

# LE MANS CLASSIC 2023 BY ARTCURIAL MOTORCARS

Vendredi 30 juin 2023 - 15h

Circuit des 24 Heures  
72000 Le Mans



ARTCURIAL  
*// Motorcars*



# LE MANS CLASSIC 2023 BY ARTCURIAL MOTORCARS

Vendredi 30 juin 2023 - 15h

Circuit des 24 Heures  
72000 Le Mans

ARTCURIAL  
*// Motorcars*



# LE MANS CLASSIC 2023 BY ARTCURIAL MOTORCARS

vente n°4344

## EXPOSITIONS PUBLIQUES PUBLIC VIEWING

Tente Artcurial  
Circuit des 24 Heures  
72000 Le Mans

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

**Mercredi 28 juin 2023**

Sur rendez-vous

**Jeudi 29 juin 2023**

10h - 14h sur rendez-vous

14h - 18h

**Vendredi 30 juin 2023**

9h - 14h

**Wednesday 28 June 2023**

On appointment

**Thursday 29 June 2023**

7am - 2pm on appointment

2pm - 6pm

**Friday 30 June 2023**

9am - 2pm

## VENTE / AUCTION

Tente Artcurial  
Circuit des 24 Heures  
72000 Le Mans

Vendredi 30 juin 2023 - 15h

Friday 30 June 2023 - 3pm

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

Niklas Hannah

Edward Fallon

Marion Thouroude

Relations clients, administration  
*Client services, administration*

Anne-Claire Mandine

Commissaire-priseur

Responsable des relations clients

*Auctioneer - Client service manager*

Tél. : +33 (0)1 42 99 20 73

acmandine@artcurial.com

Sophie Peyrache

Tél. : +33 (0)1 42 99 20 41

Mobile : +33 (0)6 80 71 66 59

speyrache@artcurial.com

Sandra Fournet

Administratrice / *Administrator*

Alexandre Corre

Tél. : +33 (0)1 58 56 38 14

sfournet@artcurial.com

Comptabilité / *Accounting*

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

Catalogue en ligne

*Online catalogue*

[www.artcurial.com/motorcars](http://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](http://www.artcurial.com)



# L'ÉQUIPE ARTCURIAL MOTORCARS

## ARTCURIAL MOTORCARS TEAM

### SPÉCIALISTES / SPECIALISTS



Matthieu Lamoure



Pierre Novikoff



Antoine Mahé



Xavier Denis

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



Hervé Poulain

### RELATIONS CLIENTS, ADMINISTRATION CLIENT SERVICES, ADMINISTRATION



Anne-Claire Mandine



Sandra Fournet



Alexandre Corre



Sophie Peyrache

### CONSULTANTS



Frédéric Stoesser



Niklas Hannah



Edward Fallon



Marion Thouroude

## 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](http://www.artcurial/motorcars)

# LIVRAISON & STOCKAGE / DELIVERY & STORAGE

Les acheteurs qui souhaitent enlever leurs véhicules directement sur place devront informer les administrateurs du département Motorcars ou la comptabilité le jour de la vente. Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs le lundi 3 juillet 2023 seront rapatriés dans un stockage sécurisé en région parisienne pour la somme de 580 € HT par voiture et 320 € HT par motocyclette et pourront être récupérés à partir du mercredi 5 juillet 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 5 juillet 2023. Règlement sur place par chèque, en espèces, CB ou préalablement par virement.

La maison Artcurial sera fermée du 5 au 20 août 2023. Les voitures qui n'auront pas été réglées intégralement le 4 août 2023 ne pourront pas être délivrées pendant la fermeture. Les voitures payées seront disponibles pour enlèvement uniquement sur rendez-vous pendant cette période.

## 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.

Buyers wishing to collect their vehicles directly on site must inform the administrators of the Motorcars department or the accounts department the day of the sale. Cars that have not been collected by Monday 3 July 2023 will be shipped to a secured storage place next to Paris at the cost of € 580 + VAT per car and € 320 + VAT per motorbike and can be collected from Wednesday 5 July 2023 on. Storage cost is invoiced € 40 + VAT per day and per car and 25 € + VAT per day and per motorbike from 5 July 2023 on. Payment by cheque, cash, credit card at collection or prior by bank transfer

Artcurial will be closed from 5 to 20 August 2023. Cars which have not been paid for in full on 4 August 2023 cannot be released during the closure period. Cars that have been paid for will be available for collection by appointment only during this time.

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.

## 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 %).

◆ 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.

■ 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.

▲ 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.

○ 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).

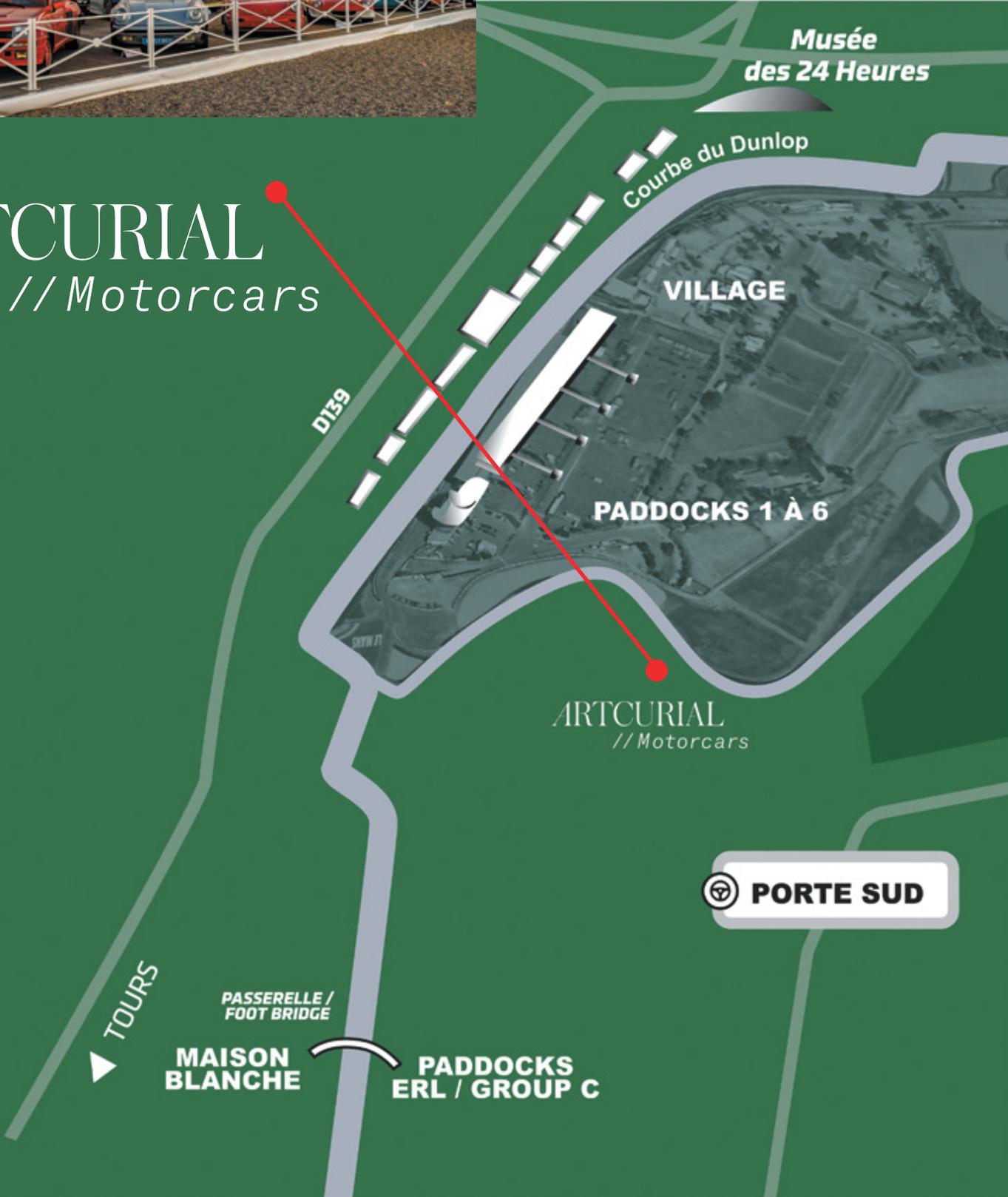
◆ This lot is sold VAT excluded. The VAT can be refund to any European registered company in car business which acquired it at auction, providing it holds a VAT European registration number and it can prove the lot has been transported to his country of residence. The VAT will be reimbursed to any buyer 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.

■ 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.

▲ 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.



Tente  
**ARTCURIAL**  
// Motorcars



# INFORMATIONS PRATIQUES / EVENT INFORMATION

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

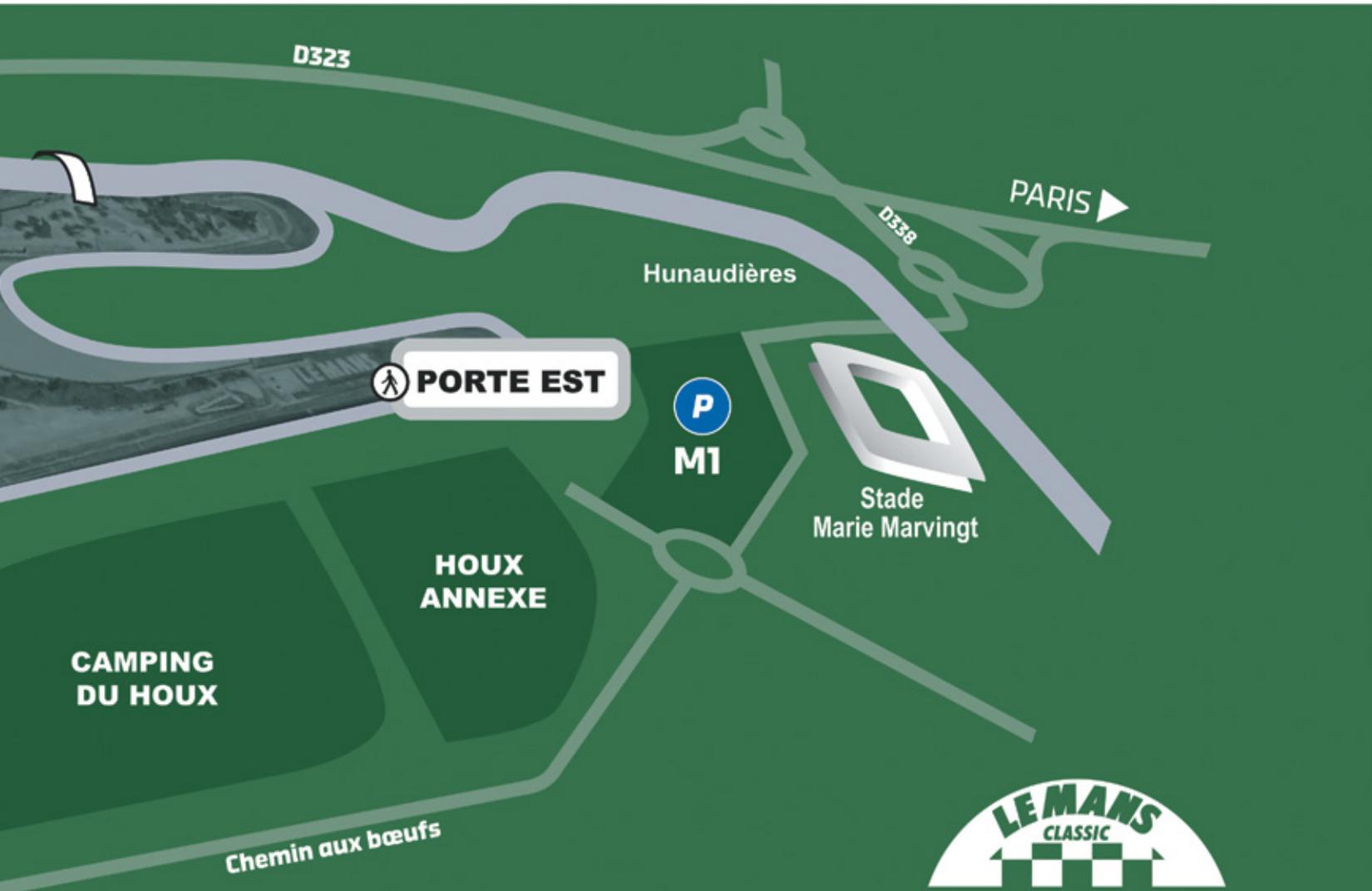
Logement :  
<http://traveldestinations.co.uk>  
<http://www.destinationcircuit.com>  
<http://ticket.lemans.org/home-manif-classic> ;

Billetterie générale : [www.lemansclassic.com](http://www.lemansclassic.com)

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

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

Tickets for the event: [www.lemansclassic.com](http://www.lemansclassic.com)



# LE MANS CLASSIC



**29 JUIN - 2 JUILLET 2023**

CÉLÉBRATION DES 100 ANS DES 24 HEURES DU MANS

# INDEX

## A

2003	Alfa Romeo 147 GTA	141
2002	Alfa Romeo 156 GTA break SW	133
1995	Alfa Romeo 164 Q4	148
1999	Alfa Romeo 166 V6 2,5L	147
1961	Alfa Romeo 2000 Berlina	151
1973	Alfa Romeo 2000 GT Veloce	127
1960	Alfa Romeo 2000 Spider Touring	131
1963	Alfa Romeo 2600 Spider Touring	130
2015	Alfa Romeo 4C coupé	137
1928	Alfa Romeo 6C 1500 spider	41
1989	Alfa Romeo 75 3,0L America berline	135
2008	Alfa Romeo 8C Competizione coupé	142
2010	Alfa Romeo 8C Competizione Spider	119
1984	Alfa Romeo Alfa 6 Quadrifoglio Oro	150
1988	Alfa Romeo Alfasud Sprint "Grand Prix"	145
1979	Alfa Romeo Alfetta 2,0L berline	134
1976	Alfa Romeo Berlina 2000	152
1966	Alfa Romeo Giulia Sprint GT 1600	143
1965	Alfa Romeo Giulia Sprint GTA	132
2021	Alfa Romeo GTAm berline	149
1981	Alfa Romeo GTV 2,0L série limitée "Grand Prix"	140
1995	Alfa Romeo GTV 2,0L V6 TB Coupe	136
1981	Alfa Romeo GTV6 2,5L	153
1973	Alfa Romeo Montreal	139
1983	Alfa Romeo Spider S3 2,0L	144
1983	Alfa Romeo Spider S3 2,0L	138
1991	Alfa Romeo SZ	146
1966	Alpine A110 GT4	81
1934	Aston Martin Ulster	53
2010	Aston Martin V8 Vantage GT2	98
1985	Aston Martin V8 Volante Vantage V580	70
1984	Audi UR Quattro	78
1984	Austin Mini 1000 Tickford	112

## B-C-D

1975	Bertram Baron 28 'DONT III' ex-Johnny Hallyday	107
1975	BMW 3,3 Li berline	120
2007	Bugatti Veyron 16.4	76
1983	Chevrolet Chevy Van 20 par Contempo	106
1958	Chevrolet Corvette Fiberfab Centurion roadster	108
1991	Citroën 2CV 6 Spécial	37
1992	Citroën BX 16 Soupapes	80
1968	Citroën DS 21 Pallas	83
1973	Citroën DS 23 Pallas	85
1973	Citroën SM Automatique	38
1951	Citroën Traction 15 Six D	82
1994	De Tomaso Pantera SI "ADA"	101
1972	Dino 246 GT Tipo E	60
2006	Dodge Viper SRT 10 GT3	97

## F

1978	Ferrari 308 GTB	58
1988	Ferrari 328 GTS	89
1993	Ferrari 348 TS	91
1991	Ferrari 348 TS	122
1969	Ferrari 365 GT 2+2 Pininfarina	124
1987	Ferrari 412	121
1980	Ferrari 512 BB	63
1978	Ferrari 512 BB	90
2003	Ferrari 575 M Maranello F1	93
2007	Ferrari 599 GTB FIORANO F1	92
2005	Ferrari F430 Berlinetta F1	117
2006	Ferrari F430 Challenge	61
2006	Ferrari F430 Spider F1	62
1987	Ferrari Mondial 3,2L Cabriolet	116
1985	Ferrari Testarossa Monospecchio	59
1986	Ferrari Testarossa Monospecchio	118
1975	Fiat 124 Abarth 16 Soupapes Groupe IV	125
1976	Fiat 131 Abarth Rally	103
1966	Fiat 600 Jungla	129
1951	Fiat Dino 2,4L Coupé	84
1961	Ford Anglia ex-écurie Ford France	46
1969	Ford Escort Mk1 RS1600	96

## G-H-J-L

1970	Heron réplique Ford GT40 MkIV	104
1968	Honda S800 Cabriolet	67
1947	HRG Le Mans Aerodynamic Lightweight	45
1961	Jaguar Type E 3,8L Roadster Flat Floor	88
1965	Jaguar Type E 4,2L coupé	115
1986	Jaguar XJS V12 Coupé	42
1950	Jaguar XK 120 roadster aluminium	113
1958	Jaguar XK 150 3,4L S Roadster	114
1955	Jaguar XK140 SE Coupé	43
1954	Lancia Aurelia B20 GT Série IV	54
1992	Lancia Delta Integrale Martini V	102
2003	Land Rover Defender 110 Pick Up	111
1997	Land Rover Discovery 300 Tdi	
	Camel Trophy Mongolie	34
1969	Lotus 61 Formule Ford	126
1961	Lotus Elite Modifiée par Franck Costin	44

## M-N-P

1952	Maico Mobile MB 175	128
1971	Maserati Ghibli SS 4900 Spyder	69
1958	Mercedes-Benz 300 SL Roadster	73
1958	Mercedes-Benz 190 SL	68
1971	Mercedes-Benz 280 SE 3,5L Cabriolet	71
1984	Mercedes-Benz 500 SEL ex-Jean-Paul Belmondo	57
2010	Mercedes-Benz SLS Brabus B63S	72
1990	Nissan R90 CK prototype	100
1964	Panhard CD "Rallye"	55
1956	Porsche 356 A cabriolet 1600	75
1963	Porsche 356 B 1600 Super Cabriolet	86
1963	Porsche 356 SC Cabriolet	66
1971	Porsche 911 2,2L S Targa	65
1989	Porsche 911 3,2L Speedster	64
1988	Porsche 930 Turbo 3,3L	79
1984	Porsche 944 Rothmans n°38 / 100	35
1990	Porsche 962 C	99
1993	Porsche 964 Carrera RS	95
1995	Porsche 968	36
1998	Porsche 993 Turbo S	74
2000	Porsche 996 Turbo Ruf RTurbo	123

## R-S-T-U-V

1982	Renault 5 Turbo 2	51
1969	Renault 8 Gordini 1300	47
C.1970	Renault Formule pour enfant	50
2018	Renault Sport Clio IV Cup	49
2008	Renault Sport Megane Trophy V6	48
1948	Rolls-Royce Silver Wraith Limousine Touring	56
1934	Singer 1 1/2 Litre Le Mans Sports	
	Ex-24 Heures du Mans 1934	52
2015	Superformance GT40 MKII 1966 Continuation	110
2000	Spyker C8 Aileron	77
1973	Studebaker Avanti II	109
1996	Subaru Impreza 555 GT préparation Gr. N	94
1950	Talbot Lago Record T26 Berline	39
1947	Triumph 1800 Roadster	40
1979	Unic 35.8 Camping-car par Holidaycar	105
1972	Volkswagen Coccinelle 1302 LS Cabriolet Karmann	33
1957	Volkswagen Combi Samba-bus "23 Fenêtres"	87
1994	Porsche 993 Cup-Sport	77
1996	Porsche 993 Turbo	116
1995	Porsche 993 Turbo XLC 450 ch	76
2002	Porsche 996 GT2	33
2008	Porsche 997 GT3 RS	86

# LES COLLECTIONS PROPOSÉES DANS CETTE VENTE

*The collections included in the auction*

*Automobilia dont collection Daniel Poissenot - lots 1 à 32*

*Succession d'un passionné de Jaguar - lots 42 et 43*

*Collection Renault Icons - lots 47 à 50*

*Collection d'un amateur de GT - lots 63 et 64*

*Succession d'un amateur du chevron - lots 82 et 83*

*Collection de Monsieur Decaux - lots 92 et 93*

*Succession Baudouin Lempereur, Part II - lots 94 à 96*

*Collection d'un passionné d'endurance - lots 97 à 100*

*Collection d'un ancien agent Abarth - lots 125 et 126*



*Une vie de passion pour Ferrari*

lots 59 et 60



*Collection d'un passionné de Supercars*

lots 72 à 77



*Collection d'un amateur français  
de Ferrari - lots 89 à 91*



*Collection d'une famille de passionnés  
d'Alfa Romeo - lots 133 à 153*



1

**1**  
**Grand Prix d'endurance de 24 Heures "Coupe Rudge-Whitworth" 1923**

Plaque d'imprimerie de la première page du règlement technique, en métal découpé, marquée Le Mans - Imp. L. Chaudourne, montée sur un support en bois 20 x 15 cm. (8 x 6 in.)

