en atteste le British Motor Industry Heritage Trust, délivré en février 2003.

Notre DBS s'est illustrée en Finlande, en remportant la 3e place du Classic Sportscar Concours d'Elégance 2002 à Kakskerta, avec son immatriculation finlandaise AMV-8, documenté par l'AM Magazine d'automne 2002. Puis en mars 2017, cette Aston Martin rejoint la Belgique, où elle bénéficiera de nombreux travaux afin de fiabiliser et d'améliorer son agrément de conduite. Enfin, elle rejoint la France chez un membre de la famille Trigano en novembre 2018 avant que notre collectionneur français ne s'en porte acquéreur en février 2022.

Le compteur affiche 75 524 km et se présente dans un état très plaisant. A l'époque vendu plus cher qu'une Ferrari Daytona, ce bel exemplaire à l'historique limpide, affichant 75 524 km au compteur et en très bel état, ne peut qu'attirer l'attention des amateurs.

This Aston Martin DBS V8 Mark I Series 2 left the factory in 1972 as a left-hand drive in Ascot Grey colour and black interior. Delivered new in July 1972 to the Mertz & Pabst dealership in Germany, it was fitted with various options such as its injection system, automatic gearbox, AM/FM stereo radio, air conditioning and fog lights, all for a price of £5,781 brand new. As attested by the British Motor Industry Heritage Trust issued in February 2003, it has its original engine.

Our DBS stood out from the crowd in Finland after winning 3rd place at the 2002 Classic Sportscar Concours d'Elegance in Kakskerta with its Finnish number plate AMV-8, documented by AM Magazine in the autumn of 2002. In March 2017, this Aston Martin moved to Belgium, where it benefited from numerous works in order to make it more reliable and improve its driving experience. Finally, it went to France with a member of the Trigano family in November 2018, before being acquired by our French collector in February 2022.

It has a mileage of 75,524 km and is in very enjoyable condition. Sold for more than a Ferrari Daytona at that time, along with a clear history, a mileage of only 75,524 km and in very good condition, this beautiful example is sure to attract the attention of many enthusiasts.









293



2000 FERRARI 456M GTA PAR PININFARINA

Carte grise française
French title

Châssis nº ZFFWP50B000117017

50.000 - 80.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Ferrari 'familiale' et très accessible
- Rare et désirable livrée
- Elégance et sonorité du V12

- ***A Ferrari for the 'family' and very accessible***
- ***Rare and desirable livery***
- ***Elegance and the sound of the V12***



La 456 s'inscrit dans la tradition des Ferrari 2+2 dotées d'un V12 à l'avant, entamée avec la 250 GTE et qui s'est poursuivie avec les 330, 365, 400 puis 412 GT dont la production s'est arrêtée en 1989. C'est donc un modèle très attendu qui est dévoilé au Salon de Paris 1992, avec une ligne Pininfarina résolument moderne et un moteur à la hauteur de ce ramage : d'une cylindrée de 5 472 cm^3, il développe 442 ch, ce qui est particulièrement élevé à l'époque, et l'est encore aujourd'hui, permettant à la version manuelle de dépasser 300 km/h.

La Ferrari présentée est l'un des 514 exemplaires en 456M GTA en conduite à gauche et fut livrée neuve en août 2000. Elle est dans la désirable teinte Blu Pozzi qui s'accorde élégamment avec l'intérieur en cuir beige. Notre collectionneur s'en porte acquéreur fin 2016 auprès de Old Barn Motors, la décrivant comme « véhicule de 3e main, garanti non accidenté », elle avait alors 65 170 km. La 456 bénéficie alors d'un polissage intégral et le bouclier avant d'une nouvelle peinture. En novembre 2021, un important entretien de près de 10 000 € est réalisé par le concessionnaire Ferrari Francorchamps Motors Luxembourg, comprenant le remplacement des courroies de distribution. Depuis cette dernière révision, elle n'a parcouru que 2 470 km et affiche aujourd'hui hui au compteur 67 640 km et dispose encore de sa trousse à outils d'origine. La 456 est l'automobile idéale pour devenir le nouveau membre d'une jeune famille avec deux enfants, aimant les voyages au longs courts, sur la musique envoûtante du V12 et l'élégance d'une GT signée Pininfarina.