*1923 Printing plate for the first page of the technical regulations*

**400 - 600 €**  
**sans réserve - no reserve**

**2**  
**24 Heures du Mans 1956**

Affiche, dessin de Géo Ham, Editions A.A.T Paris ; déchirures et manques sur la bordure gauche 59 x 40 cm. (23 1/4 x 15 3/4 in.). Encadrée

*1956 24 Hours Le Mans poster by Géo Ham ; tears and missing on the left border. Framed*

**1.000 - 2.000 €**  
**sans réserve - no reserve**

**3**  
**24 Heures du Mans 1960**

Affiche, photo Debraine, encadrée ; Manque l'angle supérieur gauche, usures au papier 58,5 x 38,5 cm. (23 x 15 1/4 in.). Encadrée

*1960 Le Mans 24 Hours poster ; top left corner missing, used. Framed*

**200 - 300 €**  
**sans réserve - no reserve**

**4**  
**24 Heures du Mans 1962 et 1963**

Deux affiches, 1962, dessin de Michel Béliogond, 1963, dessin de Guy Leygnac, imp. Thivillier Mac. 56.69. 57 x 39 cm. (22 1/2 x 15 1/4 in.) et 58,5 x 38 cm. (23 x 15 in.). Encadrées

*1962 and 1963 24 Hours Le Mans posters. Framed*

**800 - 1.200 €**  
**sans réserve - no reserve**

**5**  
**24 Heures du Mans 1964 et 1965**

Deux affiches, 1964, photo Paris Match, Imp. Thivillier Mac 56-69 Paris, 1965 photo Delourmel, imprimerie Oberthur. 58 x 38 cm. (22 3/4 x 15 in.) et 58,5 x 39 cm. (23 x 15 1/4 in.). Encadrées

*1964 and 1965 24 Hours Le Mans poster. Framed*

**400 - 600 €**  
**sans réserve - no reserve**

**6**  
**24 Heures du Mans 1966 et 1967**

Deux affiches, 1966, photo Delourmel, Imp. Thivillier Mac 56-69, 1967, photo André Delourmel, Le Mans, Maquette et réalisation imprimerie Oberthur 58 x 38,5 cm. (22 3/4 x 15 1/4 in.) et 57,5 x 37 cm. (22 3/4 x 14 1/2 in.). Encadrées

*1966 and 1967 24 Hours Le Mans poster. Framed*

**400 - 600 €**  
**sans réserve - no reserve**



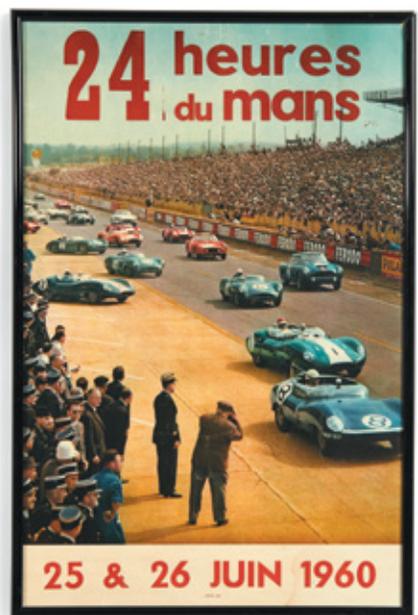
2

**7**  
**24 Heures du Mans juin 1968, septembre 1968 et 1969**

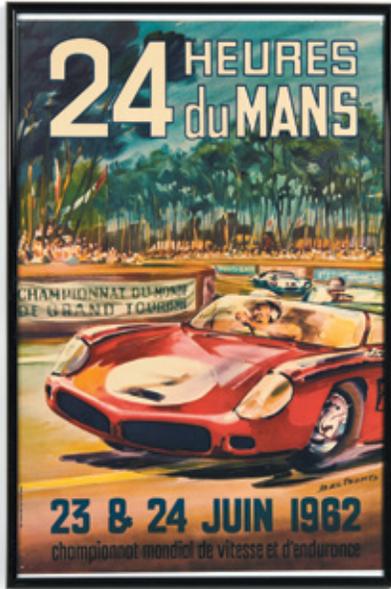
Trois affiches, 1968, 15 et 16 juin, 1<sup>ère</sup> version, 1968, 28 et 29 septembre, dernière version, 1969, photo Delourmel 59 x 38,5 cm (22 1/4 x 15 1/4 in.). Encadrées

*1968 (June and September) and 1969 24 Hours Le Mans poster. Framed*

**600 - 900 €**  
**sans réserve - no reserve**



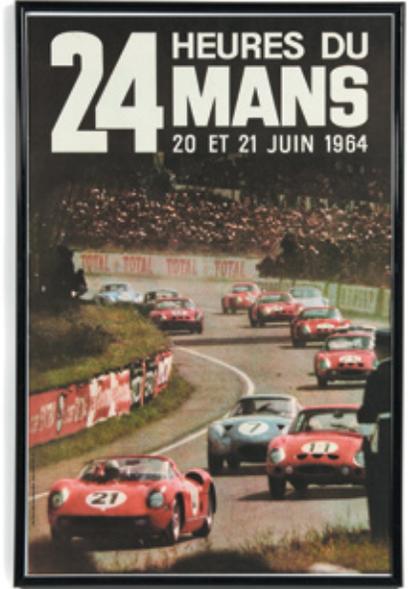
3



4



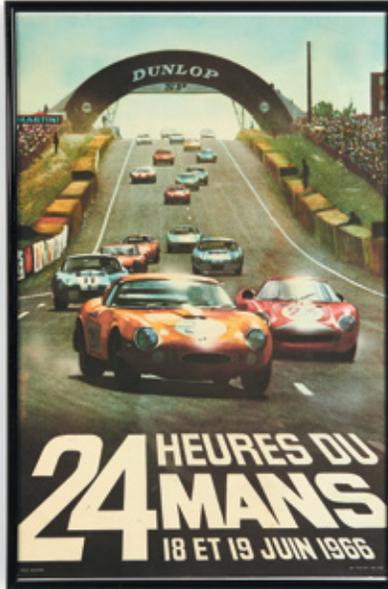
4



5



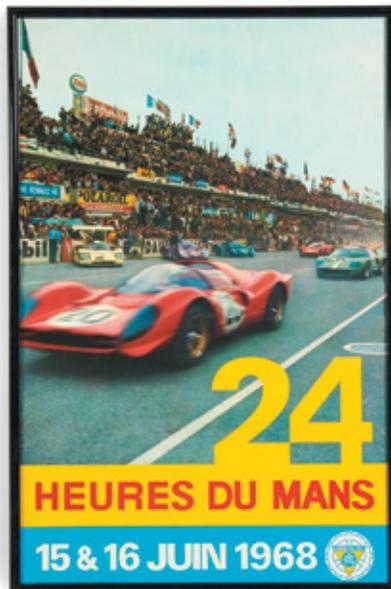
5



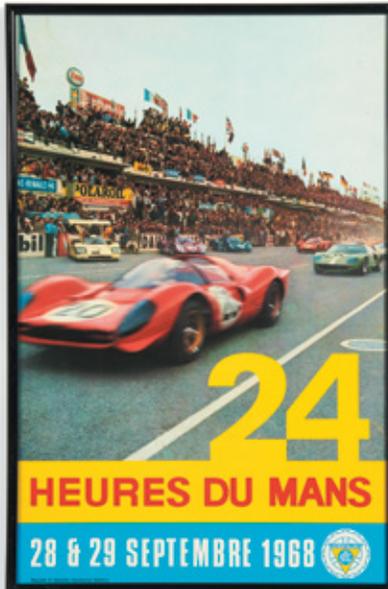
6



6



7



7



7



8

8

**24 Heures du Mans**

Ensemble de six dépliants, année 1958, 1960, 1965, 1966, 1967, 1968 et onze programmes officiels numérotés, année 1953, 1954, 1957, 1959, 1960, 1961, 1964, 1965, 1967, 1973, 1975

*A set of six leaflets and eleven numbered official programs 24 Hours of Le Mans*

800 - 1.200 €  
sans réserve - no reserve



9

9

**24 Heures du Mans**

Ensemble comprenant un dépliant, Palmarès des 24 heures du Mans 1949, signé, et le laissez-passer de commissaire principal de Géo Ham de 1956

*24 Hours of Le Mans, set comprising a 1949 awards leaflet, signed, and the 1956 Géo Ham's pass race officer*

300 - 500 €  
sans réserve - no reserve



10

10

**Exceptionnel ensemble de 3 chronomètres signés Leroy & Cie, chronomètres officiels de grandes courses automobiles de 1949 à 1960**

Dans un écrin ayant appartenu à Gabriel Giraud, chronométrateur officiel des grandes courses automobiles aux 24 Heures du Mans de 1949 à 1960 ; on joint un ensemble de souvenirs

*Exceptional set of 3 chronometers signed Leroy & Cie in a case once belonging to Gabriel Giraud, official timekeeper of the major automobile races at the 24 Hours of Le Mans from 1949 to 1960, together with a set of souvenirs*

15.000 - 20.000 €



11

**SHELL**

Trois panneaux de stand, circa 1970 ; quelques accidents  
100 x 100 cm. (39 1/4 x 39 1/4 in.) et 60 x 75 cm.  
(23 1/2 x 29 1/2 in.)

*A set of three racing stand Shell painted wooden panels ; few chips*

700 - 1.000 €  
sans réserve - no reserve



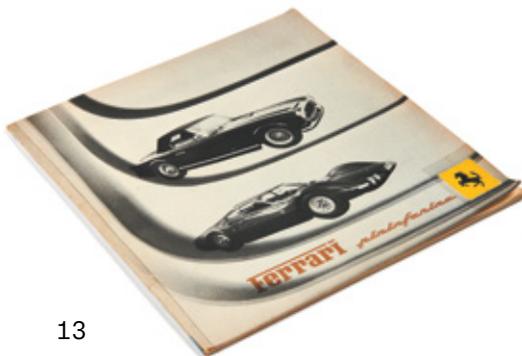
12

**Départ des 24 Heures du Mans 1963**

Rare affiche éditée par Les Amis de La Vache qui rit ;  
manques aux quatre angles, forte décoloration en  
partie droite  
57 x 157 cm. (22 1/2 x 61 3/4 in.). Encadrée

*A rare 1963 Le Mans La Vache qui rit poster,  
special edition ; missing on the 4 corners, strong  
discoloration on the right side. Framed*

800 - 1.200 €  
sans réserve - no reserve



13

13

**Ferrari Pininfarina**

Rare brochure, édition service de  
presse Pininfarina, circa 1965

*Ferrari Pininfarina, rare  
Pininfarina press booklet,  
circa 1965*

800 - 1.200 €  
sans réserve - no reserve



15

14

**Circuit des 24 Heures du Mans -  
Matra 1972**

Rare plan de vitesses de passage,  
daté 19.04.1972, de MS 660/670,  
45 x 20 cm. (17 3/4 x 8 in.). Encadré

*24 Hours of Le Mans circuit - Matra  
1972, a rare map of passing speeds,  
dated 19.04.1972, MS 660/670. Framed*

500 - 800 €  
sans réserve - no reserve



14

15

**Chris AMON (1943-2016) - Matra**

Exceptionnelle combinaison de  
course, championnat du monde de F1 et  
championnat du monde des prototypes,  
Matra, 1972 ; usures marquées

*Chris Amon's racing suit, Matra F1  
championship and prototype, season  
1972 ; used condition*

5.000 - 8.000 €

# COLLECTION DANIEL POISSENOT

## Lots 16 à 28

Ces affiches des 24 Heures du Mans sont uniques. Elles représentent une part de l'Histoire de cette course mythique et centenaire. En effet, depuis 1923, les pilotes participent au briefing du directeur de course. « C'est un moment intense d'excitation d'avant course et aussi de crainte avec le sentiment d'être pleinement acteur de cette histoire » le relève Daniel Poissenot.

Directeur de course des 24 Heures du Mans de 2001 à 2014, Daniel Poissenot organisait le briefing des pilotes. Dès 2002, un rituel est né. Lors du briefing, chaque pilote était accueilli par madame Poissenot qui les invitait à signer leur présence sur l'affiche officielle grand format installée à l'entrée de la salle de briefing. Aujourd'hui, cette collection constitue un ensemble et un témoignage rare de l'histoire de la course.

*These 24 Hours of Le Mans posters are unique. They represent part of the history of this mythical, century-old race. Since 1923, drivers have been taking part in the race director's briefing. "It's an intense moment of pre-race excitement and fear, with the feeling of being fully involved in the story," says Daniel Poissenot. As Race Director of the 24 Hours of Le Mans from 2001 to 2014, Daniel Poissenot organized the drivers' briefing. As early as 2002, a ritual was born. During the briefing, each driver was welcomed by Madame Poissenot, who invited them to sign their presence on the official large-format poster installed at the entrance to the briefing room. Today, this collection constitutes a rare testimony to the history of the race.*



16

16

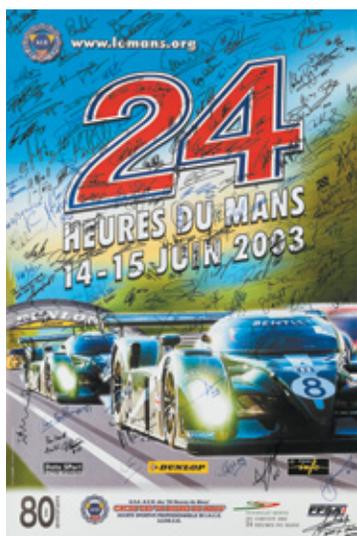
24 Heures du Mans 2002

Affiche officielle signée par l'ensemble des pilotes  
Illustration Bentley  
173 × 120 cm. (68 × 47 1/4 in.)

2002 24 Hours Le Mans poster, signed by each pilot during pilot briefing

500 - 800 €

sans réserve - no reserve



17

17

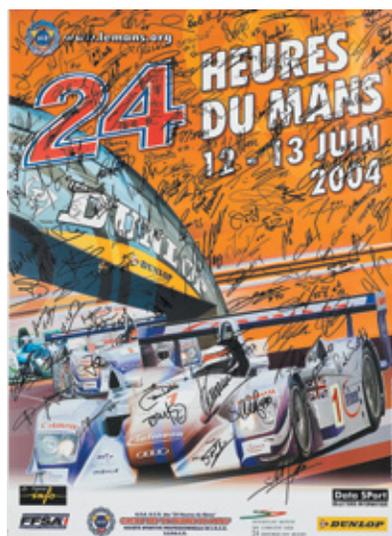
24 Heures du Mans 2003

Affiche officielle signée par l'ensemble des pilotes  
Illustration Bentley  
174 × 119 cm. (68 1/2 × 46 3/4 in.)

2003 24 Hours Le Mans poster, signed by each pilot during pilot briefing

500 - 800 €

sans réserve - no reserve



18

18

24 Heures du Mans 2004

Affiche officielle signée par l'ensemble des pilotes  
Illustration Audi  
160 × 120 cm. (63 × 47 1/4 in.)

2004 24 Hours Le Mans poster, signed by each pilot during pilot briefing

500 - 800 €

sans réserve - no reserve



19

19

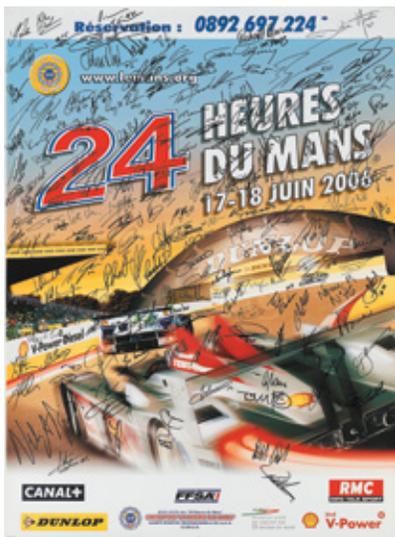
24 Heures du Mans 2005

Affiche officielle signée par l'ensemble des pilotes  
Illustration Audi  
159 × 118 cm. (62 1/2 × 46 1/2 in.)

2005 24 Hours Le Mans poster, signed by each pilot during pilot briefing

500 - 800 €

sans réserve - no reserve



20

20

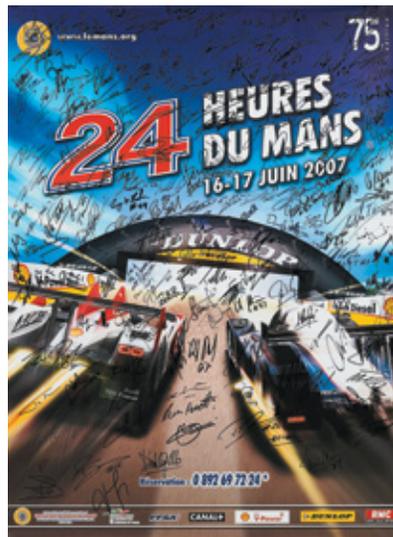
### 24 Heures du Mans 2006

Affiche officielle signée par l'ensemble des pilotes  
Illustration Audi  
160 × 119 cm. (63 × 46 3/4 in.)

2006 24 Hours Le Mans poster, signed by each pilot during pilot briefing

500 - 800 €

sans réserve - no reserve



21

21

### 24 Heures du Mans 2007

Affiche officielle signée par l'ensemble des pilotes  
Illustration Audi-Peugeot  
158 × 119 cm. (62 1/4 × 46 3/4 in.)

2007 24 Hours Le Mans poster, signed by each pilot during pilot briefing

500 - 800 €

sans réserve - no reserve



22

22

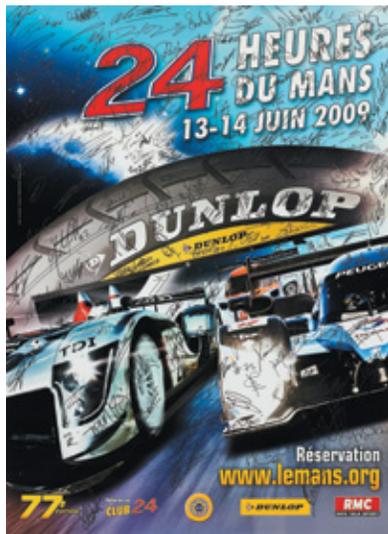
### 24 Heures du Mans 2008

Affiche officielle signée par l'ensemble des pilotes  
Illustration Peugeot-Audi  
160 × 119 cm. (60 × 46 3/4 in.)

2008 24 Hours Le Mans poster, signed by each pilot during pilot briefing

500 - 800 €

sans réserve - no reserve



23

23

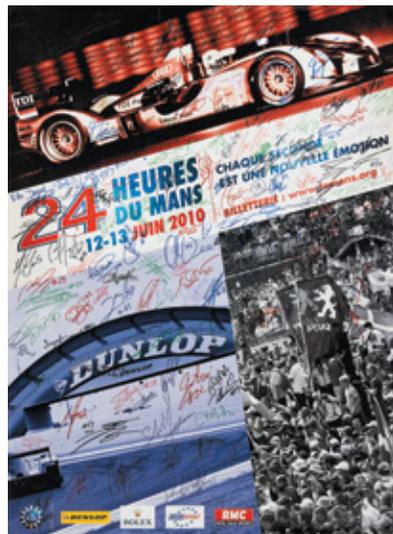
### 24 Heures du Mans 2009

Affiche officielle signée par l'ensemble des pilotes  
Illustration Audi-Peugeot  
160 × 119 cm. (60 × 46 3/4 in.)

2009 24 Hours Le Mans poster, signed by each pilot during pilot briefing

500 - 800 €

sans réserve - no reserve



24

24

### 24 Heures du Mans 2010

Affiche officielle signée par l'ensemble des pilotes  
Illustration Audi  
159 × 119 cm. (62 1/2 × 46 3/4 in.)

2010 24 Hours Le Mans poster, signed by each pilot during pilot briefing

500 - 800 €

sans réserve - no reserve



25

25

### 24 Heures du Mans 2011

Affiche officielle signée par l'ensemble des pilotes  
Illustration Peugeot-Oak Pescarolo  
161 × 118 cm. (63 1/2 × 46 1/2 in.)

2011 24 Hours Le Mans poster, signed by each pilot during pilot briefing

500 - 800 €

sans réserve - no reserve



26

26

### 24 Heures du Mans 2012

Affiche officielle signée par l'ensemble des pilotes  
Illustration Audi 1 - Toyota  
160 × 119 cm. (60 × 46 3/4 in.)