The 456 is part of the tradition of Ferrari 2+2 powered by a V12 at the front, which started with the 250 GTE, and which continued with the 330, 365, 400 then 412 GT whose production was discontinued in 1989. It was therefore a highly anticipated model which was unveiled at the 1992 Paris Motor Show, with a much more modern Pininfarina design, and an engine worthy of this range: with a displacement of 5472cc, the engine developed 442bhp, which was particularly high then, and still is today, which allowed the manual version to exceed 300 km/h.

The Ferrari on offer is one of only 514 left-hand drive 456M GTAs and was delivered new in August 2000. It is finished in the desirable Blu Pozzi color which matches the beige leather interior very elegantly. Our collector bought it at the end of 2016 from Old Barn Motors, describing it as a "guaranteed accident-free third-owner vehicle", it then had 65,170 km on the odometer. The 456 then benefited from a thorough polishing and the front bumper received new paint. In November 2021, a major maintenance of nearly €10,000 was carried out by the Ferrari dealer Francorchamps Motors Luxembourg, including the replacement of the timing belts. Since this last service, it has covered only 2,470 km and today displays 67,640 km on the odometer and still has its original tool kit. The 456 is the ideal car for a young family with two children, a family that loves long drives, listening to the bewitching music of the V12 and the elegance of a GT designed by Pininfarina.

294



2006 PORSCHE 997 CARRERA 4S CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis nº WP0ZZZ99Z6S763324

50.000 - 70.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Bien optionnée, carnet d'entretien
- Configuration sobre et élégante
- Très polyvalente, avec le hard-top

- ***Well optioned, service book***
- ***Sober and elegant configuration***
- ***Very versatile, with the hard-top***



Cette Porsche 997 Carrera 4S Cabriolet que nous vous présentons a été livrée neuve le 2 mai 2006 par le Centre Porsche Levallois, dans cette élégante configuration gris atlas métallisé accordé à l'intérieur cuir noir. Equipée du moteur 3,8L de 355 ch accouplé à la boîte de vitesse Tiptronic, cette 997 cabriolet est très agréable grâce notamment à ses nombreuses options comme les écussons Porsche embossés aux appuie têtes, les sièges chauffants, les radars de recul, le volant multifonctions, le régulateur de vitesse, le système audio Bose, les écussons Porsche du centre de roue peints et dispose également de son hard-top en très bon état.

Notre collectionneur français en fait l'acquisition à l'été 2017, elle avait alors 76 800 km et en affiche aujourd'hui 93 021 km au compteur. Cette 911 est une 3e main, comme nous l'apprends le carnet d'entretien. Le Centre Porsche Lorraine a procédé aux trois derniers entretiens, dont le dernier en date d'avril 2021, à 90 426 km, concernait la révision de la boîte de vitesse, et une mise au point du train avant pour un montant de 3 500 €.

La 997 Carrera 4S Cabriolet est une voiture de sport avec peu de compromis, parfaitement polyvalente, on peut en profiter l'été cheveux aux vents et partir en hiver avec, aidé par les quatre roues motrices.

This Porsche 997 Carrera 4S Cabriolet that we are offering was delivered new on 2 May 2006, by Porsche dealership in Levallois in this elegant metallic atlas grey configuration, matched to the black leather interior. Fitted with the 3.8L 355bhp engine and mated to the Tiptronic gearbox, this 997 convertible is very pleasant thanks in particular to its many options such as the Porsche crests embossed on the headrests, heating seats, the reversing radars, the multifunction steering wheel, the cruise control, the Bose audio system, the Porsche crests on the center of the wheel, as well as the hard-top, which is in a very good condition. Our French collector acquired it in the summer of 2017, when it had 76,800 km on the odometer, and today it displays 93,021 km. According to its service book, this 911 is a three-owner car. The Porsche Lorraine Center carried out the last three services, the last of which was in April 2021, at 90,426 km. And this one entailed the overhaul of the gearbox, and a tune-up of the front axle for an amount of €3,500. The 997 Carrera 4S Cabriolet is a sports car with few compromises, perfectly versatile, and you can enjoy it in summer with the wind in your hair, and go out in winter with it too, aided by all-wheel-drive.

295



2003 PORSCHE 996 CARRERA 4S

Carte grise française
French title

Châssis nº WP0ZZZ99Z3S605760

40.000 - 60.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- Rare dans cet état de présentation
- Option « 09991 » Porsche Exclusive
- 63 000 km d'origine, carnet d'entretien

- ***Rare in this state of presentation***
- ***Option "09991" Porsche Exclusive***
- ***63,000 km from new, service book***



La Porsche 996 4S que nous vous présentons a été livrée neuve par Meister Motors Co. Ltd au Japon, le 25 avril 2003 dans sa livrée noir basalt avec ce très bel intérieur tout cuir, en cuir pleine fleur marron (option Porsche Exclusive). Elle dispose de ses manuels d'utilisation, son carnet d'entretien permettant de suivre l'évolution du kilométrage et de son étiquette listant les options sous le capot avant. Ainsi, elle est équipée d'options recherchées comme les rétroviseurs extérieurs et intérieur anti-éblouissement automatique avec capteur de pluie, des sièges chauffants, des phares Litronic, du système audio Bose en complément de l'intérieur tout cuir du département Porsche Exclusive. Nombreux spécialistes et concessionnaires Porsche s'approvisionnent au Japon en raison de la qualité de préservation de ces exemplaires et c'est en 2018 que notre collectionneur français fait l'acquisition de cette 996. En mai 2022, le Centre Porsche Lorraine réalisa un grand entretien, la 996 avait alors 61 532 km et n'a parcouru que 1 000 km depuis.

La Porsche 996 4S est déjà un collector auprès des amateurs de la marque, mais rares sont les exemplaires en si bel état, avec un faible kilométrage et ayant bénéficié du département Porsche Exclusive.

The Porsche 996 4S that we are offering was delivered new by Meister Motors Co. Ltd in Japan on April 25, 2003, in its basalt black livery with this very beautiful all-leather interior, in brown full-grain leather (Porsche Exclusive option). It has its user manuals, and its service logbook provides a glimpse of the evolution of the mileage and its label listing the options under the front bonnet. Thus, it is equipped with much sought-after options such as automatic anti-dazzle exterior and interior mirrors with rain sensor, heated seats, Litronic headlamps, Bose audio system, as well as an all-leather interior from the Porsche Exclusive department. Many specialists and Porsche dealers source their supplies from Japan because of the quality of preservation of these examples and it was in 2018 that our French collector acquired this 996. In May 2022, the Porsche Lorraine Center carried out a major service, the 996 then had 61,532 km on it, and has covered only 1,000 km since. The Porsche 996 4S is already a collector's item among brand enthusiasts, but rare are the examples in such good condition, with low mileage and having benefited from the Porsche Exclusive department.

296



2012 ASTON MARTIN VIRAGE VOLANTE

Carte grise française
French title

Châssis nº SCFFDEDN9CGH14601

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

- Plus sportive que la DB9, plus élégante que la DBS
- Environ 50 200 km d'origine
- Un des 454 exemplaires européens
- Le plaisir du V12 cheveux au vent à 4

- ***Sportier than the DB9, more elegant than the DBS***
- ***Around 50,200 km from new***
- ***One of only 454 European examples***
- ***The pleasure of the V12, hair in the wind for 4***



Après le succès de la DB9 et de la plus sportive DBS, Aston Martin lança en 2011 le parfait compromis des deux versions : la Virage. Equipée du V12 6,0L de 490 ch et de la boîte de vitesse Touchtronic 2, assurant un passage de rapport 50% plus rapide en mode sport, la Virage incarne l'aboutissement de DB9 lancée en 2004, en étant plus moderne et affûtée mais plus élégante et civilisée que la DBS. A peine plus de 1000 exemplaires furent produits de la Virage, coupés et cabriolets confondus, et seulement 454 en Europe ; la production de la Virage fut confidentielle durant les 18 mois de production.

Cette Aston Martin Virage Volante a été livrée neuve en septembre 2012 et rejoint la collection de notre homme d'affaires en septembre 2020. Elle est dotée d'options désirables comme notamment les jantes 20 pouces à 10 branches en finition graphite, le système audio Bang & Olufsen, la console gainée de cuir et dispose également d'un film de protection de carrosserie sur le masque avant et les ailes arrière. Les établissements Aston Martin Bordeaux se sont occupés de la révision en octobre 2021 et la Virage a parcouru moins de 3 000 km depuis pour afficher aujourd'hui 50 200 km au compteur.

Produite à environ 1 000 exemplaires, toutes versions confondues, la Virage est une véritable rareté et déjà un futur classique ; cet exemplaire avec cette élégante livrée est à collectionner d'urgence.