*2012 24 Hours Le Mans poster, signed by each pilot during pilot briefing*

500 - 800 €

sans réserve - no reserve



27

27

### 24 Heures du Mans 2013

Affiche officielle signée par l'ensemble des pilotes  
Illustration Audi  
159 × 121 cm. (62 1/2 × 47 1/2 in.)

*2013 24 Hours Le Mans poster, signed by each pilot during pilot briefing*

500 - 800 €

sans réserve - no reserve



28

28

### 24 Heures du Mans 2014

Affiche officielle signée par l'ensemble des pilotes  
Illustration Audi n°1 -Porsche-Toyota  
159 × 118 cm. ( 62 1/2 × 46 1/2 in.)

*2014 24 Hours Le Mans poster, signed by each pilot during pilot briefing*

500 - 800 €

sans réserve - no reserve



29

29

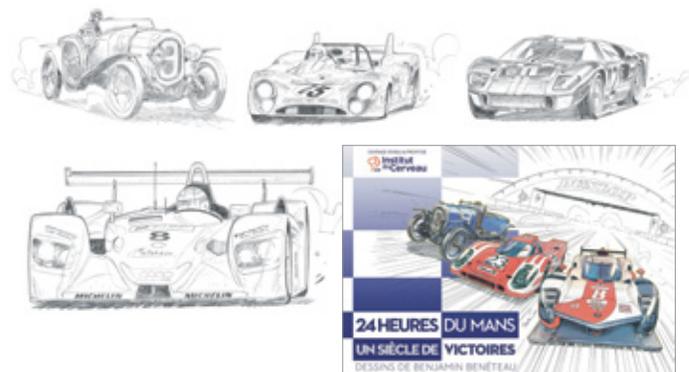
### Les grandes victoires des 24 Heures du Mans

Ensemble de 6 miniatures au 1/43<sup>ème</sup>, montage professionnel, avec signatures originales sur plaquette, socle et vitrine

*The great victories of the 24 Hours of Le Mans, set of 6 professionally mounted 1/43 scale models, with original signatures on plate, base and display case*

600 - 900 €

sans réserve - no reserve



30

30

### 24 Heures du Mans, Un siècle de victoires

Livre en édition limitée et numéroté 1/1000, et quatre dessins originaux au crayon, Chenard & Walcker U3 Sport 1923, Ford GT40 Mk. II 1966, Matra Simca MS670 1972, Audi R8 2000  
Dessins de Benjamin Benéteau, textes de Vincent Flandin  
Dessin : 30 × 21 cm.  
(11 3/4 × 8 1/4 in.)

*Limited edition book, numbered 1/1000, and four original pencil drawings*

Lot vendu à titre caritatif au profit de l'ICM, aucun frais ne sera perçu en sus des enchères

*Charity auction benefit to ICM, no fees will be charged in addition to the auction*

Mise à prix - 600 €

## *Provenant de la Mercedes-Benz 300 SLR de l'accident du Mans 1955, une pièce unique*



© DR

31

**Couvre habitacle - Mercedes-Benz 300 SLR n°20 - Pierre Levegh - 24 Heures du Mans 1955**

Cette pièce de carrosserie en magnésium venait fermer la partie "passager" inoccupée de l'habitacle afin d'améliorer l'aérodynamisme. Elle porte, sur sa partie inférieure, le numéro 6, peint en rouge, qui correspond au numéro de châssis de la voiture, ainsi que nous l'a confirmé Mercedes-Benz Héritage ; et il est reconnu que le châssis n°6 était celui de la voiture de Pierre Levegh aux 24 Heures du Mans 1955. Non déformée, toujours avec sa peinture d'origine, cet élément exceptionnel porte les traces d'arrachement au niveau des points de fixation à la carrosserie, dues au choc de l'accident. Retrouvée aux abords du circuit par un commissaire de piste, elle a été conservée par ce dernier jusqu'à sa mort, et c'est auprès du neveu de ce dernier que l'actuel propriétaire a pu en faire l'acquisition. Equipant un des modèles les plus exclusifs de l'histoire de l'automobile, ce couvre habitacle provient également d'un des événements les plus marquants dans l'histoire du sport automobile international, une authentique relique. 48 x 70,5 cm. (19 x 27 3/4 in.)

*This magnesium body part closed off the unoccupied "passenger" area of the passenger compartment to improve aerodynamics. The lower part of this part bears the number 6, painted red, which corresponds to the car's chassis number, as confirmed by Mercedes-Benz Heritage; and it is acknowledged that chassis no. 6 was that of Pierre Levegh's car at the 1955 Le Mans 24 Hours. Undamaged and still in its original paintwork, this exceptional piece bears the marks of tearing at the body attachment points, caused by the impact of the accident. Found on the outskirts of the circuit by a track marshal, it was kept by him until his death, and was acquired by the current owner from his nephew. Equipping one of the most exclusive models in the history of the automobile, this passenger compartment cover also comes from one of the most significant events in the history of international motor sport, an authentic relic.*

**20.000 - 40.000 €  
sans réserve - no reserve**

32

**24 Heures du Mans 1955, archives de l'accident**

Dossier comprenant un ensemble d'archives diverses : projet du compte rendu d'expertise annoté, tirages en noir et blanc, discours de la conférence de presse de Daimler-Benz du 15 juin 1955, coupures de presse, règlement de 1955, code sportif de 1954

*24 Hours of Le Mans 1955, archives accident*

**Provenance : archives familiales de monsieur Louis Verdier, expert sur le dossier de l'accident des 24 Heures du Mans du 11 juin 1955.**

**800 - 1.200 €  
sans réserve - no reserve**



32

## 1972 VOLKSWAGEN COCCINELLE 1302 LS CABRIOLET KARMANN

Titre de circulation italien  
**Italian title**

Châssis n° 1522692256  
Moteur n° AD-643248

20.000 - 30.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

- Etat de préservation exceptionnel
- Combinaison de couleurs d'origine
- Moteur 1.6L et évolutions techniques de la 1302

- *Exceptional condition*
- *Original colour combination*
- *1.6L engine and 1302 technical developments*



La Coccinelle cabriolet, dans sa version 1302 S, est un choix intéressant car elle dispose notamment d'un train avant modernisé, d'une boîte de vitesses à cardans, de freins à disques à l'avant et d'un moteur 1.6L plus coupleux et puissant que les versions 1.3L, tandis qu'elle conserve le pare-brise plat qui rappelle les premières générations.

Mais au-delà de ces qualités intrinsèques, l'exemplaire que nous présentons ne manque pas d'atouts. Tout d'abord, sa combinaison de couleurs très sixties est conforme à sa sortie d'usine : orange brillant pour la carrosserie et noir pour l'habitacle et la capote, le tout rehaussé de nombreux chromes. Ainsi que nous l'a indiqué son propriétaire, ce cabriolet ludique fut vendu neuf à un couple de suédois qui s'en servait pour tracter un planeur, circulant majoritairement hors des périodes de mauvais temps. Longues

portées, sabots d'ailes, bavettes et enjoliveurs de bords de jantes complètent les équipements de série et son allure ravageuse. Autre fait remarquable, l'ensemble est dans un état de conservation rare, la carrosserie n'a jamais été repeinte et est très saine, seules les petites et inévitables apparitions de rouille ont été traitées et repeintes. A bord, l'odeur typique des Coccinelles en état d'origine est bien présente, le tableau de bord est complété d'un système de chauffage optionnel Eberspacher, d'un thermomètre et d'un autoradio cassettes, tandis que le compteur affiche 28 287 km, après avoir fait un tour. Matching numbers d'après son attestation Volkswagen, cette 1302 vient de bénéficier d'une révision complète (freins, direction, pneumatiques, etc...) afin de pouvoir circuler sereinement. Elle est accompagnée de ses manuels d'origine et de son double de clés.

*The 1302 S version of the Beetle Convertible is an attractive option as it has an updated front end, a gimbal gearbox, front disc brakes, and a 1.6L engine with more torque and power than the 1.3L versions, all with the flat windscreen reminiscent of the earlier generations.*

*Beyond these essentials, however, the vehicle on offer here is certainly not short on plus points. First of all, the sixties colour scheme is in keeping with the car's original factory finish: bright orange bodywork and a black bonnet and interiors, all set off with plenty of chrome accents. As the current owner told us, this fun convertible was sold new to a Swedish couple who used it to tow a glider, mostly travelling during decent weather conditions. The long-range headlamps, fender flares, mud flaps, and hubcaps*

*round off the standard equipment and killer style. The bodywork has never been repainted and is in remarkably good condition, with only the inevitable little rust spots having been treated and repainted. Inside, the typical original Beetle scent is evident, the dashboard is complete with an optional Eberspacher heating system, a thermometer, and a cassette player, while the clock reads 28,287 km. With matching numbers according to its Volkswagen certificate, this 1302 has just been given a complete overhaul (brakes, steering, tyres, etc.), so you can enjoy a completely safe ride. It comes with its original manuals and spare keys.*

## 1997 LAND ROVER DISCOVERY 300 TDI CAMEL TROPHY MONGOLIE

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° SALLJGMF8VA538116

30.000 - 50.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Un des 20 exemplaires  
préparés pour l'édition 1997

• 33.500 km d'origine

• Nombreux frais récents

• *One of 20 models prepared for  
the 1997 edition*

• *33,500 km from new*

• *Numerous recent work done*



Après avoir vendu avec succès en février dernier, à Rétromobile, un des 20 exemplaires de l'édition 1997 du Camel Trophy, en voici un second, avec un kilométrage plus limité encore !

En effet, ce Discovery a participé à la même édition du Camel Trophy aux mains d'un équipage espagnol et s'avère être dans un état de préservation exceptionnel. Suite à l'épreuve, il est resté remisé pendant une dizaine d'années sous le climat sain d'Espagne, puis a été vendu aux Pays Bas. C'est en 2009 qu'un amateur français en a fait l'acquisition avant de le revendre à l'actuel propriétaire en 2020.

Soigneusement conservé et très sain, il est en peinture d'origine, à l'exception du côté droit, et la majorité des stickers sont ceux d'origine. Bien évidemment, tous les phares accessoires et la galerie

qui supporte l'incontournable kayak muni de ses pagaies sont présents. Rappelons que sur ces versions préparées par l'usine, transmission, ponts et suspensions étaient renforcés, tandis qu'un treuil et un arceau cage étaient installés. Lorsque l'on monte à bord de l'habitacle, en superbe état d'origine, l'envie d'aventure s'accroît encore : Terratrip, GPS, lecteur de carte, radio... tout l'équipement est toujours présent et l'on retrouve même les housses d'origine dans le coffre. En 2022, les jantes ont été repeintes et 5 pneus neufs montés en même temps que les amortisseurs et la ligne d'échappement furent changés. Enfin, en mai 2023, ce baroudeur a bénéficié d'une révision chez Land Rover. Accompagné d'un dossier historique et de factures, ce Discovery à peine rodé est une pièce de collection exceptionnelle et rare.

*After a successful sale of one of the 20 models of the 1997 edition of the Camel Trophy at Rétromobile in February, here's a second one, with an even lowest mileage on the clock!*

*This Discovery took part in the same edition of the Camel Trophy with a Spanish team at the helm and remains in exceptional condition. After the event, it was stored for ten years in the perfect Spanish climate before being sold to a buyer in the Netherlands. It was then acquired by a French enthusiast in 2009 and sold to the current owner in 2020.*

*Carefully maintained and in great shape, it boasts original paintwork, with the exception of the right hand side, and the majority of the stickers are originals. All the auxiliary lights and the iconic kayak and*

*paddle rack are of course present. Remember that the transmission, axles, and suspensions were reinforced on these factory versions, and a winch and cage were also fitted. When you jump into the cabin, which is in excellent original condition, the urge for adventure intensifies: Terratrip, GPS, map reader, radio... all the equipment is on hand, and you'll even find the original covers in the boot. The rims were repainted in 2022 and 5 new tyres were fitted along with shock absorbers and the exhaust system. Finally, in May 2023, this adventurer was serviced by Land Rover. Complete with a history file and invoices, this barely run-in Discovery is a rare and outstanding collector's piece.*

## 1984 PORSCHE 944 ROTHMANS N°38/100

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° WP0ZZZ94ZEN407450

25.000 - 35.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Série limitée à 100 exemplaires!

• Même propriétaire de 1984 à 2016, kilométrage limité

• Nombreux travaux récents

• *Limited edition, only 100 produced!*

• *Same owner from 1984 to 2016, reasonable mileage*

• *Plenty of recent updates*



Commercialisée sous l'impulsion de l'importateur français Sonauto à partir de mai 1984, la 944 Rothmans rendait hommage aux victoires de Porsche en endurance en 1982/1983, notamment aux 24 Heures du Mans, mais également au Paris-Dakar 1984, sous les couleurs du célèbre cigarettier. Outre sa livrée spéciale unique, cette série limitée à 100 exemplaires numérotés disposait d'un kit carrosserie, des jantes « téléphone » 15 pouces et du châssis sport, tandis que les feux anti-brouillard, l'alarme et l'essuie-glace arrière faisaient partie des équipements de série. L'exemplaire présenté porte le numéro 38 et a été vendu neuf à Caen, en août 1984 ainsi que le confirme le carnet d'origine de la voiture. Son premier propriétaire l'a conservé soigneusement jusqu'en 2016 alors

que la voiture totalisait environ 125 000 km d'origine. Depuis, elle a bénéficié d'une importante révision incluant la remise en état des étriers de freins, le remplacement des disques, des amortisseurs et des pneumatiques, ainsi que des silencieux d'échappement. En mai 2023, la courroie de distribution a été remplacée. Affichant aujourd'hui à peine plus de 130 000 km d'origine, accompagné de son carnet d'entretien, de son double des clés et d'un dossier de factures, ce véritable collector est en bon état de préservation, avec tous ses éléments spécifiques. Trouver une Porsche de collection aussi rare et bien conservée dans cette gamme de prix relève aujourd'hui de la gageure, sachez en profiter avant qu'il ne soit définitivement trop tard !

*Marketed by French importer Sonauto from May 1984, the 944 Rothmans paid tribute to Porsche's endurance victories in 1982/1983, notably at the 24 Hours of Le Mans, but also at the 1984 Paris-Dakar, adorned with the colours of the famous tobacconist. In addition to its unique special colour scheme, this limited edition of 100 numbered cars also featured a body kit, 15-inch telephone rims, and a sports chassis, while the fog lamps, alarm, and a rear windscreen wiper were fitted as standard. The available vehicle is number 38 and was sold new in Caen, in August 1984, as confirmed by the car's original service book. Its first owner cared for it meticulously until 2016, with about 125,000 kilometres on the*

*clock. Since then, it has undergone a major overhaul including the refurbishment of the brake calipers, discs, shocks and tyres, as well as the exhaust silencers. The timing belt was replaced in May 2023. Now with just over 130,000 kilometres on the clock, and with its service book, spare keys and invoices file, this true collector's item is well preserved with all its specific components. Coming across such a rare and well-preserved collector's Porsche in this price range is like finding a needle in a haystack, so don't let this opportunity slip through your fingers!*

## 1995 PORSCHE 968

Carte grise française  
**French title**  
Châssis n° WP0ZZZ96ZPS800816  
  
25.000 - 45.000 €  
Sans réserve / **No reserve**

- 2<sup>e</sup> main, même propriétaire depuis 1997
- Carnet, factures d'entretien exclusivement chez Porsche
- Rare dans cet état, 47 500 km d'origine

- *2<sup>nd</sup> hand, same owner since 1997*
- *Service book and invoices exclusively from Porsche*
- *Rarely seen in this condition, 47,500 km since new*



Livrée neuve le 1<sup>er</sup> août 1995 par le garage Dizier à Paris, dans sa très élégante teinte noir métallisé, elle est pourvue de désirables options : différentiel à glissement limité et la climatisation. Son premier propriétaire la fait équiper d'un coupe-batterie, d'une alarme volumétrique à code et d'un autoradio Sony à cassette. Conquis par le modèle, il commande 2 ans plus tard le cabriolet et fait reprendre le coupé auprès de Sonauto à Levallois. Le 4 décembre 1997, elle est livrée à son second et actuel propriétaire alors qu'elle n'avait que 13 849 km certifiés réels par Sonauto. Afin d'améliorer son comportement et lui conférer un look plus sportif, les jantes Cup de 17 pouces sont installées. Cette exceptionnelle Porsche 968 dispose de son carnet d'entretien tamponné exclusivement en Centre Porsche, accompagné du dossier de factures Porsche et de l'ensemble de ses contrôles

technique, ce qui traduit un soin tout particulier apporté à sa préservation. Elle n'affiche aujourd'hui que 47 450 km au compteur, ce qui contribue à expliquer le très bon état d'origine de cette Porsche 968 dont la peinture semble d'origine d'après nos relevés, à l'exception du bouclier avant. Particulièrement performante, avec son moteur 3 litres de 240 ch (identique à celui de la ClubSport) équipé du Variocam et accouplé à une boîte de vitesse manuelle à 6 rapports, la 968 est certainement la plus aboutie des Porsche à moteur avant.

Il est très difficile de trouver une 968 avec un faible kilométrage, si bien préservée et entretenue, entre les mains du même propriétaire pour la grande majorité de son existence ; cet exemplaire saura retenir l'attention des collectionneurs les plus exigeants.

*Delivered new on August 1<sup>st</sup> 1995 by the Dizier garage in Paris, boasting a very elegant metallic black livery, it features a limited slip differential and air conditioning as options. The first owner had it fitted with a battery cut-off switch, a coded volumetric alarm, and a Sony radio cassette player. Won over by the model, he ordered the cabriolet 2 years later, and Sonauto in Levallois, near Paris, took over the coupe. On December 4<sup>th</sup> 1997, it was delivered to its second and current owner with only 13,849 km on the clock, certified by Sonauto. To improve handling and give it a sportier look, 17-inch Cup rims were added. This exceptional Porsche 968 has had its service book stamped exclusively by a Porsche Centre and comes with the Porsche invoice file including all MOTs, evidencing the particular care taken to*

*preserve it through the years. Today, it has only 47,450 km on the clock, which explains the great original condition of this Porsche 968, including the paintwork according to the records, with the exception of the front bumper. With its 240 hp 3-litre engine (identical to the ClubSport) equipped with Variocam and teamed with a 6-speed manual gearbox, the 968 is certainly the most accomplished front-engined Porsche.*

*It's a tall order to find a 968 that has so few kilometres on the clock, that is so well preserved and maintained, and in the hands of the same owner for the vast majority of its life; this vehicle is sure to catch the eyes of the most demanding collectors.*

## 1991 CITROËN 2CV 6 SPÉCIAL

Titre de circulation allemand  
**German title**

Châssis n° VF7AZKA00KA359426  
Moteur n° 090954026

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

- Livrée neuve à Larissa Ickx, fille du célèbre pilote
- Rare 2cv noire
- Voiture iconique par excellence
- Seulement 11 700 km d'origine

- *Delivered new to Larissa Ickx, daughter of the famous driver*
- *Rare black 2cv*
- *An iconic car par excellence*
- *Only 11,700 original km*



La voiture présentée est une 2CV dans sa dernière évolution 6 Spécial, qui se caractérise notamment par son moteur de 602 cm<sup>3</sup> plus puissant que sur les versions précédentes puisqu'il développe 29 cv. Cet exemplaire présente un bel état de conservation qui s'explique certainement par son très faible kilométrage de 11 700 km. Il s'agit d'un rare exemplaire de teinte noire, assortie à la sellerie en simili cuir. Comme l'indique son carnet d'entretien, elle est livrée neuve fin novembre 1991, par la concession Citroën de Bruxelles. Ce carnet et sa première carte grise nous informent que sa première propriétaire n'est autre que Larissa Ickx alors âgée de 18 ans, fille de Jacky Ickx, vainqueur à 6 reprises de l'épreuve mancelle. La Citroën reste en Belgique jusqu'en 2019 avant de rejoindre l'Allemagne. La 2CV dispose de sa pochette

Citroën protégeant son carnet d'entretien, le manuel, le certificat de conformité et la carte grise d'origine au nom de Larissa Ickx. L'ensemble des pneumatiques viennent d'être remplacés, ceux d'époque sont fournis avec la voiture. Il s'agit de l'un des derniers exemplaires produits de cette mythique voiture française, puisque les chaînes de l'usine de Mangualde, au Portugal, se sont arrêtées en juillet 1990, après une carrière de 50 ans !

Cette 2CV saura attirer les amateurs conquis par sa rare livrée noire, son faible kilométrage et son affiliation à la famille Ickx ; une occasion unique de vous offrir les joies de ce véhicule, symbole d'un certain art de vivre à la française.

*The presented car is a 2CV in its most recent 6-special evolution, featuring a 602cc engine that is more powerful than that in previous versions, producing 29 bhp. This car is in a very good state of preservation, which is no doubt down to its very low mileage of 11,700 km. This is a rare example in black, to match the imitation leather upholstery. As its service book indicates, it was delivered new at the end of November 1991 by the Citroën dealership in Brussels. This booklet and its first registration card tell us that its first owner was none other than 18-year-old Larissa Ickx, daughter of Jacky Ickx, winner of the 24 Hours of Le Mans on 6 occasions. The Citroën remained in Belgium until 2019, before moving on to*

*Germany. The 2cv comes with its Citroën sleeve, containing its service book, manual, certificate of conformity and original registration document in the name of Larissa Ickx. All the tyres have just been replaced, and the vintage tyres are supplied with the car. This is one of the last examples of this legendary French car to be produced, as the Mangualde factory in Portugal ceased production in July 1990 following a career spanning 50 years!*

*This 2CV is sure to appeal to enthusiasts, who will be won over by its rare black livery, low mileage and affiliation with the Ickx family. This is a unique opportunity to experience the joys of this vehicle, a symbol of a certain French art de vivre.*

## 1973 CITROËN SM AUTOMATIQUE

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° 00SD1786  
Moteur n° 350 - 194

35.000 - 50.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

- Même famille depuis l'origine!
- Rare version automatique, moteur 3L de 180cv
- Ensemble de bagages d'origine

- *In the same family from new*
- *Rare automatic version, 3L 180hp engine*
- *Original luggage set*



Outre sa rareté, puisque produite à seulement 1612 unités, la SM automatique se caractérisait par son moteur de 3L, plus puissant (180 cv) que le 2.7L des versions à boîte mécanique. L'exemplaire que nous présentons est l'un d'eux et dispose d'un historique exceptionnel puisqu'il a été acheté neuf par le père de l'actuel propriétaire qui était agent Citroën dans l'Orne. Homme raffiné, il avait retenu la superbe teinte « Or de Simiane » (AC 326) associée à l'intérieur en cuir optionnel « Tabac ». Il avait également fait installer un autoradio Blaupunkt et commandé un superbe et rarissime set de valises sur mesure disponibles en option. C'est en 1984 que son fils en a hérité puis a continué à l'entretenir et la faire rouler régulièrement, ainsi qu'en témoigne un dossier de factures, toujours

chez des spécialistes de la marque. Superbement préservée, cette SM a été repeinte dans sa teinte d'origine en 2020, tandis que l'intérieur est d'origine. Le moteur C114-II de 3L est toujours présent et fonctionne parfaitement, tout comme la boîte de vitesses. Lors d'une révision en 2019, les pneumatiques Michelin XWX furent remplacés et ne sont que très peu usés. Le jeu de bagages est toujours présent (à l'exception du vanity), ainsi que les carnets d'origine et le double des clés. Une housse est également présente. Combinant rareté, équipements optionnels désirables, historique limpide, et état de préservation enviable, cette SM est véritablement une opportunité exceptionnelle que les connaisseurs sauront reconnaître.

*On top of its rarity, with a mere 1,612 units being produced, the SM automatic stood out for its 3L engine, which was more powerful (180 hp) than the 2.7L versions. The available vehicle is one of the 1612 and boasts an exceptional history after being bought new by the father of the current owner who was a Citroën agent in the Orne region. This man of distinction opted for the superb 'Or de Simiane' (AC 326) golden colour combined with the optional 'Tobacco' leather interior. He also had a Blaupunkt car radio installed and ordered a beautiful and incredibly rare set of custom-made suitcases, which were available as an option. In 1984, his son inherited the car and continued to maintain and*

*run it regularly, as evidenced by an accompanying folder of invoices, always from brand specialists. This beautifully preserved SM was repainted in its original colour in 2020, while the interiors are original. The 3L C114-II engine is still in place and works perfectly, as does the gearbox. The Michelin XWX tyres were replaced during an overhaul in 2019 and are only slightly worn. Aside from the vanity, the luggage set is still intact, along with the original service records and spare keys. A cover is also provided. A rare find in an impeccable state with sought-after options and a clear record, this SM is truly an exceptional opportunity that connoisseurs will appreciate.*

## 1950 TALBOT LAGO RECORD T26 BERLINE

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° 101017  
Moteur n° 26489

40.000 - 60.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

- 170 cv, 170 km/h !
- Couleurs et mécanique d'origine
- Intéressant projet de retour à la route

- 170 hp, 170 km/h!
- Original colours and mechanics
- Great project



Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, rares étaient les automobiles de série capable d'atteindre 170 km/h et c'est précisément ce que proposait la T26 grâce à son exceptionnel moteur 4.5L à culasse hémisphérique de 170 cv, issu de la compétition.

L'exemplaire présenté est sorti des usines de Suresnes le 23 mai 1950 et fut livré aux Ets GUERET à Bruxelles, ainsi qu'en témoigne la fiche de renseignements usine délivrée par le Club Talbot. La carrosserie berline correspond au plan 332 dont la ligne était fluidifiée en comparaison du plan 319 des premières versions. D'une élégante teinte « bleu danois » mariée à un intérieur en cuir beige 64, elle disposait de roues Rudge chromées, et d'un chauffage optionnel. Cette puissante berline fut ensuite

immatriculée en 1955 dans les Alpes-Maritimes, et c'est toujours avec cette immatriculation qu'elle fut photographiée en 1983 aux Coupes de l'Âge d'Or, alors qu'elle était en état d'origine. C'est en 2010 que l'actuel propriétaire en a fait l'acquisition. Bien préservée et saine, la carrosserie a bénéficié d'une peinture ancienne, et la sellerie d'origine a été préservée, à l'exception des sièges avant restaurés. La superbe planche de bord est complétée d'une montre 8 jours Leonidas, fixée sur la boîte à gants. Remisée depuis environ 8 ans, cette T26 a été régulièrement démarrée, mais devra bénéficier d'une révision générale complète avant de reprendre la route, et gratifier son nouveau propriétaire du son caverneux de son fabuleux moteur ainsi que de l'élégance de sa ligne.

*In the aftermath of the Second World War, there were few production cars capable of reaching 170 km/h, and this is precisely what the T26 brought to the table thanks to its exceptional competition-derived 4.5L 170 hp hemi cylinder head engine.*

*The vehicle on offer left the Suresnes factory on May 23<sup>rd</sup> 1950 and was delivered to Ets GUERET in Brussels, as shown on the factory information sheet issued by the Talbot Club. The saloon bodywork matches the 332 model, the shape of which was more streamlined than the 319 design of the first versions. The car was adorned with an elegant 'Danish blue' finish, 64 beige leather interiors, chrome Rudge wheels, and an optional heater. This powerful saloon was*

*then registered in the Alpes-Maritimes department in 1955, and it was with this plate that it was photographed in 1983 at the Coupes de l'Age d'Or in its original condition. The current owner acquired it in 2010. The bodywork is well maintained and in good condition, boasting an historic paint job and preserved original upholstery, with the exception of the restored front seats. The stunning dashboard is enhanced by a Leonidas 8-day clock fitted on the glove box. Stored for approximately the last 8 years, this T26 has been regularly started, but it will require a full service before it can get back on the road again and treat its new owner to the powerful sound of its fabulous engine and the beauty of its design.*

## 1947 TRIUMPH 1800 ROADSTER

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° TRD 905  
Moteur n° TRD 931 E

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

• Française d'origine, dans la même famille depuis 1948!

• Etat d'origine exceptionnel, jamais repeinte!

• Photos d'époque, manuel, outils spécifiques présents

• *Sold new in France, in the same family since 1948 !*

• *Exceptional original condition, never repainted!*

• *Vintage photos, manual, specific tools*



Produite à seulement 2501 unités, la Triumph 1800 Roadster avait pour objectif de relancer la marque au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. Son moteur éprouvé, sa carrosserie en aluminium, ses roues avant indépendantes, et surtout son ingénieux système de pare-brise amovible pour les places arrière en font une voiture attachante et intéressante. L'exemplaire présenté l'est plus encore, puisqu'il s'agit de l'un des rares vendus en France, immatriculé en 1948 par la tante de l'actuelle propriétaire qui résidait à Paris et s'en servait pour aller en villégiature en bord de mer, ainsi qu'en témoignent des photos d'époque. Une ancienne carte grise indique que la voiture fut immatriculée en 1955 sous le nouveau régime de numérotation, puis en 1959, le père de l'actuelle

propriétaire en fit l'acquisition. Toujours conservée avec soin dans la même famille, cette Triumph est dans un état de préservation rare, n'ayant jamais été repeinte, avec sa superbe sellerie d'origine et son instrumentation en km. Le kilométrage affiché, de 66 738 km, est visiblement celui d'origine. Début 2021, près de 8 000€ ont été dépensés, notamment pour refaire les freins, le système d'alimentation en essence, l'allumage et la carburation. Il conviendra cependant de réviser le haut moteur car les compressions sont inégales. Toujours accompagnée de son manuel de bord d'origine, et de son outillage spécifique, cette voiture rare à l'historique limpide nous a beaucoup ému, elle mérite de trouver une nouvelle famille qui saura préserver son exceptionnel état d'origine.

*With only 2501 units produced, the Triumph 1800 Roadster was intended to revive the brand in the aftermath of the Second World War. The reliable engine, aluminium bodywork, independent front suspension, and above all the ingenious folding windscreen system for the rear seats make it an endearing and intriguing car. The vehicle on offer is one of very few sold in France, registered in 1948 by the aunt of the current owner who lived in Paris and used it to go on holidays to the seaside, as shown in the vintage photos. An old registration card shows that the car was licenced in 1955 under the new numbering system; then, in 1959, the father of the present owner acquired it. Still carefully looked after in the hands of the same*

*family, the state of preservation of this Triumph is rarely seen; it has never been repainted, boasts superb original upholstery, and features a kilometre. The 66,738 km shown on the clock seems to be the original one. Almost €8,000 was spent at the beginning of 2021, notably on the brakes, fuel system, ignition, and carburation. However, the top end needs a service as the compressions are uneven. With the original owner's manual and specific tooling, this rare motor with a clear record could almost bring a tear to the eye; it fully deserves to be taken in by a new loving family that will continue to preserve its exceptional original condition.*

## 1928 ALFA ROMEO 6C 1500 SPIDER

A immatriculer en collection  
**Unregistered**

Châssis n° 0110910  
Moteur n° 0110882

220.000 - 260.000 €

- Jalon de l'histoire d'Alfa Romeo
- Conçue par Vittorio Jano, moteur 6-cylindres à un ACT
- Belle présentation

- Significant milestone in Alfa Romeo history
- Designed by Vittorio Jano, 6-cylinder with single overhead camshaft engine
- Beautiful condition



La première partie de l'existence de cette voiture n'est pas connue avec certitude. Selon un précédent propriétaire (qui n'apporte pas de preuve), elle aurait été vendue neuve en avril 1928 par l'importateur en Argentine, Juan Roccatagliata, à un dénommé M. Pertoni. Il existe à ce sujet une facture, mais qui ne peut pas être reliée de façon formelle à cette voiture.

En 1970, elle aurait été achetée par Carlos Pires, président de la Chambre de commerce locale, qui aurait modifié la carrosserie et installé un moteur du type correct. Cette Alfa Romeo aurait été ensuite vendue dans les années 90 au négociant suisse Albrecht Guggisberg qui l'aurait fait venir en Europe.

L'histoire est beaucoup plus précise à partir de 2006, telle que décrite par Cristian Bertschi, spécialiste des Alfa Romeo d'avant-

guerre et des voitures livrées en Amérique du Sud. Il indique que sa première rencontre avec cette Alfa Romeo 6C 1500 a eu lieu en Argentine sur le site de Pur Sang, société bien connue pour les répliques de Bugatti qu'elle produit. D'apparence saine et complète, mais dépourvue de plaques d'immatriculation, elle avait été donnée à Pur Sang en guise de paiement pour l'achat d'une autre voiture.

Selon un rapport de l'Argentinean Register, elle a été vendue le 27 janvier 2009, puis immatriculée pour la première fois en Argentine le 6 juillet 2010 au nom de Pablo Marcelo Villanueva, sous le numéro IZU 498. Mais entre 2006 et cet achat, la carrosserie a été proposée séparément à la vente. Cristian Bertschi précise à ce sujet : « Lors d'une conversation en février 2009 avec Keith Duly à Rétromobile, il m'a

*The first part of this car's existence is not known with certainty. According to a previous owner (with no actual evidence), it was sold new in April 1928 by the make's importer Juan Roccatagliata in Argentina to a man named Mr. Pertoni. There is an invoice relating to this matter but it cannot be formally linked to this car.*

*In 1970, it seems to have been bought by Carlos Pires, President of the local Chamber of Commerce, who modified the bodywork and installed an engine of the correct type. This Alfa Romeo was then apparently sold in the 1990s to the Swiss dealer Albrecht Guggisberg, who brought it to Europe at that time.*

*The story becomes a lot clearer from 2006, as described by Cristian Bertschi who is a*

*specialist in pre-war Alfa Romeo vehicles and cars delivered in South America. He stated that his first encounter with this Alfa Romeo 6C 1500 was in Argentina at a place called Pur Sang, a company renowned for building Bugatti replicas. In a healthy appearance and all in one piece, apart from its missing number plates, it had been given to Pur Sang as payment for the purchase of another car.*

*According to a report by the Argentinean Register, it was sold on 27<sup>th</sup> January 2009 and then registered in Argentina on 6<sup>th</sup> July 2010 in the name of Pablo Marcelo Villanueva, under the registration IZU 498. But between 2006 and this purchase, the bodywork was offered separately for sale. Cristian Bertschi gave an explanation on this matter: "During a conversation in*

demandé d'entrer en contact avec Pur Sang pour acheter la carrosserie. J'ai échangé des courriers en mars avec Carolina Battista, de Pur Sang, qui a proposé la carrosserie à vendre, mais aussi la voiture complète. Il est très étrange que, pendant cette période, la carrosserie ait été déposée et laissée dehors, comme en témoignent quelques photos. »

Quoi qu'il en soit, la voiture était complète quand elle a été exposée en octobre 2011 à Autoclásica, un concours d'élégance organisé par le Club de Automóviles Clásicos de San Isidro, à Buenos Aires (Argentine). Elle était alors de bonne présentation, en bon état. Le 28 septembre 2012, Villanueva a vendu la voiture à Alberto Mieres, qui a effectué quelques travaux cosmétiques et a participé le 9 juillet 2015 au Desafío Vintage du Club de Automóviles Clásicos de la República Argentina. Notez qu'Alberto Mieres est membre du Club de Automóviles Sport et qu'il est apparenté à Roberto Mieres, pilote automobile argentin ayant participé à plusieurs Grand Prix de Formule 1 dans les années 50. Enfin, en janvier 2018, la voiture a été exportée en Europe.

L'Alfa Romeo 6C 1500 est une voiture intéressante car elle est à l'origine de la lignée des 6C 1500 Sport, 6C 1750 sport et Grand Sport, suivies des 8C. Avec ce modèle, Alfa Romeo souhaitait élargir sa clientèle tout en évitant les taxes visant les voitures de grosse cylindrée. Chargé de concevoir la voiture, Vittorio Jano a défini un châssis léger sur lequel il a installé un 6-cylindres 1 500 cm<sup>3</sup> à culasse non détachable, avec un arbre à cames en tête commandé par arbre vertical et renvoi d'angle, et deux carburateurs. Le prototype a été dévoilé en avril 1925 et les livraisons du modèle de série ont commencé en 1927. Les premières 6C 1500 ont été dénommées « NR », en l'honneur de Nicola Romeo qui avait sauvé l'usine et encouragé le projet. Son 6 cylindres 1500 lui permettaient d'atteindre 110 km/h, vitesse réservée à l'époque aux voitures de sport et elle n'a d'ailleurs pas tardé à être engagée en compétition : l'une de ses premières victoires, en 1927 à Modène, a été remportée par... Enzo Ferrari.



Ce modèle était disponible en deux longueurs de châssis et c'est une version courte, probablement authentique, qui équipe la présente voiture. Elle est dotée d'un moteur de 6C 1500 et d'une carrosserie élégante et légère correspondant au modèle d'époque. Elle permettra à son propriétaire de profiter de la personnalité affirmée d'une Alfa Romeo qui non seulement constitue un jalon important de l'histoire de la marque, mais en plus offre des qualités routières qui ne demandent qu'à être exploitées, sur route ou sur circuit.

*February 2009 with Keith Duly at Retromobile, he asked me to get in touch with Pur Sang to buy the bodywork. I had a few mail correspondences in March with Carolina Battista from Pur Sang, who offered to sell the bodywork, but also the complete car. It's very strange that the bodywork was removed and left outside during this period, as indicated in some pictures".*

*Anyway, the car was complete when it was displayed at the 2011 edition of Autoclassica, a concours d'élégance organised by the Club de Automóviles Clásicos de San Isidro in Buenos Aires (Argentina). It was then well presented and in good condition. On the 28<sup>th</sup> September 2012, Villanueva sold the car to Alberto Mieres, who carried*

*out some cosmetic improvements and took part in the Desafío Vintage hosted by the Club de Automóviles Clásicos de la Republica Argentina on 9<sup>th</sup> July 2015. It is worth mentioning that Alberto Mieres is a member of the Club de Automóviles Sport and also a relative of Roberto Mieres, an Argentine racing driver who raced in several Formula 1 Grand Prix events in the 1950s. And in January 2018, the car was finally exported in Europe.*

*The Alfa Romeo 6C 1500 is an interesting car, as it was the first in the line of 6C 1500 Sport, 6C 1750 Sport and Grand Sport, followed by the 8C. With this model, Alfa Romeo wanted to expand its customer base while avoiding taxes aimed at cars with bigger engines. In charge of designing the car, Vittorio Jano came up with a light chassis on which he fitted a 6-cylinder engine of 1,500 cc with a non-detachable cylinder head, an overhead camshaft operated by a vertical shaft and bell crank and two carburetors. The prototype was unveiled in April 1925 and deliveries of the production model started in 1927. The first 6C 1500 examples were named "NR", in honour of Nicola Romeo who had saved the factory and encouraged this project. Its 6-cylinder 1500 engine enabled it to reach 110 km/h, a speed attained only by sports cars at the time and it didn't take long before it was entered in racing events: one of its first victories in Modena in 1927 was won by... Enzo Ferrari.*

*This model was available in two chassis lengths and this particular car, likely to be authentic, was fitted with a short version. It has a 6C 1500 engine, as well as an elegant and light bodywork respective of the original model. It will enable its new owner to fully enjoy the assertive personality of an Alfa Romeo, which not only constitutes a significant milestone in the brand's history but also offers road qualities that are just waiting to be experienced, on the road or on track.*

## 1986 JAGUAR XJS V12 COUPÉ

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° SAJJNAEW4BC133211

10.000 - 15.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Commandée neuve par le père des actuels propriétaires

• 104 438 km d'origine

• Française d'origine

• *Ordered new by the father of the current owners*

• *104,438 km since new*

• *French origin*



Cette Jaguar XJS a toujours été conduite par une seule et unique personne : le père des actuels propriétaires qui était grand amateur de la marque. Elle a été vendue neuve le 10 juillet 1986 à la société dont il était alors PDG, par le Garage Saint Antoine à Fontainebleau. Son fils se souvient d'ailleurs avoir, pour la première fois de sa vie, dépassé allègrement les 200 km/h avec son père au volant. Dans la pochette d'origine qui contient les carnets, celui d'entretien nous apprend que la voiture a été régulièrement entretenue jusqu'en 1990, alors qu'elle totalisait 81 062 km. Elle fut ensuite remplacée par une Jaguar

XJ40 et conservée pour un usage moins régulier. Vendue sans contrôle technique, elle totalise aujourd'hui 104 438 km, et fonctionne de manière satisfaisante, bien qu'une révision générale soit nécessaire après une faible utilisation ces dernières années. Quelques traces de corrosion pourront être reprises, tout comme le ciel de toit qui mérite d'être refait. Pour le reste, la belle sellerie en cuir beige, qui se marie à merveille avec le bleu nuit de la carrosserie, est d'origine et bien préservée. Avec sa ligne superbe, son historique limpide et son kilométrage raisonnable, cette XJS mérite l'attention des collectionneurs.