After the success of the DB9 and the sportier DBS version, Aston Martin launched in 2011 the perfect compromise of both versions: the Virage. Fitted with a 6.0L V12 engine producing 490 hp and the Touchtronic 2 gearbox which ensures 50% faster gear shifts in sports mode, the Virage exemplifies the culmination of the DB9 launched in 2004, being more modern and sharper but also more elegant and civilised than the DBS. Slightly over 1,000 examples of the Virage were produced (coupes and convertibles combined) and only 454 in Europe; the production of the Virage was confidential during the 18 months of production.

This particular Aston Martin Virage Volante was delivered new in September 2012 and joined our businessman's collection in September 2020. It is equipped with desirable options such as the 20-inch wheels in graphite finish with 10 spokes, the Bang & Olufsen audio system, the leather-wrapped console and also a bodywork protection film on the front mask and rear wings. Aston Martin Bordeaux took care of the servicing in October 2021 and the Virage has travelled less than 3,000 km since and now has a total mileage of 50,200 km.

Produced in approximately 1,000 units, all versions combined, the Virage is a genuine rarity and already a future classic; this example with this elegant livery is definitely worth collecting straight away.

297



1995 FERRARI 348 SPIDER

Carte grise française
French title

Châssis nº ZFFRG43A5S0099580
Moteur nº 37019

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

- 21 285 km d'origine
- Ensemble des manuels et carnet d'entretien
- Très désirable configuration de couleurs
- Produite à 1148 exemplaires seulement

- ***21,285 km from new***
- ***All manuals and service logbook***
- ***Very desirable color configuration***
- ***Only 1,148 units produced***



L'appellation 348 vient de sa cylindrée de 3.4L via les huit cylindres qui animent la mécanique, développant 300cv et positionnée longitudinalement, alors que la boite de vitesses mécanique à 5 rapports est installée transversalement derrière. Autre nouveauté la structure se compose d'une caisse autoporteuse et cadres tubulaires. Influencé par la Testarossa le dessin est une nouvelle fois signé Pininfarina.

Le spider 348 que nous proposons a été livré par la concession « Kent High Performance Cars LLP » de Maidstone en Angleterre le 30 juin 1995. La combinaison de couleurs est très élégante, dans sa livrée noire « nero tropicale » avec sa capote noire et couvre capote beige assorti à un intérieur en cuir beige et moquettes noires. Elle a bénéficié d'un entretien chez Ferrari Francorchamps Motors Luxembourg en février 2018, elle avait alors 19 887 km. Ayant parcouru moins de 1 500 km depuis, elle affiche aujourd'hui seulement 21 285 km au compteur et se présente dans un bel état de conservation. Cette Ferrari 348 Spider dispose de sa pochette Ferrari avec l'ensemble de ses carnets. Notre collectionneur s'en porte acquéreur en avril 2019 afin de compléter sa collection de Ferrari des années 90.

Cet élégant 348 Spider vous permettra de profiter de la mélodie du V8 Ferrari associé à une boîte mécanique, cheveux au vent.

The name 348 comes from its displacement of 3.4L via the eight cylinders that drive the mechanicals, developing 300hp and positioned longitudinally, while the 5-speed mechanical gearbox is installed transversely behind it. Another novelty, the structure consists of a self-supporting box and tubular frames. Influenced by the Testarossa, the design was once again by Pininfarina.

The 348 Spider on offer was delivered by the "Kent High Performance Cars LLP" dealership in Maidstone, England on June 30, 1995. The color combination is very elegant, in its black "tropical nero" livery with its black hood and beige bonnet with a beige leather interior and black carpets. It was serviced at Ferrari Francorchamps Motors Luxembourg in February 2018, when it had only 19,887 km on the odometer. Having covered less than 1,500 km since then, it now displays only 21,285 km on the odometer and is in a good state of preservation. This Ferrari 348 Spider has its Ferrari pouch with all of its manuals. Our collector acquired it in April 2019 to complete his collection of Ferraris from the 1990s. This elegant 348 Spider will give you the pleasure of a hair-in-the-wind experience, whilst enjoying the melody of a V8 Ferrari, mated to a manual transmission.