*This Jaguar XJS has only ever been driven by one person, the father of the current owners, who was a passionate fan of the manufacturer. It was sold new by the Garage Saint Antoine in Fontainebleau, France, on July 10<sup>th</sup> 1986 to the company of which he was CEO at the time. His son remembers, for the first time in his life, gleefully hitting 200 km/h with his father at the wheel. In the original folder containing the service records, we can see that the car was regularly serviced up until 1990, when it had clocked up 81,062 km. It was later replaced by a Jaguar XJ40*

*and kept aside for less regular use. Sold without technical inspection, the odometer now reads 104,438 km, and it is in decent working order, although a general service is required after little use in recent years. There are some traces of corrosion to be repaired, and the roof lining needs to be redone. As for the rest, the well-preserved beautiful beige leather upholstery, which blends perfectly with the midnight blue of the bodywork, is original. With a stunning design, clean history, and reasonable number of kilometres on the clock, collectors will struggle to resist this XJS.*

## 1955 JAGUAR XK140 SE COUPÉ

Sans titre de circulation  
**Unregistered**

Châssis n° S804048

30.000 - 40.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Dans la même collection  
depuis 29 ans

• Patine séduisante

• Culasse « Straight port » à 3  
carburateurs

• *Part of the same collection  
for 29 years*

• *Lovely patina*

• *Straight port cylinder head  
with 3 carburetors*



L'exemplaire présenté est une intéressante version SE qui se caractérisait par sa culasse Type C qui permettait à la mécanique de développer 210 cv. Sorti d'usine en mars 1955 et vendu neuf en Angleterre, il était alors de couleur « Birch grey » avec une sellerie en cuir rouge. Son historique a pu être retracé jusqu'en 1967, et il semble que la voiture ait été arrêtée à la fin des années 70. C'est le père des actuels propriétaires, grand amateur de Jaguar au quotidien, mais également collectionneur de la marque, qui en fit l'acquisition en 1994. La voiture avait troqué ses coloris d'origine pour le british racing green, associé à un intérieur en cuir crème. Le moteur, quant à lui, est un autre bloc de 3.4L que celui d'origine, coiffé d'une culasse « straight ports » couleur or, équipée de 3 carburateurs SU,

qui offre une puissance supérieure à l'origine. En état d'usage, la carrosserie porte les marques du temps et pourra soit bénéficier d'une restauration, soit être conservée dans cet état qui ne manque pas de charme. La mécanique fonctionne bien et s'avère bien réglée, mais la voiture n'ayant que peu roulé ces dernières années, il conviendra de lui faire bénéficier d'une révision générale complète, tout en vérifiant le circuit électrique et les trains roulants. La ligne d'échappement est en inox et les pneumatiques Michelin, peu usés, datent de 2017. A bord, la patine de l'habitacle est agréable, bien que le ciel de toit soit à restaurer. La planche de bord est complétée d'un autoradio. Nous avons été séduits par le beau projet que constitue cette Jaguar au charme typiquement anglais.

*This is an interesting SE version of the vehicle featuring a Type C cylinder head that ensures a 210 hp engine. It left the factory in March 1955 and was sold new in the UK sporting a Birch Grey paint job and red leather upholstery. Its history can be traced back to 1967, and it appears that the car was discontinued in the late 1970s. The father of the current owners, an avid Jaguar enthusiast and collector, purchased the vehicle in 1994. The original colours had been replaced by British racing green and a cream leather interior. The engine is a different 3.4-litre block to the original, adorned with a gold-coloured straight-port cylinder head, fitted with 3 SU carburetors and offering more power than the*

*original. The bodywork bears the marks of time and can either be restored or kept in its current endearing state. The mechanics work well and have been fine-tuned, but as the car has been driven very little in recent years, it will need a full servicing, as well as electrical system and running gear checks. The exhaust system is made of stainless steel and the Michelin tyres, which were fitted in 2017, have seldom been used. The interior patina brings charm, although the headlining needs restoring. The dashboard features a radio. We fell in love with the idea of this beautifully British Jaguar as an exciting project to undertake.*

## 1961 LOTUS ELITE MODIFIÉE PAR FRANCK COSTIN

Véhicule de compétition  
*Competition car*

Châssis n° EB1448

160.000 - 180.000 €

- Ex-24 Heures du Mans 1961
- Modification aérodynamique par Franck Costin pour Le Mans
- Préparation de haut niveau, brillant palmarès en historique, PTH récent
- Même propriétaire depuis presque 40 ans
- *Ex-24 Hours of Le Mans 1961*
- *Aerodynamic modification by Franck Costin for Le Mans*
- *High-level preparation, excellent historic track record, HTP recently renewed*
- *Same owner for almost 40 years*



En plus de présenter un riche passé sportif, cette Lotus Elite s'est longtemps montrée une des plus rapides en courses historiques.

Commandée par Gérard Crombac (futur rédacteur en chef de Sport Auto et proche de Colin Chapman) pour son ami Jean-François Malle, elle a été engagée aux 24 Heures du Mans 1961 par l'écurie Los Amigos. Aux essais préliminaires d'avril, elle portait sa carrosserie d'origine mais, avant la course des 10 et 11 juin Franck Costin, bien connu pour ses travaux aérodynamiques, a été missionné pour la modifier. Elle a reçu une calandre plus effilée à prise d'air réduite et un pare-brise affleurant selon un système de pose spéciale à fixation par l'intérieur. Ces changements (que Costin appliquera à quatre autres Elite) ont permis à

la voiture d'atteindre 227 km/h en pointe, extraordinaire performance pour son petit moteur Climax 1 230 cm<sup>3</sup>. Elle a pris le départ sous le numéro 41 avec l'équipage Jean-François Malle/Robin Carnegie, mais a dû abandonner à la 10<sup>ème</sup> heure à cause du bris du réservoir de carburant additionnel installé à l'avant. Notez aussi que cette Elite a été vérifiée plus tard par Willie Griffith, qui avait effectué les modifications conçues par Costin.

On retrouve cette voiture en Angleterre en 1974 entre les mains de Bill Friend, qui la prépare pour l'engager en courses GT, pilotée par Roger Friend qui remporte le Championnat. Le nez est endommagé en 1975 et un deuxième avant reprenant la modification Costin est refait en aluminium par

*As well as having a rich sporting history, this Lotus Elite has long been one of the fastest cars at historic racing events.*

*Commissioned by Gérard Crombac (future editor of Sport Auto and close to Colin Chapman) for his friend Jean-François Malle, it was entered in the 1961 24 Hours of Le Mans by team Los Amigos. It was in its original bodywork at the preliminary tests in April, but Franck Costin, who was well known for his aerodynamic work, was commissioned to modify it ahead of the race that would take place on the 10<sup>th</sup> and 11<sup>th</sup> of June. It was given a more tapered grille with reduced air intake and a flush-fit windscreen using a special interior installation system. These*

*modifications (which Costin would go on to apply to four other Elites) allowed the car to reach a maximum speed of 141 mph, an extraordinary performance considering its small 1,230 cc Climax engine. It started the race as the number 41 car with duo Jean-François Malle & Robin Carnegie at the helm, but it was forced to bow out at the 10<sup>th</sup> hour mark due to the breaking of the additional fuel tank installed at the front of the car. It should also be factored in that this Elite was later vetted by Willie Griffith, who had already carried out the modifications thought up by Costin.*

*The car was later seen in England in 1974 in the hands of Bill Friend, who prepared it*



#EB1448, 24 Hours of Le Mans 1961 © DR

Len Pritchard. Il accompagne la voiture.

En 1978, Bill Friend vend la voiture à Dries Van der Lof, en Hollande, qui la peint en rouge et la confie à son fils Alexander pour courir quelques années en historique avant qu'elle ne soit achetée en 1984 par l'actuel propriétaire.

Celui-ci la possède donc depuis 39 ans exactement et a participé à d'innombrables épreuves, remportant en 1988 le Championnat FIA GT historique. Sur un total de quelque 65 courses, il a signé environ 35 victoires de catégorie ou au classement général, surpassant souvent des machines plus puissantes telles qu'Austin-Healey 3000, Jaguar Type E ou Ferrari 250 GT châssis court. A la fin des années 80, son propriétaire actuel courait à la fois avec l'Elite, une Ferrari 250 GT châssis court et sa Dino 246 GTS, et signait à Zandvoort des temps identiques avec les trois voitures.

Cette période intense s'est concentrée sur les années 1984-1996 avec, ensuite, quelques rares apparitions dont deux à Goodwood.

Dans les années 80 et 90, cette Elite était préparée par Hoksgergen, à part le moteur confié à Horst Auer, à Dortmund. Le moteur remplacé par Bill Friend a été détruit en 1988 quand une bielle a traversé le bloc (Cosworth a remboursé les dégâts !). Il a laissé place à un bloc d'Elite de route préparé par Auer avec des bielles Carillo, des pistons Mahle et son arbre à cames à cinq paliers. A la même époque, Tony Bates a remplacé le berceau avant et le plancher avant, et la voiture a reçu

une peinture neuve. La qualité de cette préparation était telle que cette Elite est restée plusieurs années la plus rapide en Europe.

En 2015, l'arrière a pris feu à la suite de la défaillance d'un joint de pont arrière et a été remplacé par des composants de Mk14. La voiture a été refaite par Classic Racing Cars et, plus récemment, elle a reçu un réservoir Premier neuf et l'avant a été modifié pour permettre l'émission d'un nouveau Passeport Technique Historique FIA, valable jusqu'à décembre 2032. Les acheteurs intéressés peuvent consulter le dossier où sont détaillées les spécifications de la voiture.

La Lotus Elite, par ses qualités de légèreté et d'agilité, est en soi une brillante machine de sport. Mais celle que nous proposons sort indiscutablement du lot. A son actif, elle compte une participation aux 24 Heures du Mans en 1961, une modification par un des meilleurs aérodynamiciens des années 50 et 60, et un palmarès sans égal en course historique. Préparée par les spécialistes les plus réputés, elle est prête à courir et à décrocher les meilleurs chronos en course historique. Une rare opportunité qui ne devrait pas échapper aux amateurs de sport automobile.

*for GT racing, and it was driven by Roger Friend, who won the Championship. The nose was damaged in 1975, and a second aluminium front end was rebuilt by Len Pritchard according to Costin's modifications. It comes with the car.*

*In 1978 Bill Friend sold the car to Dries Van der Lof in Holland, who painted it red and entrusted it to his son Alexander who raced it for a few years in historic events before it was bought in 1984 by the current owner.*

*He has owned the car for exactly 39 years and has competed in countless events, winning the FIA GT Historic Championship in 1988. In total the car took part in 65 races, winning 35 class and overall victories, often outperforming more powerful machines such as the Austin-Healey 3000, the Jaguar E-Type, or Ferrari 250 GT SWB. At the end of the 1980s, the current owner raced the Elite, Ferrari 250 GT SWB, and his Dino 246 GTS, setting identical lap times in all three cars at Zandvoort.*

*This triumphant era took place from 1984-1996, after that it would only be raced on rare occasions including two events at Goodwood.*

*In the 80s and 90s, this Elite was prepared by Hoksgergen, except for the engine, which was entrusted to Horst Auer in Dortmund. The engine that was replaced by Bill Friend was destroyed in 1988 when a connecting rod went through the*

*engine block (Cosworth paid for the damage!). It gave way to an Auer-prepared Elite road block with Carillo connecting rods, Mahle pistons, and its stage-five camshaft. Around that time, Tony Bates replaced the front sub-frame and front floor, and the car received a new paint job. The quality of this preparation was such that the Elite remained the fastest in Europe for several years.*

*In 2015 the rear caught fire due to a rear axle seal failure and was replaced with Mk14 components. The car was rebuilt by Classic Racing Cars and more recently received a brand-new Premier oil tank along with a modified front end, making the car eligible for a new FIA Historic Technical Passport, which is valid until December 2032. Prospective buyers can consult the file containing the detailed specifications of the car.*

*The lightweight and very agile Lotus Elite is already a brilliant sports car in itself. But this one in particular definitely stands out. The car competed in the 1961 24 Hours of Le Mans on top of having one of the best aerodynamics specialists of the 50s and 60s working on perfecting it, leading to unrivalled historic racing success. Prepared by the most reputable specialists, it's ready to race and set record lap times at historic events. A rare opportunity for motorsport enthusiasts.*

## 1947 HRG LE MANS AERODYNAMIC LIGHTWEIGHT ○

Titre de circulation anglais  
**British title**

Châssis n° W92

170.000 - 230.000 €

• Ex-24 Heures du Mans 1949 avec l'Écurie du Lapin Blanc

• Superbe historique en compétition

• Restaurée par des spécialistes de la marque, préparée pour gagner

• Ex-24 Hours of Le Mans 1949 with Écurie du Lapin Blanc

• Excellent race competition track record

• Restored by brand specialists; built to win



Dans les années 30 et 40, les modèles 1100 et 1500 du petit constructeur britannique HRG faisaient partie des plus performants de leur époque, grâce à leur poids limité et leur moteur Meadows, puis Singer, modifié.

La voiture (immatriculée HXR 530) que nous proposons fait partie de 35 modèles « 1500 Aerodynamic » dotés à l'origine d'une carrosserie profilée. Son premier propriétaire, Jack Scott, a couru lors d'épreuves internationales au sein de l'Écurie du Lapin Blanc. Parmi ses meilleurs résultats, on peut mentionner une victoire par équipe à l'Empire Trophy de l'île de Mann 1947, une deuxième place au Grand Prix des Frontières à Chimay et une neuvième place de catégorie aux 24 Heures de Spa 1948. Lors de cette même course, le directeur d'écurie Peter Clark a mis au point un système de communication radio entre le stand et les pilotes, peut-être

une première pour un dispositif aujourd'hui largement répandu.

En 1949, l'Écurie du Lapin Blanc a décidé d'effectuer une tentative sérieuse aux 24 Heures du Mans et, en plus de la présente voiture, en a engagé deux autres. La carrosserie enveloppante a été déposée au profit d'un fuselage plus léger à roues extérieures et ailes cycle réalisé sous la direction de John Wyer, futur directeur des équipes Aston Martin, Ford et Gulf Oil. Avec un moteur modifié, les trois voitures ont pris le départ de la célèbre course, celle-ci étant entre les mains de John Scott et Neville Gee (numéro 34). Elle a malheureusement été contrainte à l'abandon sur casse moteur mais une des deux voitures sœurs, confiée à Eric Thompson et Jack Fairman, a remporté la catégorie 1.500 cm<sup>3</sup> avec une belle huitième place au classement général, ce qui souligne les qualités dynamiques du modèle.

Deux semaines plus tard, aux 24

*In the 1930s and 1940s, the 1100 and 1500 models of small British manufacturer HRG were among the most competitive of their time, thanks to their limited weight and modified Meadows and later Singer engines.*

*The car (registration HXR 530) available is one of 35 '1500 Aerodynamic' models originally fitted with a streamlined body. Its first owner, Jack Scott, raced in international events with the Écurie du Lapin Blanc. Among its best results were a team victory in the 1947 Isle of Mann Empire Trophy, second place in the Grand Prix des Frontières at Chimay, and ninth place in class at the 1948 24 Hours of Spa. At this same race, team manager Peter Clark developed a radio communication system between the pit and the drivers, which may have been a first for what is now a widely used device.*

*In 1949, Écurie du Lapin Blanc decided to make a serious attempt at the 24 Hours of Le Mans and, in addition to this vehicle, entered two extra cars. The wrap-around body was dropped in favour of a lighter fuselage with outer wheels and cycle wings made under the direction of John Wyer, future director of the Aston Martin, Ford, and Gulf Oil teams. With modified engines, all three cars started the famous race, this particular one being handed to duo John Scott and Neville Gee (number 34). Unfortunately, it was forced to retire due to engine failure, but one of the two sister cars, driven by Eric Thompson and Jack Fairman, won the 1,500 cc class with a very honourable eighth-place finish overall, highlighting the dynamic qualities of the model.*

*Two weeks later at the 24 Hours of Spa, 'HXR 530' finished*



1953 BARC Easter Meeting, Goodwood Race Course © Revs Institute



Heures de Spa, « HXR 530 » a signé la troisième place de sa catégorie, contribuant à la victoire par équipe de l'Écurie du Lapin Blanc et à la coupe Richard Seaman pour la voiture anglaise la mieux placée.

À l'issue de la saison 1949 les trois voitures ont été cédées à Len Gibbs qui n'a finalement gardé que « HXR 530 » pour participer pendant les années 50 à de nombreuses compétitions, remportant quelques succès comme à Goodwood et Silverstone. Au début de 1953 la carrosserie a été remplacée par l'actuel habillage barquette, sur un empattement raccourci par Gibbs. Le « logbook » d'origine mentionne encore quatre propriétaires, le dernier tampon datant de 1969.

La voiture appartient à son actuel propriétaire depuis environ huit ans et a été restaurée dans la configuration qu'elle connaissait du temps de Gibbs. Régulièrement utilisée en course historique (pole

position au Mans Legends 2009 et victoire de catégorie en 2013), elle a fait l'objet d'une restauration par Chris Connelly et Mass Racing Engines qui en ont assuré l'entretien. Elle est aujourd'hui équipée d'un moteur Singer SM simple arbre préparé, du type de celui du Mans 1949, qui a bénéficié d'une reconstruction en mars 2023 et qui, selon le vendeur, développerait 104 ch au lieu des 60 dont elle disposait en 2015. Elle est aujourd'hui prête à reprendre la piste.

En plus de présenter un très intéressant historique en compétition et ayant eu le privilège rare d'une participation à la plus légendaire des courses, les 24 Heures du Mans, cette voiture très performante est éligible à de grandes épreuves historiques comme le Mans Classic où, entre des mains habiles, elle constituera une sérieuse candidate à une victoire de catégorie.

*third in its class, contributing to the Écurie du Lapin Blanc team victory and lifting the Richard Seaman Cup for best-placed British car.*

*At the end of the 1949 season, all three cars were sold to Len Gibbs, who would only keep the HXR 530 to compete throughout the 1950s and enjoy race wins at Goodwood and Silverstone. At the beginning of 1953, the bodywork was replaced by the current barquette bodywork on a shortened wheelbase manufactured by Gibbs. The original logbook still lists four owners, the last stamp being in 1969.*

*The car has been in the hands of its current owner for about eight years and has been restored to the configuration of Gibbs' time. Regularly competing at historic races (pole position at Le Mans Legends 2009 and a class win*

*in 2013), it has been restored and maintained by Chris Connelly and Mass Racing Engines. It is now fitted with a 1949 Le Mans type Singer SM single-shaft engine, which was rebuilt in March 2023 and, according to the seller, can deliver 104 bhp instead of the 60 it did in 2015. It's now ready to get back on the track.*

*As well as having a very interesting racing track record and having had the rare privilege of competing in the most legendary of races, the 24 Hours of Le Mans, this high-performance car is eligible for major historic events such as the Le Mans Classic, where, in the right hands, it will be a serious contender for a class win.*

## 1961 FORD ANGLIA EX-ÉCURIE FORD FRANCE

Attestation FFVE en cours  
**FFVE Certificate in process**

Châssis n° D22B433559

20.000 - 40.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Important palmarès, voiture d'usine

• Eligible au Monte Carlo Historique

• Etat d'origine émouvant

• **Significant track record, factory car**

• **Eligible for the Historic Monte Carlo**

• **Emotional original condition**



Produite de 1959 à 1967 par Ford Angleterre, à près d'un million d'exemplaires, l'Anglia est une star de son époque avec ses lignes surprenantes aux influences américaines. En 1962, Ford France décide de s'engager en rallye sous la houlette d'Henri Chemin, directeur des relations publiques, et va aligner cinq Anglia au départ du rallye de Monte-Carlo, qui franchiront toutes la ligne d'arrivée ! Un succès qui ouvrira la voie à d'autres rallyes comme le Marathon Liège Sofia Liège et le Tour de Corse, mais aussi et surtout qui donnera naissance à la fameuse Ecurie Ford France ! Nous vous présentons ici, celle pilotée par Henri Greder lors du Tour de Corse 1962 ! En 1963, l'Anglia laisse place dans l'écurie à la Ford Cortina, sans pour autant prendre sa retraite puisqu'elle va connaître la majeure partie de sa carrière entre les mains

du pilote Jean-Claude Mazeau qui engagera la voiture sur de nombreux rallyes jusqu'en 1970, comme en témoigne l'important dossier de photos d'époque qui accompagne la voiture. Dans ce dossier qui comprend également un résumé précis de chaque course, on découvre que lors du rallye des Routes du Nord 1965, une collision avec un camion entraînera un changement de coque et donc de numéro de série. Elle reste ensuite près de 40 ans dans le garage Mazeau, anciennement concessionnaire Ford, avant d'être découverte par son actuel propriétaire qui l'a maintenue dans son état d'origine et a remonté un moteur révisé correspondant à celui d'origine, un Kent de 997 cm<sup>3</sup>. Encore un peu d'amour et cette auto sera prête à reprendre un départ de rallye !

*Produced from 1959 to 1967 by Ford England, with almost a million units produced, the Anglia was a star of its time, with its surprising American-influenced lines. In 1962, Ford France decided to enter rallying under the leadership of Henri Chemin, director of public relations, and fielded five Anglia cars at the start of the Monte Carlo Rally, all of which crossed the finish line! This success paved the way for other rallies such as the Marathon Liège Sofia Liège and the Tour of Corsica, but above all it gave birth to the famous Ecurie Ford France! Here we present the car driven by Henri Greder in the 1962 Tour of Corsica! In 1963, the Anglia gave way to the Ford Cortina within the Ford France team. After its career as an official car, our car conveyed itself in rallying until*

*1970 with driver Jean-Claude Mazeau, as evidenced by a large file of historical images included with the car. In this file, which also includes a detailed summary of each race, we discover that during the 1965 Routes du Nord rally, a collision with a truck led to a change of body and therefore of serial number. It then remained in the garage Mazeau, ex-Ford dealer, for almost 40 years, before being discovered by its current owner who kept it in its original condition and fitted a serviced engine of the type as the original one, a 997cc Kent. A little more tender, love and care and this car will be ready to go back into rallying.*

## 1969 RENAULT 8 GORDINI 1300

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° 2 07 078

40.000 - 60.000 €

- Véritable R8 de la Coupe Gordini en 1969
- A couru avec J. Ragnotti au Monte Carlo Historique en 2017
- Matching numbers, couleur d'origine

- Authentic R8 from the 1969 Gordini Cup
- Raced by J. Ragnotti at the Historic Monte Carlo in 2017
- Matching numbers and colors



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 cm<sup>3</sup>, la « Gord » va réveiller le paysage automobile français. En 1966, elle voit sa cylindrée passer à 1300 cm<sup>3</sup> 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 cm<sup>3</sup> 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. Le constructeur confirme que les numéros de moteur et de boîte de vitesses, ainsi que la couleur sont bien conformes à la fiche de fabrication dont une copie sera fournie. Renault a également corrigé une erreur de frappe intervenue à l'époque à l'usine, un 4 ayant été frappé à la place d'un 8. Elle a en outre fait une apparition dynamique dans le Grand Format Automoto sur TFI consacré à Jean Ragnotti. Parfaite pour vous ramener à une époque insouciance 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 carburetors, 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. The manufacturer confirms that the engine and gearbox numbers, as well as the colour, are consistent with the production sheet, a copy will be provided. Renault has also corrected a stamping error that occurred in the factory at the time, when a 4 was stamped instead of an 8. 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!*

## 2008 RENAULT SPORT MEGANE TROPHY V6

Sans titre de circulation  
**Unregistered**

Châssis n° 6

10.000 - 20.000 €

- Superbe voiture de course
- Exemple partiellement complet
- Modèle de présentation à l'époque

- *Superb racing car*
- *Partially complete example*
- *Presentation model*



Sportive emblématique des World Series by Renault depuis leur création en 2005, la Mégane Trophy a profondément évolué en 2009, notamment du point de vue esthétique, inspirée par les lignes de nouvelle Mégane Coupé d'alors. Sous sa carrosserie en matériaux composites avec d'originales portes s'ouvrant en élytre et une aérodynamique particulièrement soignée, elle reprend l'ensemble des éléments mécaniques de la voiture précédente : châssis tubulaire homologué sport-prototype FIA, moteur V6 3.5l 24v de 360 cv d'origine Nissan placé en position centrale arrière, boîte de vitesses semi-automatique avec palettes au volant, suspensions à double triangulation et amortisseurs réglables.

L'exemplaire présenté, qui porte le numéro de châssis 6, a servi à la campagne de présentation de la nouvelle venue. Bien plus qu'un show car, il s'agit d'une vraie voiture de course partiellement complète. En effet, le moteur semble complet, le système d'admission et les échappements étant présents, la boîte de vitesses est vide et le système de freinage est en place. Manquent notamment la transmission, le câblage électrique et le système de refroidissement. La provenance exceptionnelle de cette voiture de présentation en fait une pièce de collection particulièrement désirable, son aspect spectaculaire fera fureur en exposition, à moins d'entamer l'ambitieux projet de la faire rouler...

*As an iconic sports car of the World Series by Renault since their creation in 2005, the Megane Trophy has profoundly evolved in 2009, particularly from an aesthetic point of view, inspired at the time by the new Megane Coupe's design. Beneath its bodywork in composite materials with original doors opening into scissors and particularly meticulous aerodynamics, it incorporates all mechanical elements of the previous car: tubular chassis homologated sport-prototype FIA, 3.5L 24v V6 original Nissan engine producing 360 hp fitted in the rear central position, semi-automatic gearbox with paddle shifts on the steering wheel, double wishbone suspensions and*

*adjustable shock absorbers.*

*Bearing the chassis number 6, this particular car was used for the newcomer's launch campaign. Much more than a show car, it is a real and partially complete racing car. Indeed, the engine seems to be complete, the intake system and exhausts are also present, the gearbox is empty and the braking system is in place. Notably, the transmission, the electric wiring and the cooling system are missing. The exceptional provenance of this showcase car makes it a particularly desirable collector's item, its spectacular appearance will create a frenzy while on display, unless its next owner decides to start the ambitious project of getting it ready for the road.*

## 2018 RENAULT SPORT CLIO IV CUP

Sans titre de circulation  
**Unregistered**

Châssis n° X98 CUP 13  
15.000 - 25.000 €

- Provenance unique
- Voiture fonctionnelle
- Préparation soignée

- *Unique provenance*
- *Operational car*
- *Meticulous preparation*



En marge du Mondial de l'Automobile où la nouvelle génération de la Clio était présentée, Renault profitait des Worlds Series by Renault sur le circuit Paul Ricard HTTT pour dévoiler la nouvelle version « Cup » de cette Clio 4.

Sous le capot, on trouve le 4 cylindres 1,6L turbo qui développe 220 cv, couplé à une boîte six vitesses séquentielle. Elle se caractérise également par des freins AP Racing, des amortisseurs réglables ZF-Sachs mais aussi par un système d'acquisition de données relié à un écran sur la planche de bord. Dans l'habitacle, l'esprit de compétition est bien présent avec les sièges baquets

mais aussi la présence d'un arceau de sécurité. Un aileron et des jantes alliage de 17 pouces spécifiques parachèvent l'allure de course du bolide.

L'exemplaire présenté est un modèle de développement, il est en bon état de présentation et fonctionnel. Il s'agit d'ores et déjà d'une pièce de collection qui devrait ravir son futur propriétaire grâce à ses qualités dynamiques et le soin apporté à sa conception. Sa provenance directe du constructeur est l'argument qui achèvera de convaincre ceux qui hésitaient encore.

*Alongside the Paris Motor Show where the new Clio generation was introduced, Renault took advantage of the Worlds Series by Renault on the Paul Ricard circuit to launch the new "Cup" version of this Clio 4.*

*Under the bonnet, there is the 4-cylinder 1.6L turbo engine which develops 220 hp, coupled to a sequential six-speed gearbox. It is also characterised by AP Racing brakes, adjustable ZF-Sachs shock absorbers but also by a data acquisition system connected to a screen on the dashboard. Inside the car, the spirit of racing is very present, fitted with bucket*

*seats and a roll bar. A spoiler and specific 17-inch alloy wheels completes the car's racing look.*

*This particular example is a development model, it is in good condition and operational. It is already a collector's item that should delight its future owner thanks to its dynamic qualities and the care taken in its design. Its direct provenance from the manufacturer is the argument that would convince those who were still hesitant.*

## CIRCA 1970 FORMULE RENAULT POUR ENFANT

Sans titre de circulation  
*Unregistered*

10.000 - 20.000 €

- Une des 8 authentiques monoplaces Renault pour enfant
- Décoration d'époque Renault
- En état de marche

- *One of 8 genuine Renault single seaters for children*
- *Period Renault-Elf-Gordini decoration*
- *In working condition*



En 1968, Renault a l'idée de créer des Alpine-Renault A220 pour enfants et deux ans plus tard, des monoplaces ou mini Formule Renault pour enfants. Ce projet permettait une sensibilisation à la marque et à la sécurité routière dès le plus jeune âge en organisant des mini-circuits lors d'événements ou chez des concessionnaires. Le moteur qui les équipait est un JLO de 77 cm<sup>3</sup>, performant et fiable.

C'est une de ces rares Formule Renault que nous vous proposons, une des 8 construites, celle-ci reprenant les couleurs du constructeur dans les années 80.

En bon état de présentation et de fonctionnement, elle a bénéficié d'une révision du système de freinage. Puisqu'un adulte a suffisamment de place pour la conduire, de nombreux pilotes de l'époque, Jean-Pierre Beltoise, Henri Pescarolo, Jabouille, ont pris le volant de ces petites formules



© Renault Communication

pour improviser des courses où les sourires étaient au rendez-vous et les photos aussi ! Prête à prendre part au prochain Little Big Mans, cette pièce de collection est une occasion exceptionnelle !

*In 1968, Renault had the idea of creating Alpine-Renault A220 cars for children and two years later, children's single seaters and mini-Formula Renaults. This project was intended to raise awareness of the marque and promote road safety to young children by organising*

*mini-circuit outings at events or dealerships. They were fitted with a 77cc JLO engine that was efficient and reliable.*

*It is one of these pretty Formula Renaults that we are offering. One of only 8 built, this one in the manufacturer's colors in the 1980s. In good condition, both presentation and working order; it has benefited from an overhaul of the braking system.*

*As it is roomy enough for an adult to fit in, many period racers including Jean-Pierre Beltoise, Henri Pescarolo and Jabouille spent time behind the wheel of these small formula single seaters to take part in improvised races, in front of delighted crowds and cameras too !*

*Ready to take part in the next Little Big Mans, this collector's item is an exceptional opportunity!*

## 1982 RENAULT 5 TURBO 2

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° VF1822000D0000183  
Moteur n° 840B7 1760

60.000 - 90.000 €

• Même propriétaire depuis  
1984 !

• 68 680 km d'origine

• Carnets, manuels de bord

• Réfection mécanique récente

• *Same owner since 1984!*

• *68,680 km since new*

• *Service records, logbooks*

• *Recent mechanical repairs*



La Renault 5 Turbo 2 était une évolution de la Renault 5 Turbo qui, avec son moteur central et ses 160 ch soufflés par le turbocompresseur, était un véritable missile sur route. Dévoilée en 1982, la Turbo 2 reprenait la même mécanique mais, pour permettre un prix plus abordable, elle adoptait l'intérieur de la Renault 5 Alpine Turbo et recevait des portes et un toit en acier au lieu de l'aluminium. Sur le plan comportement, elle ne perdait rien des performances de sa devancière.

Le carnet d'entretien de l'exemplaire que nous vous proposons, nous apprend qu'il a été livré neuf le 1er décembre 1982 par la concession Renault d'Argenteuil. Moins de 2 ans plus tard, l'actuel propriétaire, amateur de véhicules sportifs, s'en porte acquéreur. Il prit du plaisir à son volant pendant une dizaine d'années avant de remettre la Turbo 2 afin d'évoluer sur d'autres sportives. Ce n'est que 28 ans plus tard, en 2021 que notre

collectionneur décide de sortir la belle de son long sommeil et la confie au garage Bourgoin Classic, qui entretenait le reste de sa collection. Très bien stockée, les travaux se sont concentrés sur la partie mécanique, notamment avec le remplacement de la distribution, la réfection du turbo, du système de freinage, du collecteur d'échappement ainsi que le remplacement des pneumatiques. Dans l'habitacle, seuls la mousse du siège conducteur ainsi que le ciel de toit ont été remplacés. Cette R5 Turbo 2 n'a parcouru que 50 km depuis la fin des travaux et affiche 68 680 km au compteur, il reviendra au nouveau propriétaire d'effectuer le rodage du moteur. La production de la Renault 5 Turbo 2 s'est limitée à 3 167 exemplaires, il est d'autant plus rare de trouver un exemplaire aussi authentique et préservé ayant appartenu au même propriétaire depuis plus de 40 ans !

*The Renault 5 Turbo 2 was an upgraded version of the Renault 5 Turbo, which, with 160 bhp turbocharged mid-engine, was nothing short of a missile on the road. Unveiled in 1982, the Turbo 2 had the same engine but, to allow for a more affordable price tag, it featured the interior of the Renault 5 Alpine Turbo and was fitted with steel doors and roof (instead of aluminium). Practically speaking, it matched its predecessor 100% in terms of performance.*

*This vehicle's service record tells us that it was delivered new on December 1st 1982 by the Renault dealership in Argenteuil, near Paris. The current owner, a sports car enthusiast, bought it less than two years later. He enjoyed getting it out on the road for about ten years before putting the Turbo 2 to rest in order to work on other sports cars. It wasn't until 28 years later, in 2021, that*

*our collector decided to bring the car out of its long slumber and entrusted it to the Bourgoin Classic garage for maintenance, as he did with the rest of his collection. As the vehicle was very carefully stored, the work was focused on the mechanical aspects, including replacing the timing system, rebuilding the turbo, the braking system, and the exhaust manifold, and replacing the tyres. In the passenger compartment, only the driver's seat foam and the headliner have been replaced. This R5 Turbo 2 has only covered 50 km since the work was finished and has 68,680 km on the clock; it'll be up to the new owner to break in the engine! The production of the Renault 5 Turbo 2 was limited to 3,167 vehicles, making it all the more special to find such an authentic and well-preserved car that has been in the hands of the same owner for over 40 years!*

## 1934 SINGER 1 1/2 LITRE LE MANS SPORTS

Titre de circulation italien  
**Italian title**

Châssis n° LM 12  
Moteur n° M/1 109

200.000 - 300.000 €

• 2<sup>ème</sup> de la coupe Rudge Withworth aux 24 Heures du Mans 1934, 7<sup>ème</sup> au général!

• Important historique en course

• Superbe remise en état

• 2<sup>nd</sup> of the Rudge Withworth Cup at the 1934 24 Hours of Le Mans, 7<sup>th</sup> overall

• Significant competition history

• Excellent reconditioning



Cette brillante petite voiture est née de l'association de deux sociétés, Singer et Fox & Nicholl, et c'est ce qui lui permis d'obtenir une excellente septième place aux 24 Heures du Mans 1934.

Créée par George Singer en 1876, l'entreprise du même nom s'est distinguée par une gamme d'automobiles bien conçues qui lui a permis à la fin des années 20 d'occuper la troisième place des constructeurs anglais, derrière Austin et Morris. Sans avoir une véritable vocation sportive, Singer a lancé au début des années 30 la

petite Nine 972 cm<sup>3</sup>, concurrente directe des MG Midget, et la marque a décidé d'en engager un exemplaire aux 24 Heures du Mans 1933. Le résultat honorable a incité Singer à concevoir un modèle plus ambitieux, doté d'un brillant 6-cylindres 1493 cm<sup>3</sup> à arbre à cames en tête et dont la production s'est limitée à une cinquantaine d'exemplaires.

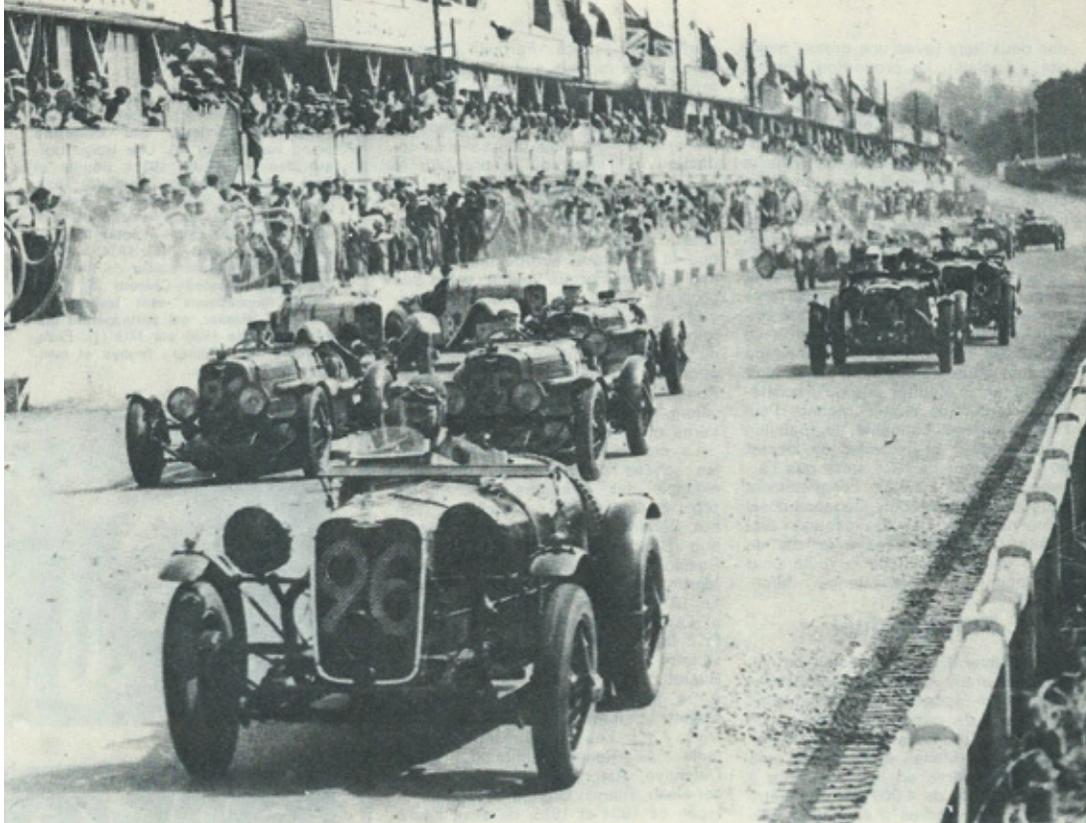
C'est à ce stade qu'entre en jeu Fox & Nicholl. Arthur Fox et Robert Nicholl avaient ouvert un garage automobile dans les faubourgs de

*This brilliant little car was born of a partnership between Singer and Fox & Nicholl, which essentially led to the excellent achievement of a seventh place finish at the 1934 24 Hours of Le Mans.*

*Founded by George Singer in 1876, the namesake company stood out for its range of well-designed automobiles that ensured the firm's title as third largest British manufacturer by the end of the 1920s behind Austin and Morris. Without any real sporting ambition, Singer launched the*

*little Nine 972 cc in the early 1930s, a direct competitor to the MG Midget, and the producer made the decision to enter one in the 1933 24 Hours of Le Mans. The commendable result prompted Singer to design a more ambitious model, with an excellent 1,493 cc overhead camshaft 6-cylinder engine, the production of which was limited to about 50 vehicles.*

*This is where Fox & Nicholl comes in. Arthur Fox and Robert Nicholl had opened a garage on*



Start of the 24H of Le Mans 1934, our Singer n°26 @ DR

Londres et, passionnés de sport automobile, s'étaient rapprochés de Lagonda, puis de Talbot London, pour préparer leurs voitures pour la compétition. Selon l'accord signé avec Talbot, Fox & Nicholl a été chargé du programme de course, avec plusieurs engagements aux 24 Heures du Mans. Ainsi, de 1930 à 1932, les Talbot 90 puis 105 ont signé trois fois la troisième place au classement général tout en engrangeant une précieuse expérience de la course mancelle. Quand en 1933 l'aventure Talbot est arrivée à son terme, Fox & Nicholl était donc disponible pour une nouvelle expérience avec Singer qui lui a confié son nouveau modèle à préparer pour la compétition, dont la voiture qui est ici proposée à la vente, châssis LM12. Au total, Fox & Nicholl aurait réalisé trois Singer, qu'il aurait numérotées N1, N2 et N3, celle-ci étant la N1, la seule engagée au Mans 1934. La N2 a disparu et la N3 était une 2 Litres, ce qui fait de la N1 la seule 1500 Fox & Nicholl survivante.

Après deux épreuves au début de 1934, cette Singer 6-cylindres 1500 immatriculée initialement BPG 333 a été équipée d'une carrosserie aérodynamique plus fuselée et



engagée aux 24 Heures du Mans sous le numéro 26, Arthur Fox en confiant le volant à deux de ses plus fidèles pilotes, Brian Lewis et John Hindmarsh (futur vainqueur des 24 Heures 1935 avec une Lagonda de Fox). Une deuxième Singer était engagée sous le numéro 25 par Singer au nom de Stanley Barnes, directeur de la compétition du constructeur, avec une carrosserie classique et qui s'est montrée moins rapide. Notre exemplaire, la numéro 26 (chronométrée à plus de 165 km/h en pointe, belle performance pour un 1500!) a signé une belle septième place (en étant deuxième à la Coupe Rudge-Whithworth) à la moyenne de 109,65 km/h malgré un arrêt >>>

*the outskirts of London and, as keen motorsports enthusiasts, approached Lagonda and then Talbot London to prepare their cars for competition. According to the agreement signed with Talbot, Fox & Nicholl was put in charge of the racing programme, leading to several entries at the 24 Hours of Le Mans. Thus, from 1930 to 1932, the Talbot 90 and then 105 finished third in the general classification three times, all while gaining valuable experience at the now infamous race. When the Talbot adventure came to an end in 1933, Fox & Nicholl were available for a new project with Singer, who entrusted them with their latest model to prepare for*

*competition, which is the car available here for sale, the chassis LM12. In total, Fox & Nicholl made three Singers, numbered N1, N2, and N3, this one being the N1, the only one entered at Le Mans 1934. The N2 disappeared and the N3 was a 2 litre, making the N1 the only surviving 1500 Fox & Nicholl.*

*After two events in early 1934, this Singer 6-cylinder 1500, with the original registration BPG 333, was fitted with a more streamlined body and entered at the 24 Hours of Le Mans as number 26, with Arthur Fox entrusting the wheel to two of his most loyal drivers, Brian Lewis and John Hindmarsh (who would later win the 1935 Le Mans race in a Fox Lagonda). A second Singer was entered under number 25 in the name of Stanley Barnes, the manufacturer's competition director. It had a classic body and proved slower. Our car, number 26 (reaching more than 165 km/h, a great performance for a 1500!), finished in seventh place (second in the Rudge-Whithworth Cup) at an average speed of 109.65 km/h, despite a pit stop due to a suspected contaminant in a->>>*

>>>au stand à cause d'une probable impureté dans un bidon d'essence servant au ravitaillement et fourni par l'organisation. La deuxième Singer est arrivée huitième. Arthur Fox, qui a pris le volant de la voiture après l'épreuve, a précisé qu'elle était en parfait état, ce qui en dit long sur sa robustesse.