298



1962 PORSCHE 356 BT6 GT PAR HEDONIC

Carte grise française
French title

Châssis nº 211756
Moteur nº 609431

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

- Une 356 hors du commun
- 100 000 € de préparation
- Le meilleur du savoir-faire français

- ***An exceptional 356***
- ***€100,000 of preparation***
- ***The best of French know-how***



Avec 30 ans d'expérience, le spécialiste Serge Heitz a su s'entourer de d'artisans français de qualité, lui permettant ainsi de réaliser des restaurations de très grande qualité et également de lancer en 2017 le concept Hedonic, une offre de restauration sur-mesure et aux personnalisations sans limites pour les clients les plus exigeants.

La 356 qui a servi de base pour cette préparation GT est une B T6 équipée du moteur 1600. Notre collectionneur en fait l'acquisition en juillet 2018, elle était alors de teinte marron, avant de passer entre les mains de Serge Heitz. Elle fut alors remise dans sa teinte d'origine Oslo Blu (6203) comme l'atteste la plaque Karmann, indiquant également le numéro de carrosserie 211756. Elle a bénéficié d'une préparation GT comprenant des éléments évoquant les 356 GT comme le rétroviseur aérodynamique sur l'aile, les pare-chocs à moulage plat aluminium avec suppression des butoirs, le volant bois, l'échappement type Sebring, les sièges baquets ou encore les jantes Tecnomagnesio. La restauration et la préparation ont coûté 100 000 € en plus de l'achat de la 356 BT6 qui a servi de base.

Le résultat de cette restauration par des artisans français est fantastique, la qualité de la restauration est superbe, la mécanique est rageuse et donne de la voix, le plaisir de conduite est instantané et ne laisse personne indifférent.

With 30 years of experience, the specialist Serge Heitz has surrounded himself with top-notch French craftsmen, enabling him to carry out very high-quality restorations and also to launch the Hedonic concept in 2017, a bespoke restoration service with no customisation limits for the most demanding customers.

The 356 which was used for this GT preparation is a BT6 version fitted with a 1,600cc engine. Our collector acquired it in July 2018 in its brown colour, before entrusting it to Serge Heitz. It was then restored to its original Oslo Blu colour (6203), as evidenced by the Karmann plate which also indicates the body number 211756. It had a GT preparation which included elements pertaining to the 356 GT, such as the aerodynamic rear-view mirror on the wing, flat moulded aluminium bumpers with the removal of overriders, the wooden steering wheel, the Sebring style exhaust, bucket seats and Tecnomagnesio rims. The restoration and preparation costs amounted to €100,000, excluding the purchase price of the 356 BT6 used as the base.

The result of this restoration achieved by French craftsmen is amazing, the engine is raging and has an incredible sound, the driving pleasure is instantaneous and leaves no one indifferent.

299



1981 DMC-12 DELOREAN

Carte grise française
French title

Châssis nº SCEDT26T6CD010895

35.000 - 55.000 €
Sans réserve / ***No reserve***

- 1.152 miles d'origine
- Une automobile originale et rare en boîte mécanique
- Ligne signée Giugiaro, portes papillon

- ***1,152 original miles***
- ***An original and rare car with manual gearbox***
- ***Giugiaro design, gullwing doors***



La ligne sobre et sportive de la DMC 12 est signée Giugiaro et la carrosserie en inox montée autour d'un châssis-poutre présente une indéniable originalité. L'accès à l'habitacle se fait par des portes papillon du meilleur effet et le moteur, placé à l'arrière, est un V6 PRV 2,9 L dont les 137 ch emmène la belle à 200 km/h. On estime entre 8 000 et 9 000 exemplaires, la production de cette voiture avant-gardiste, rendue célèbre par sa présence dans le film « Retour vers le futur ».

Sortie des usines en décembre 1981, cette DeLorean n'a parcouru que 1 152 miles depuis.

Cet exemplaire aurait appartenu à l'usine DeLorean Motor Company en tant que véhicule de démonstration dans leur showroom pendant près de 36 ans. Elle avait alors seulement 669 miles au compteur quand elle fut inspectée par Danny Botkin de DeLorean Motor Company, à Huntington Beach. Mr Boitkin s'est occupé de la remettre en route pour un montant dépassant les $10,000 fin 2018, avant qu'elle ne traverse l'Atlantique et ne rejoigne la collection de notre homme d'affaires en 2019.