À la suite de cet exploit au Mans, cette Singer a pris part à trois épreuves en 1934, toujours avec la carrosserie aérodynamique mais avec un moteur 2 litres également fourni par le constructeur : la course de Mannin Beg (abandon), l'Empire Trophy à Brooklands en juin (victoire de catégorie) et les 500 Miles de Brooklands en septembre (abandon).

À partir de 1935 cette voiture a retrouvé son moteur 1500 et sa carrosserie d'origine et a participé à de nombreuses compétitions et trials anglais entre les mains



de Mme Rose Wood (une des premières pilotes féminines), remportant plusieurs jolis succès. Un important dossier de photos témoigne de ces participations.

Achetée en 1938 par James Tilling, journaliste automobile, la Singer a été refaite par Fox &

>>> refuelling petrol can provided by the organisation. The second Singer came in eighth. Arthur Fox, who drove the car after the event, said it was in perfect condition, which certainly says a lot about its resistance.

Following this achievement at Le Mans, the Singer took part in three events in 1934, still with the aerodynamic bodywork but with a 2-litre engine also supplied by the manufacturer: the Mannin Beg race (withdrawn), the British Empire Trophy at Brooklands in June (class victory), and the Brooklands 500 Mile Race in September (withdrawn).

From 1935 onwards, this car was kitted out with its original 1500 engine and bodywork and took part in many British competitions and trials with Mrs Rose Wood at the wheel (one of the first female drivers) and achieving several notable victories. A folder full of photos confirms these participations.

Purchased in 1938 by James Tilling, a motoring journalist, the Singer was rebuilt by Fox & Nicholl in the aftermath of the war; Tilling took part in several





Nicholl au lendemain de la guerre et Tilling a pris part à plusieurs épreuves, à Brighton et Goodwood principalement, jusqu'à 1951 où il s'est engagé à une course de relais à Silverstone.

Par la suite, cette voiture a changé de main et a même fait un séjour au Kenya dans les années 70 : quelques photos et articles de presse témoignent de participations à des rallyes locaux de voitures anciennes. C'est à un diplomate anglais basé au Kenya que cette Singer a été achetée par M. Valerio Cinque, qui l'a gardée plusieurs années avant de la vendre à l'actuel propriétaire.

Celui-ci s'est lancé dans une restauration complète. Il nous a indiqué que la carrosserie était très bien préservée et a même retrouvé une trace du rouge foncé d'origine, caractéristique de Fox & Nicholl. C'est donc dans cette teinte que la voiture a été repeinte. Elle est dotée de son moteur 6-cylindres 1500 simple arbre à cames en tête qui est encore en rodage et l'ensemble dégage un charme rare. Le dessin est parfaitement équilibré et correspond à l'archétype des petits roadsters des années 30 tels que les produisaient MG et ses concurrents, avec ses portes échancrées et ses deux Aero-Screen rabattables. La planche de bord en bois comporte une plaque que Singer apposait sur ses modèles après le résultat du Mans, rappelant le kilométrage parcouru par cette voiture LM12, soit 2 631 km.

Cette Singer 1500 est accompagnée de plusieurs plaques et médailles, dont une en laiton des



24 Heures du Mans 1934 réalisée par l'Automobile Club de l'Ouest et sur laquelle est gravée l'inscription « M. A.W. Fox ». Une autre est celle remise à M. Fox lors de sa victoire de catégorie à l'Empire Trophy 1934. Le dossier comporte un « logbook » d'origine, une attestation de l'ASI (Automotoclub Storico Italiano) et de très nombreux documents et photos d'époque évoquant son histoire, et que nous invitons les acheteurs intéressés à consulter.

Cette voiture présente plusieurs caractéristiques qui en font l'exception : c'est un modèle rare et très performant, le seul exemplaire préparé pour les 24 Heures du Mans 1934 par Fox & Nicholl, avec une belle septième place à l'arrivée et un riche historique en course par la suite. De plus, elle est dotée de son châssis, son moteur et sa carrosserie d'origine.

Éligible au Mans Classic et autres événements historiques internationaux, son charme et son histoire présentent un attrait auquel il est difficile de résister.

events, mainly at Brighton and Goodwood, until his final relay race at Silverstone in 1951.

The car then changed hands and even made a trip to Kenya in the 1970s; there are some photos and press articles that attest to its involvement in local vintage car rallies. This Singer was purchased from an English diplomat based in Kenya by Mr. Valerio Cinque, who kept it for several years before selling it on to the current owner.

The latter embarked upon a full restoration project. He told us that the bodywork was very well preserved and that he even found a trace of the original dark red, which is a signature of Fox & Nicholl. This is the colour used to repaint the vehicle. It is equipped with a 1500 single overhead camshaft engine, which is still in its running-in phase and oozes a rare charm. The design offers perfect balance and corresponds to the archetypal small roadsters of the 1930s produced by MG and its competitors, with its scalloped doors and two fold-down Aero-

Screens. The wooden dashboard features a plaque that Singer added to its models after the Le Mans result, commemorating the 2,631 km clocked by the LM12 car.

This Singer 1500 boasts several plaques and medals, including a 1934 24 Hours of Le Mans brass plaque made by the Automobile Club de l'Ouest and engraved with the inscription 'M. A. W. Fox'. Another was awarded to Mr Fox on his class victory at the 1934 Empire Trophy. We invite interested buyers to consult the file including an original logbook, a certificate from the ASI (Automotoclub Storico Italiano), and vast array of documents and photos from its heyday.

This car has several features that make it stand out from the crowd: it's a rare and high-performance vehicle, the only one prepared for the 1934 Le Mans 24 Hours by Fox & Nicholl, with a seventh-place finish to be proud of and a rich racing history thereafter. In addition, it has its original chassis, engine, and bodywork.

Eligible for the Le Mans Classic and other international historic events, its character and history have an appeal that is certainly hard to resist.

## 1934 ASTON MARTIN ULSTER

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° C4/403/S  
Moteur n° C4/403/S

1.100.000 - 1.300.000 €

- Le premier des 21 Ulster Compétition Client construit par Aston Martin
- Historique connu et très documenté, considéré comme le prototype des Ulster
- Fidèlement restauré et entretenu par Ecurie Bertelli
- Équipé de son moteur d'origine étudié par l'usine avant le Mans 1934, restauré et amélioré par Bertelli en 2013 env. 100 cv
- Un des deux seuls Ulster équipé d'un châssis percé et de pièces allégées provenant d'une des trois Aston des 24 Heures du Mans 1934

- *The first of only 21 Ulster Customer Cars built by Aston Martin*
- *Well documented history*
- *Faithfully restored and maintained by Ecurie Bertelli*
- *Offered with extensive history*
- *Fitted with its original engine*
- *One of only two Ulsters fitted with the light drilled chassis and light parts from one of the three Aston which raced the 24H of Le Mans in 1934*



Dans les années 30, sous l'autorité d'Augusto Cesare Bertelli, la marque anglaise propose en petite série une brillante voiture de sport à moteur 1500 à ACT. Après une première apparition aux 24 Heures du Mans 1928, elle y participe tous les ans de 1930 à 1935, ce qui contribue à sa notoriété. Client de la marque, Richard J. Barton achète en 1933 un modèle « Le Mans » (à ne pas confondre avec les

voitures d'usine engagées à la course mance) avec lequel il prend part avec un certain succès à diverses épreuves et, comme tout pilote amateur, il souhaite progresser avec une voiture plus puissante. Il se tourne donc vers le constructeur et son directeur Gordon Sutherland pour changer de voiture et obtenir un modèle plus évolué et la première mention de la voiture de Barton apparaît >>>

*Under the leadership of Augusto Cesare Bertelli in the 1930s, the British manufacturer offered a small series of brilliant sports cars with 1,500 ACT engines. Following a first appearance at the 24 Hours of Le Mans in 1928, it raced there every year from 1930 to 1935, which contributed to its reputation. As an Aston Martin customer, Richard J. Barton acquired a*

*“Le Mans” model in 1933 (not to be confused with the factory cars entered in the Le Mans race) with which he participated with success in various events; and as an amateur driver, he wanted to progress with a more powerful car. He consequently turned to the manufacturer and its Director Gordon Sutherland to get a more advanced model and this is how the first mention of Barton’s >>>*



© ACO



>>> dans l'atelier moteur d'Aston Martin où, le 4 mars 1934, un moteur spécial n°C4/403 doté de pièces allégées est mis au point et testé pour Richard Barton par Joe Bestante, responsable moteurs d'Aston. Peut-être est-il prévu dans un premier temps de se contenter d'installer ce moteur dans la nouvelle Aston de Barton, mais les circonstances vont en décider autrement.

Parallèlement, trois voitures sont préparées pour les 24 Heures du Mans 1934, avec châssis allégé et percé ainsi que de nombreuses autres pièces allégées, carrosserie étroite, pointe arrière arrondie avec roue de secours horizontale (première du genre), ailes particulières et mécanique améliorée. Elles portent les numéros de châssis LM11, LM12 et LM14. A l'issue de la course, les deux premières sont modifiées pour prendre part en septembre au Tourist Trophy, en Ulster (Irlande du Nord) et abandonnent leur châssis percé, interdit au TT, pour une structure plus classique renumérotée respectivement LM15 et LM16. C'est grâce au succès obtenu lors de cette épreuve que les futures Aston, qui présentent une configuration identique, seront dénommées Ulster.

Le constructeur dispose donc de deux châssis percés inutilisés

et, considérant Barton comme un client précieux, car très bon pilote, il choisit vraisemblablement d'attribuer à sa voiture le châssis LM11 ainsi que le moteur mentionné plus haut et d'autres pièces allégées de LM12. Après Le Mans, l'atelier termine la voiture de Barton en un mois et la livraison a lieu le 20 ou le 21 juillet 1934. La fiche de fabrication indique « MkII Special 2 Seater Green, Replica of Le Mans Racing Cars », et la voiture présente toutes les caractéristiques des voitures du Mans, sur le plan esthétique, mécanique et fabrication ultra-légère. Elle est immatriculée BML 58.

En octobre 1934, elle reçoit une nouvelle culasse Ulster et des carburateurs spéciaux. Barton participe ensuite à plusieurs épreuves anglaises où la voiture est remarquée pour ses performances. Entre juillet 1935 et novembre 1936, elle apparaît épisodiquement en annonce dans The Autocar, proposée par le distributeur Winter Garden, puis par Jack Bartlett, jusqu'à son achat le 15 juin 1937 par JC Waterlow. Elle passe ensuite chez l'agent Denham Motor avant d'être achetée par Rowland Smith puis en août 1938 par David Handley. Celui-ci décide alors de modifier l'arrière pour disposer d'un coffre : il dépose la pointe arrondie et installe un réservoir plat vertical

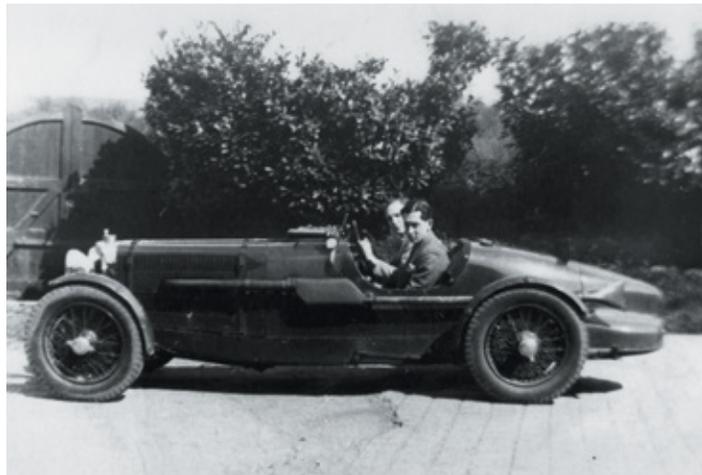
>>> car made its way into the Aston Martin engine workshop. On the 4<sup>th</sup> March 1934, a special engine No C4/403 with lightweight parts was tuned and tested on behalf of Richard Barton by Joe Bestante, Engine Chief Engineer at Aston. Perhaps in the first instance, the plan was to initially fit the engine into the new Barton's Aston however, circumstances decided otherwise.

At the same time, three cars were prepared for the 1934 24 Hours of Le Mans, with lightened and drilled chassis, as well as many lightened parts, narrow bodywork, rounded rear-end with horizontal spare wheel (the first of its kind), special wings and improved engine. They had the following chassis numbers: LM11, LM12 and LM14. After the race, the first two were modified to take part in the Tourist Trophy in September (in Ulster, Northern Ireland); they also didn't have their drilled chassis which was prohibited for the TT, and instead opted for a more classic structure renumbered respectively LM15 and LM16. It was thanks to the success achieved during the event that future Aston cars (with identical configuration) were called Ulster.

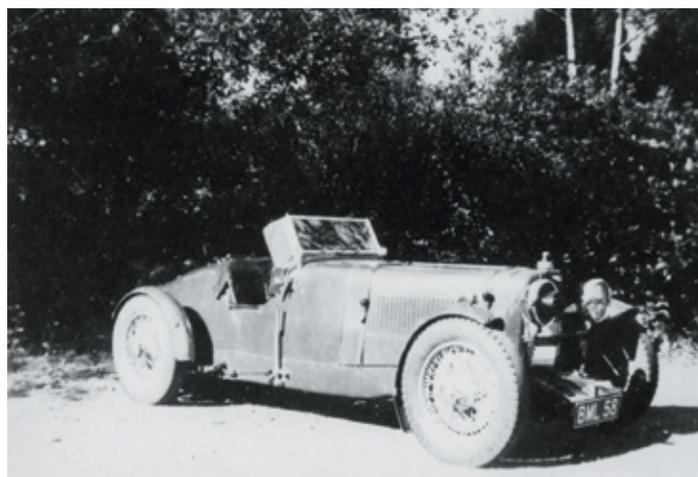
The manufacturer therefore had two unused drilled chassis

and, considering Barton as a valuable customer and also a very good driver, he chose to have the LM11 chassis on his car, as well as the engine mentioned above and other lightened LM12 parts. After Le Mans, the workshop completed Barton's car within a month and it was delivered on the 20<sup>th</sup> or 21<sup>st</sup> July 1934. The manufacturing document stated "MkII Special 2-Seater Green, Le Mans Racing Cars Replica" and it had all the characteristics of Le Mans cars aesthetically, mechanically and with ultra-lightweight components. It was registered as BML 58.

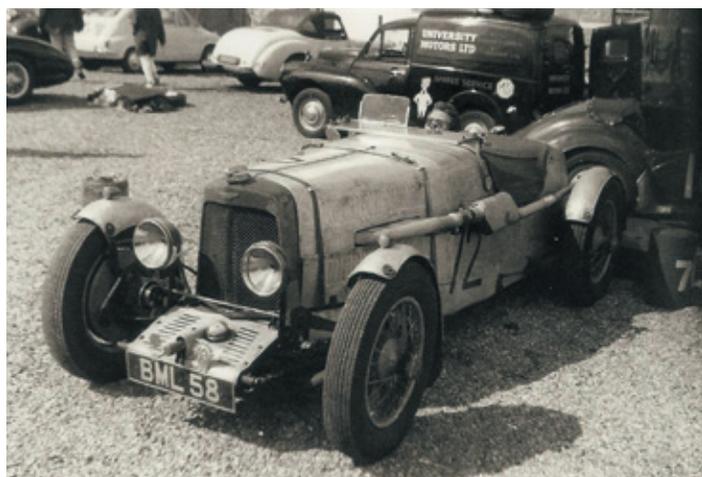
In October 1934, it benefited from a new Ulster cylinder head and special carburetors. Barton then took part in several English events where the car was noticed thanks to its performance. Between July 1935 and November 1936, it was occasionally advertised in Autocar, sold by its distributor Winter Garden, then by Jack Bartlett, until its acquisition by JC Waterlow on the 15<sup>th</sup> June 1937. It then moved to the Denham Motor dealership before being purchased by Rowland Smith and then in August 1938 by David Handley. The latter decided to modify the rear in order to have a boot: he removed the rounded



Owner JC Waterlow in #C4/403/S in 1937 © DR



#C4/403/S in 1940 © DR



Owner R.J.G. Jones takes a nap in #C4/403/S at AMOC in 1960 © DR

portant la roue de secours, comme sur une Aston MkII standard. Le 8 janvier 1940, par une journée de brouillard, la voiture est accidentée et les dommages imposent un redressement du châssis. Elle est envoyée pour réparation chez Aston et il se trouve que l'usine préfère remplacer le châssis par le seul châssis percé encore disponible : le châssis LM12, accroché au mur de l'usine depuis 1934. C'est donc un autre châssis des 24 Heures du Mans 1934 qui est utilisé pour reconstruire la voiture.

Elle poursuit ensuite son existence entre les mains successives de Jack Bartlett, G. Sturgess, Bob Swift puis, en 1953, Richard Prentice. En février 1955 ce dernier, un peu trop confiant sur une chaussée humide, perd le contrôle de l'auto et va heurter un camion. L'avant endommagé est réparé et Prentice en profite pour modifier la partie arrière avec une pointe façon Bugatti (qui sera livrée à l'acheteur)

et, pour repeindre la voiture en blanc. En août 1955, elle est vendue à Kenneth Mills qui la repeint en rouge (comme les voitures du TT 1934).

En 1958, lors d'une restauration dans l'atelier du spécialiste David Elwell-Smith, le moteur est échangé contre un moteur Le Mans provenant d'une autre voiture.

Après Kenneth Mills, la voiture est achetée successivement par Richard Jones, Tetsuya Takahashi et Chris Mann. Entre 1988 et 1991, elle fait l'objet d'une restauration par l'Ecurie Bertelli et, à cette occasion, la pointe arrière est refaite selon sa configuration d'origine. En 1993, elle est proposée aux enchères par Robert Brooks. Achetée par Bruno Vendiesse et exposée en 1995 à Rétromobile, elle est vendue cette même année à un passionné français bien connu des milieux cyclo-caristes. Il participe >>>

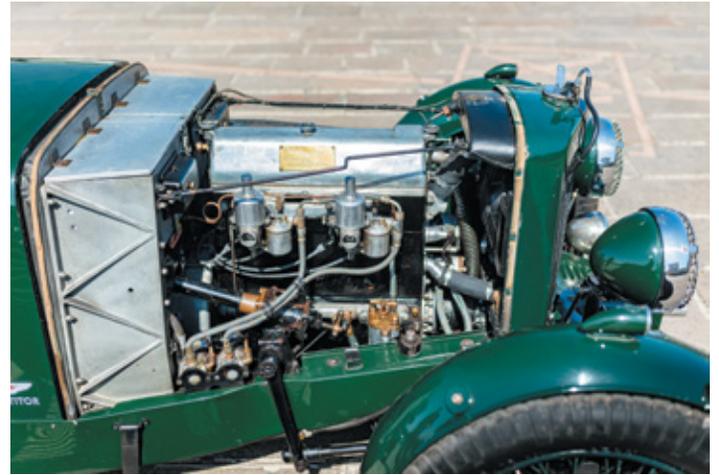
*tip and fitted a vertical flat tank carrying the spare wheel, just like the standard Aston MkII. On a foggy day of the 8<sup>th</sup> January 1940, the car was involved in an accident and the chassis was straightened due to the damage. It was sent to Aston for repairs and it just so happened that the factory preferred to replace the chassis with the only drilled one still available: the LM12 chassis, which was hung on the factory wall since 1934. It was therefore another 1934 24H of Le Mans chassis which was used to rebuild the car.*

*Then, it consecutively continued its existence in the hands of Jack Bartlett, G. Sturgess, Bob Swift and finally Richard Prentice in 1953. In February 1955 and due to his overconfidence on a wet road, the latter lost control of the car and hit a truck. The damage at the front was repaired and*

*Prentice took this opportunity to modify the rear end with a Bugatti-style tip (which will be delivered to the buyer) and repaint the car in white. In August 1955, it was sold to Kenneth Mills who repainted it in red (similar to 1934 TT cars)*

*During a restoration in the workshop of specialist David Elwell-Smith in 1958, the engine was swapped for a Le Mans engine from another car.*

*After Kenneth Mills, the car was bought consecutively by Richard Jones, Tetsuya Takahashi and Chris Mann. Between 1988 and 1991, It was restored by Ecurie Bertelli and on this occasion, the rear tip was redone, this time according to the original configuration. In 1993, it was for sale at auction by Robert Brooks. Bought by Bruno Vendiesse and exhibited in 1995 at >>>*



>>>avec C4/403/S à plusieurs rallyes et événements historiques, dont Le Mans Classic en 2010.