Toutes les générations ne pourront qu'être passionnées par ce modèle emblématique, doté d'une rare boîte mécanique, à l'allure unique avec ses portes « papillon » et sa carrosserie en inox. Grâce à son faible kilométrage, cette DeLorean a traversé les années sans souffrir des affres du temps, à l'instar de la machine à remonter le temps qui rendra célèbre cette automobile.

The sober and sporty design of the DMC 12 was by Giugiaro and the stainless-steel body mounted on a backbone was undeniably distinctive. Access to the passenger compartment is via dramatic gullwing doors, and the engine, placed at the rear, is a 137bhp PRV V6 of 2.9-liters, good enough to take this beauty to 200 km/h. It is estimated that between 8,000 and 9,000 DeLoreans were produced, a car that was made more famous by the film "Back to the Future".

Rolling out of the factory in December 1981, this DeLorean has covered barely 1,152 miles since. This example would have belonged to the DeLorean Motor Company factory as a demonstrator in their showroom for nearly 36 years. It then had only 669 miles on the odometer when it was inspected by Danny Botkin of DeLorean Motor Company, Huntington Beach. Botkin got the car back on the road after spending an amount exceeding $10,000, by the end of 2018, before it crossed the Atlantic and joined our businessman's collection in 2019. All generations can only be enthusiastic about this emblematic model, equipped with a rare manual gearbox, what with its unique look, its gullwing doors and its stainless-steel body. Thanks to its low mileage, this DeLorean has survived the years without suffering the dings of time, just like the time machine that made this automobile famous.

ARTCURIAL
//Motorcars



Hommage à Enzo Ferrari par André Barelier
Exceptionnel bronze, commande spéciale de Pierre Bardinon pour le Mas du Clos



FERRARI F310
Ex-Michael Schumacher, saison 1996
Rare museau et aileron avant



FERRARI F40, capot arrière

RÉTROMOBILE 2023

Racing, Flying & Yachting

Incluant l'ensemble des pièces détachées de la Collection Bart Rosman

Vente aux enchères :

Dimanche 5 février 2023 - 14h

Salon Rétromobile - Paris

Contact :

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

artcurial.com/motorcars

ARTCURIAL



1 bouteille NUITS SAINT GEORGES 1985 Henri Jayer
Vendu 5 208 €

1 bouteille BOURGOGNE ALIGOTE 2007 Sous Chatelet
Vendu 4 216 €

Ventes en préparation

VINS FINS & SPIRITUEUX

ONLINE only

Clôture des catalogues :

Fin janvier
Fin mars
Fin mai

Prochaines ventes :

23 & 24 février 2023
10 & 11 mai 2023
22 & 23 juin 2023

sur artcurial.com

Contact :

Marie Calzada
+33 (0)1 42 99 20 24
mcalzada@artcurial.com

www.artcurial.com

ARTCURIAL
//Motorcars



1954 Maserati A6 GCS/53 Fiandri Spyder
Vendue 3 418 000 €

Vente en préparation

LE MANS CLASSIC

Clotûre du catalogue :

Mi-mai

Vente aux enchères :

Samedi 1 juillet 2023

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



V2480VA | VILLA - VALBONNE

LES PLUS BELLES TRANSACTIONS
PORTENT TOUJOURS LA MÊME SIGNATURE

UNE SOCIÉTÉ DU GROUPE ARTCURIAL

JOHN TAYLOR VALBONNE | 13 avenue Saint-Roch - 06560 VALBONNE - Tel. +33 4 93 12 36 36 - valbonne@john-taylor.com
UN RÉSEAU INTERNATIONAL | FRANCE ▪ MONACO ▪ ITALIE ▪ SUISSE ▪ ESPAGNE ▪ MALTE ▪ PORTUGAL ▪ ÉMIRATS ARABES UNIS ▪ QATAR ▪ INDE | WWW.JOHN-TAYLOR.COM

BUSINESS IS A RACE. TAKE THE LEAD.



From Paris 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 is your platform for success. **Fly farther. Achieve more. In more comfort.**

Falcon 8X

WWW.DASSAULTFALCON.COM | FRANCE: +33 1 47 11 88 68 | USA: +1 201 541 4600

DASSAULT AVIATION

Le Reflet de votre Passion



01-05
FEBRUARY
2023

PARIS
PORTE DE VERSAILLES

AUCTIONS
ARTCURIAL
//Motorcars
03 FEBRUARY



© Peter Singhof

SALON RETRO MOBILE

THE PAST STILL HAS A FUTURE

SCAN-ME!

COMEXPOSIUM

RETROMOBILE.COM / #RETROMOBILE

MOTUL


LE
GARAGE
MMC
PREMIUM & CLASSIC CARS
Storage & Services
AU CŒUR DE PARIS OUEST,
PARKING GARDIENNÉ ET PROTÉGÉ NUIT & JOUR
AVEC ASSISTANCE ET SERVICES DIVERS
01 53 92 54 54 • info@legaragemmc.com • www.legaragemmc.com

TOUR DE CORSE
HISTORIQUE



DU 7 AU 14 OCTOBRE 2023

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.
- De 900 001 à 9 999 999 € :
  12 % + TVA au taux en vigueur.
- Au-delà de 10 000 000 € :
  6% + 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.*
- *From 900 001 to 9 999 999 euros: 12 % + current VAT.*
- *Over* 10 000 000 euros: 6% + 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
Consultant: Christophe Person
Administratrice - catalogueur
Margot Denis-Lutard, 16 44

Art-Déco / Design
Directrice:
Sabrina Dolla, 16 40
Spécialiste:
Justine Posalski, 20 80
Catalogueur:
Edouard Liron, 20 37
Administratrice senior:
Pétronille Esclattier, 20 42
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
Administrateur junior:
Léonard Philippe, 20 11

Estampes & Multiples
Spécialiste: Karine Castagna
Administrateur:
Florent Sinnah, 16 54
Administrateur junior :
Léonard Philippe
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
Administratrices junior:
Louise Eber, 20 48
Chiara Jin

Photographie
Catalogueur:
Vanessa Favre, 16 13

Post-War & Contemporain
Directeur: Hugues Sébilleau
Recherche et certificat:
Jessica Cavalero
Pauline Guerin, 20 08
Louise Eber
Spécialiste junior:
Sophie Cariguel
Catalogueur:
Vanessa Favre, 16 13
Administratrices junior:
Louise Eber, 20 48
Sara Bekhedda

Urban Art
Directeur: Arnaud Oliveux
Spécialiste:
Karine Castagna, 20 28
Administrateur:
Florent Sinnah, 16 54
Administrateur junior :
Léonard Philippe

ARTS CLASSIQUES

Archéologie, Arts d'Orient & Art Précolombien
Catalogueur:
Lamia Içame, 20 75
Administratrice:
Solène Carré
Expert Art Précolombien:
Jacques Blazy
Expert Art de l'Islam:
Romain Pingannaud

Art d'Asie
Expert:
Qinghua Yin
Administratrice junior:
Xinhao Bu

Livres & Manuscrits
Directeur:
Frédéric Harnisch, 16 49

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
Spécialiste:
Filippo Passadore
Administratrice:
Charlotte Norton, 20 68
Expert céramiques:
Cyrille Froissart
Experts orfèvrerie:
S.A.S. Déchaut-Stetten
& associés,
Marie de Noblet

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, 17 10

ARTCURIAL MOTORCARS

Automobiles de Collection
Directeur général:
Matthieu Lamoure
Directeur adjoint:
Pierre Novikoff
Spécialistes:
Antoine Mahé, 20 62
Xavier Denis
Directrice des opérations et de l'administration:
Iris Hummel, 20 56
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 - business developer:
Marie Callies
Administratrice senior :
Louise Guignard-Harvey

Mode & Accessoires de luxe
Spécialiste
Alice Léger, 16 59
Administratrice:
Solène Carré

Stylomania
Administratrice:
Juliette Leroy-Prost, 17 10

Vins fins & Spiritueux
Experts:
Laurie Matheson
Luc Dabadie
Spécialiste:
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
Francis Briest
Matthieu Fournier
Juliette Leroy-Prost
Arnaud Oliveux
Hervé Poulain
Anne-Claire Mandine
Maxence Miglioretti

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 Marcel Dassault 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

International senior advisor:
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
Administratrices junior:
Lamyae Belghiti
Widad Outmghart
Résidence Asmar - Avenue Mohammed VI
Rue El Adarissa - Hivernage
40020 Marrakech
+212 524 20 78 20

Artcurial Monaco
Directrice : Olga de Marzio
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

Directeurs associés:
Stéphane Aubert
Olivier Berman
Sabrina Dolla
Matthieu Fournier
Bruno Jaubert
Matthieu Lamoure
Arnaud Oliveux
Marie Sanna-Legrand
Hugues Sébilleau
Julie Valade

Conseil de surveillance
et stratégie
Francis Briest, président

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: Emmanuelle Roncola

Responsable service juridique clients:
Léonor Augier

Comptabilité des ventes
Responsable: Nathalie Higueret
Comptable des ventes confirmé: Audrey Couturier
Comptables:
Jessica Sellahannadi
Marika Yaroslavskaya
Anne-Claire Drauge
20 71 ou 17 00

Comptabilité générale
Responsable: Sandra Margueritat Lefevre
Responsable adjointe: Marion Bégat Alcazar
Comptables:
Arméli Itoua
Aïcha Manet
Gestionnaire experts et apporteurs:
Anna Ercolani
Aide comptable: Romane Herson

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
Responsables adjoints: Mehdi Bouchekout
Louis Sevin
Coordinatrice logistique:
Gabrielle Moronvallé
Magasiniers: Clovis Cano
Denis Chevallier
Jason Tilot
Ismaël Bassoumba

Transport et douane
Responsable: Marine Viet, 16 57
Clerc: Marine Renault, 17 01
Béatrice Fantuzzi
Assistante spécialisée: Isabelle Bacqueyrisses
shipping@artcurial.com

Services généraux
Responsable: Denis Le Rue

Bureau d'accueil
Responsable accueil,
Clerc Live et PV: Denis Le Rue
Mizlie Bellevue
Justine Deligny
Laura Desjambes

Ordres d'achat,
enchères par téléphone
Directrice: Kristina Vrzests, 20 51
Adjointe de la Directrice: Marie Auvard
Administratrices: Pamela Arellano-Zameza
Victoire Jungers
bids@artcurial.com

Marketing
Directrice: Lorraine Calemard, 20 87
Chefs de projet:
Marine de Sigy, +33 1 42 25 64 38
Claire Corneloup, 16 52
Assistante marketing: Pauline Leroy, 16 23
Responsable Studio Graphique:
Aline Meier, 20 88
Graphiste junior: Rose de La Chapelle, 20 10
Chargée CRM: Géraldine de Mortemart, 20 43

Relations Extérieures
Directrice: Anne-Laure Guérin, 20 86
Attachée de presse: Deborah Bensaid, 20 76
Community Manager: Juliette Martin-Garcia, 20 82

ARTCURIAL //Motorcars

ORDRE D'ACHAT *ABSENTEE BID FORM*

Rétromobile 2023 - vente 4315 - 3 et 4 février 2023

○ 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

Alexander Babic
Matthieu Bonnevie
Joris Clerc
Frédéric Deyres
Fotostudio Smit
Bruno des Gayets
Götz Göppert
Simon Gosselin
Loïc Kernen
Kerstin Krohg
Marcphotography
Christian Martin
Andreas Riedmann
Alexis Ruben
Ivan Ruck
Lucas Schramm Fotografie
Tobias Serf
Peter Singhof
Jani Talja
Kevin Van Campenhout
Elisabeth Van Den Arend Schmidt
Luuk Van Kaathoven

Infographiste

Horacio Cassinelli

Remerciements

Automobile Club de l'Ouest
Matthias Bartz
Jean Basselin
Jean-Louis Basset
P.A. Berson
Daniel Cabart
Noëlle Chapron
Fabio Collina
Pierre Coquet
Patrick Delage
Jean-Philippe Faure
Christian Hahn
Reinhard Klein
Pierre-Yves Laugier
Claude Léonard
Maurice Louche
Marcel Massini
Laurent Mougeat
Philippe Mulders
Eric Neubauer
Julian Parish
Philippe et Olivier de Parkelis
L'équipe de Charles Pozzi Ferrari
Marc Rabineau
Michel Revoy, Amicale Facel Vega
Giacomo Rizotto
Rebecca Ruff
Amicale Salmson
Gautam Sen
Jamie Thomas
Guillaume Waegemacker

Avec nos pensées affectueuses pour Jean-Claude Charpentier



RÉTROMOBILE 2023
LA VENTE OFFICIELLE

Vendredi 3 février 2023 - 14h
Samedi 4 février 2023 - 14h
artcurial.com/motorcars



ARTCURIAL
//Motorcars