Ce que découvre l'actuel propriétaire, c'est que le moteur d'origine, une fois refait par Elwell-Smith en 1958, a été installé en 1959 dans une autre Aston, châssis E5/575/S qu'il possède. Nous disposons de nombreux documents établissant que les deux voitures étaient à la même époque chez Bill Elwell Smith. Le changement de propriétaire a lieu en 2016 et, peu après, les deux voitures sont envoyées à l'Ecurie Bertelli pour effectuer l'échange de moteurs, ce qui permet à la présente Aston Martin d'être aujourd'hui équipée de sa mécanique d'origine.

Une voiture de sport ou de course ne cesse d'évoluer tout au long de son existence. C'est d'autant plus vrai lorsqu'il s'agit d'une machine spéciale, produite de façon artisanale par un petit constructeur passionné, ce qui est exactement le cas de l'Aston Martin que nous présentons ici. Cet exemplaire très particulier a fait l'objet de nombreuses recherches et commentaires, et l'histoire que nous relatons ici répond aux écrits des plus éminents spécialistes comme Alan Archer, Neil Murray et l'Aston Martin Owners Club. Nous invitons les acheteurs intéressés à se plonger dans la généreuse littérature qui accompagne cette voiture.

Cette longue histoire nous amène à d'intéressantes conclusions : d'une part cette voiture est considérée

comme la première « compétition-client » jamais vendue par Aston Martin, et également comme le prototype des 21 Ulster produites (plus 10 exemplaires usine), bien qu'elle soit sortie d'usine avant l'apparition officielle de cette appellation. En effet, les « Ulster » fabriquées à partir de la victoire au TT, en septembre 1934, présentent la même configuration que C4/403/S.

De plus, par rapport aux Ulster classiques, elle a l'avantage de disposer d'un châssis du Mans officiel, percé (c'est la seule dans ce cas, avec LM14), d'un moteur testé pour Le Mans 1934 et de plusieurs pièces du Mans, allégées, comme les tambours de freins.

Cette voiture constitue donc un jalon dans l'histoire de la marque. En plus d'être plus performante qu'une Ulster classique (elle-même le nec plus ultra en matière d'Aston d'avant-guerre, ultime évolution des 4-cylindres 1500), elle présente une histoire unique permettant de comprendre la transition des Aston Martin du Mans 1934 aux Ulster qui ont suivi. Dans un état lui permettant de prendre la route sans souci, elle est éligible aux épreuves historiques les plus prestigieuses comme les Mille Miglia, auxquels elle a participé avec brio en 2017. La voiture sera livrée avec en pièces supplémentaires la partie arrière de la voiture modifiée par Prentice (pointe façon Bugatti) et deux carburateurs supplémentaires.

>>>*Retromobile, it was sold that same year to a French enthusiast well known in cyclecar scenes. He participated in many rallies and historic racing events with C4/403/S, including Le Mans Classic in 2010.*

*What the current owner discovered is the fact that the original engine, once rebuilt by Elwell-Smith in 1958, was fitted in another Aston in 1959, no other than chassis E5/575/S which he owns. We have several documents establishing that both cars were with Bill Elwell-Smith at the same time. The change of ownership took place in 2016 and shortly after, both cars were sent to Ecurie Bertelli in order to swap both engines, which enables our particular Aston Martin to be fitted today with its original engine.*

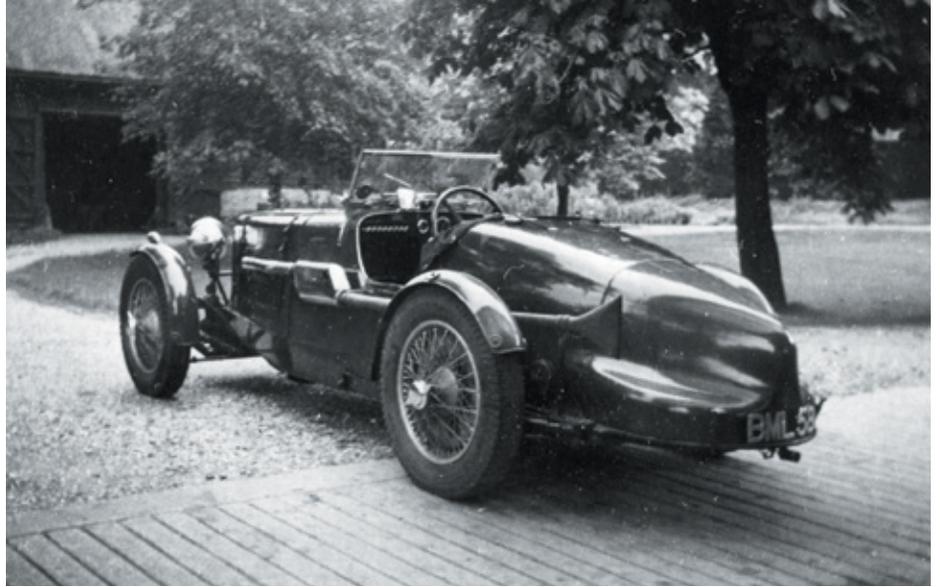
*A sports or racing car does not stop to evolve throughout its existence. This is even more true when it comes to a special machine built in an artisanal way by a small passionate manufacturer, which is exactly the case for this particular Aston Martin. This very special example has been the subject of in-depth research and notes; the history we are relating matches well with written comments from the most renowned specialists such as Alan Archer, Neil Murray and the Aston Martin Owners Club. We invite interested buyers to dive into the generous literature that is included with this car.*

*This long story brings us to*

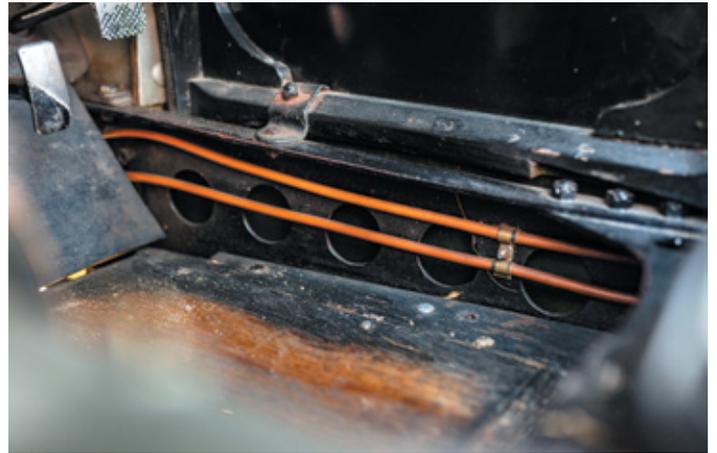
*some interesting conclusions: Firstly, this car is considered to be the first "client racing car" ever sold by Aston Martin and also as the prototype of the 21 Ulsters cars produced (plus 10 factory examples) even though it left the factory before the official release of this name. Indeed, "Ulster" cars built from the victory at the TT in September 1934 have the same configuration as C4/403/S.*

*Furthermore, compared to classic Ulster cars, it has the advantage of having an official Le Mans chassis, drilled (the only one in this case, with LM14), an engine tested for Le Mans 1934 and several Le Mans lightened parts, such as the brake drums.*

*The car is consequently a major milestone in the manufacturer's history. In addition to being more efficient than a classic Ulster (the ultimate pre-war Aston in itself, with the ultimate evolution of the 4-cylinder 1500 engine), it has a unique history enabling us to understand the transition from the Aston Martin cars of Le Mans 1934 to the Ulster cars that followed. In a condition great enough to hit the road with no worries, it is eligible for the most prestigious historic events such as the Mille Miglia, in which it took part brilliantly in 2017. The car will be delivered with its additional parts, including the rear part of the modified car by Prentice (Bugatti-style tip) and two spare carburetors.*



#C4/403/S in 1938 © DR



## 1954 LANCIA AURELIA B20 GT SÉRIE IV

Titre de circulation autrichien  
**Austrian title**

Châssis n° B20-3364  
Moteur n°B20-4149

90.000 - 120.000 €

- 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 IV 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'elle, précisément sélectionnée en 2012 par son actuel propriétaire, amateur de Lancia, pour les qualités spécifiques de cette version et son éligibilité dans les grands événements. 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 connaît 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 complété 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. N'ayant que très peu roulé depuis sa remise en état, il restera au nouveau propriétaire de cette B20 certains détails techniques à peaufiner afin de profiter pleinement de ses qualités dynamiques.

*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. The new owner of this B20 will have to fine-tune some technical details in order to take full advantage of its dynamic qualities.*

## 1964 PANHARD CD « RALLYE »

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 226  
Moteur n° MS 000668

65.000 - 85.000 €

- Rare version « Rallye » plus puissante
- Belle restauration
- Modèle éligible dans les compétitions les plus prestigieuses

- Rare, more powerful 'Rally' version
- Beautiful restoration
- Model eligible for the most prestigious competitions



Cette Panhard CD est une rare version « Rallye », qui se distinguait du modèle dit de « Tourisme » par un moteur plus puissant dont l'alimentation était assurée par deux carburateurs double corps. A peine une soixantaine d'exemplaires auraient été produits sur les 160 unités sorties des ateliers de Charles Deutz à Champigny. A l'origine de couleur blanche, elle fut achetée neuve le 3 juillet 1964 par M. de Clavel à Francfort. On retrouve ensuite sa trace en 1974 dans les Ardennes où elle est immatriculée 745 KZ 08. Puis, en 1994, c'est auprès de M. Maitrehut, garagiste de la région, que le grand-père de l'actuel propriétaire, Jean-Paul Petit, en a fait l'acquisition. Bien connu et investi dans le milieu des Panhard, membre de l'Amicale DB et des Belles Champenoises d'Époque, il s'est ensuite attaché à restaurer intégralement la voiture. La carrosserie fut entièrement démontée et refaite, avant de recevoir une nouvelle livrée bleue au Garage Hiegel à Reims. Plusieurs photos

témoignent d'ailleurs de l'étendue des travaux. La mécanique et les trains roulants furent également refaits ; et ce n'est que plus récemment, en 2018, que la sellerie a été refaite en cuir rouge par la Sellerie Rémoise. Le moteur, dont la plaque mentionne « échange usine » et type MS, comporte toujours ses deux carburateurs spécifiques. Régulièrement entretenue par Christian Marquis, la belle CD a reçu des pneus neufs en 2020 et l'embrayage a été refait peu avant. Jean-Claude Guny, membre de l'Amicale DB, pilote amateur et professeur agrégé de mécanique, proche de Jean Panhard, a confirmé son excellent état de fonctionnement après un essai en septembre 2022. Combinant une ligne à couper le souffle, un état de présentation et de fonctionnement enviable, ainsi que la rareté et les performances de la version « Rallye », cette CD est une opportunité rare qui ne manquera pas d'attirer l'attention des connaisseurs.

*This Panhard CD is a rare 'Rally' version, which differed from the 'Touring' model in that it had a more powerful engine powered by two twin-barrel carburetors. Barely sixty of the 160 units that left the Charles Deutz workshops in Champigny were produced. Originally white in colour, it was bought new on 3 July 1964 by a Mr de Clavel in Frankfurt. It was then traced to the Ardennes, where it was registered under licence number 745 KZ 08. Then, in 1994, the grandfather of the current owner, Jean-Paul Petit, bought the car from Mr Maitrehut, a local garage owner. Well-known and invested in the Panhard community, he then set about restoring the car from top to bottom. The body was completely dismantled and rebuilt, before receiving a new coat of blue paint at the Hiegel Garage in Reims. Several photos demonstrate the extent of the work. The mechanics and running gear were also rebuilt,*

*and it was only more recently that the upholstery was refurbished in leather by Sellerie Rémoise. The engine, the nameplate of which states "factory exchange" and MS type, still has its two original specific carburetors. Regularly maintained by Christian Marquis, the beautiful CD received new tyres in 2019, shortly prior to which the clutch was overhauled. Combining breathtaking looks, enviable roadworthiness, and the rarity and performance of the 'Rally' version, this CD is a rare opportunity that is sure to attract the attention of connoisseurs.*

## 1948 ROLLS-ROYCE SILVER WRAITH LIMOUSINE TOURING PAR HOOPER

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° WCB3  
Moteur n° W132B

40.000 - 60.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

- Important dossier historique
- Nombreux travaux récents
- Raffinement aristocratique

- *Significant historical documents*
- *Several recent works*
- *Aristocratic refinement*



Première Rolls-Royce de l'Après-guerre, la Silver Wraith fut produite de 1946 à 1959. Selon la tradition Avant-guerre en vigueur, les châssis étaient envoyés chez les grands carrossiers pour être habillés, et c'est ainsi que le châssis WCB 3 fut livré chez Hooper le 27 mai 1948 pour y recevoir une carrosserie de « Limousine Touring » n°8098, avec séparation chauffeur, vitres électriques optionnelles, toit ouvrant, et bar pour le compartiment arrière, ainsi que le confirment tous les échanges présents au dossier entre le constructeur et le carrossier, jusqu'en 1956 pour les opérations de maintenance. Livrée le 3 septembre 1948, cette somptueuse automobile avait été commandée à titre personnel par Sir Wolfson, 1<sup>er</sup> baronnet écossais, directeur général puis président des magasins Great Universal Stores. En 1951, la voiture fut immatriculée au nom de sa

société, puis cédée à E. Stirling, à Londres, en 1956. C'est au sein de la collection de Jacques Dessange que son actuel propriétaire, esthète et grand amateur d'automobiles, a retrouvé la Rolls-Royce avant d'en faire l'acquisition en 2020. Exigeant, il lui a alors fait bénéficier d'une peinture neuve dans sa teinte d'origine. La sellerie du compartiment arrière, incluant le pavillon, a également été refaite, et les boiseries revernies. Une révision mécanique avec remplacement du réservoir d'essence, réfection des freins et changement des pneus Michelin a été effectuée par la même occasion. A bord, le raffinement est de mise, toutes les vitres électriques sont fonctionnelles, tout comme les lumières d'habitacle. La mécanique est bien réglée et silencieuse, propice à de longs voyages dans le confort feutré de son habitacle au raffinement tout aristocratique.

*As the first post-war Rolls-Royce, the Silver Wraith was produced from 1946 to 1959. According to the existing pre-war tradition, chassis were sent to major coachbuilders to be adorned and this is how the WCB 3 chassis was delivered to Hooper on the 27<sup>th</sup> May 1948 to get the No 8098 "Limousine Touring" bodywork, with driver separation, optional electric windows, sunroof and bar for the rear compartment, as evidenced by all correspondences (included in the file) between the manufacturer and the coachbuilder until 1956 for maintenance operations.*

*Delivered on the 3<sup>rd</sup> September 1948, this sumptuous automobile has been personally ordered by Sir Wolfson, 1<sup>st</sup> Scottish Baronet, General Manager then President of Great Universal Stores. In*

*1951, the car was registered in his company's name, then sold to E. Stirling in London in 1956. It was within the collection of Jacques Dessange that its current owner, aesthete and major car enthusiast, discovered the Rolls-Royce before acquiring it in 2020. Exigent, he then had it repainted in its original colour. The upholstery in the rear compartment (including the roof) has also been redone and the woodwork was revarnished. A mechanical service was carried out at the same time, with replacement of the fuel tank, repair of the brakes and change of Michelin tyres. Inside, refinement is essential, all electric windows are functional, as well as interior lights. The engine is well adjusted and quiet, suitable for long journeys in the plush comfort of its interior with its aristocratic refinement.*

## 1984 MERCEDES-BENZ 500 SEL

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° WDB1260371A051639

20.000 - 30.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Offerte par Jean-Paul Belmondo à son garde du corps en 1993

• Même propriétaire depuis 1993

• Rare version équipée AMG

• Offered by Jean-Paul Belmondo to his bodyguard in 1993

• Same owner since 1993

• Rare AMG equipped version



Présentée en 1979, la W126 incarne le nec plus ultra de la marque de Stuttgart et la version 500 SEL est la plus puissante avec un V8 de 5 litres développant près de 250 ch, ce qui permet une vitesse de pointe de 230 km/h environ. La W126 était la voiture préférée des stars des années 80 : Michael Jackson, Clint Eastwood, Paul McCartney, sans compter les pilotes de F1. Certains osent des versions AMG comme George Harrison ou bien encore notre icône nationale : Jean-Paul Belmondo.

Livrée neuve en mars 1984 dans cette élégante robe bleu nuit avec son intérieur cuir assorti, cette 500 SEL est dotée d'options appréciables comme le toit ouvrant électrique, le régulateur de vitesse, la climatisation automatique ainsi que le réglage

électrique des sièges et de la banquette arrière. Grâce à la recette AMG, elle en impose : kit carrosserie, déchromage intégral, volant sans airbag et les mythiques jantes Penta à 5 branches de teinte carrosserie. Mais plus impressionnant encore c'est sa provenance : elle fut offerte en 1993 par Jean-Paul Belmondo à son garde du corps, car il savait que son protecteur était à la recherche d'une voiture pour emmener sa famille en vacances.

Cet exemplaire de W126 est un véritable collector, dans sa luxueuse version 500 SEL, dotée du kit AMG, entre les mains du même propriétaire depuis 1993 et surtout avec son histoire liée à ce symbole du 7<sup>e</sup> art. Offrez-vous une part de la légende avec cette étoile de star !

*Launched in 1979, the W126 embodies the ultimate car from the Stuttgart manufacturer and the 500 SEL version is the most powerful one with a 5-litre V8 engine producing nearly 250 hp, enabling it to reach a top speed of 230 km/h. The W126 was celebrities' favourite car in the 1980s: Michael Jackson, Clint Eastwood, Paul McCartney, not to mention F1 drivers. Some dared to own AMG versions like George Harrison or even our national icon: Jean-Paul Belmondo.*

*Delivered new in March 1984 in this elegant midnight blue colour with its matching leather interior, this 500 SEL is equipped with valuable options such as the electric sunroof, cruise control, automatic air conditioning as*

*well as electric adjustment of front and back seats. Thanks to its AMG configuration, it also has the following: body kit, full dechroming, steering wheel with no airbag and the legendary 5-spoke Penta rims in bodywork colour. But its provenance is even more impressive: it was offered in 1993 by Jean-Paul Belmondo to his bodyguard, because he knew that his protector was looking for a car to take his family on holiday.*

*This W126 example is a real collector in its luxurious 500 SEL version, equipped with the AMG kit, owned by the same proprietor since 1993 and especially, thanks to its history firmly linked to an icon of the 7<sup>th</sup> art. Treat yourself to a piece of legendary status with superstar vibes!*

## 1978 FERRARI 308 GTB

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° F106AB\*24861\*  
Moteur n° F106A021\*01065\*

50.000 - 70.000 €

- Française d'origine
- Même famille depuis 39 ans
- Intéressante version acier / carter sec

- French from new
- Same family for 39 years
- Appealing steel / dry sump version



Cette Ferrari 308 GTB, dite « acier » par opposition aux versions à carrosserie en polyester, est équipée du moteur à carter sec qui développe 255cv.

Elle a été vendue en France par Pozzi et fut immatriculée pour la première fois le 16 août 1978. De la traditionnelle teinte « Rosso corsa », elle dispose d'un intérieur en cuir beige marié à des moquettes bleu nuit, et est équipée d'une climatisation optionnelle ainsi que d'un autoradio cassette Pioneer. Le 10 août 1981, elle était enregistrée à Paris, puis, c'est le 20 avril 1984 que le mari de l'actuelle propriétaire en a fait l'acquisition. Le carnet d'entretien, dont il manque les premières pages, comporte les tampons de révisions par Pozzi, jusqu'à celle des 25 000 km en 1983. Un dossier de factures depuis 1990, lors que la voiture affichait 55 170 km,

est également présent. Arrêtée depuis 2017, cette intéressante Ferrari qui totalise 56 377 km au compteur devra bénéficier d'une remise en route et d'une révision générale. La peinture, qui avait été refaite en 2014, a réagi par endroits, laissant apparaître de petites bulles. L'habitacle est quant à lui en état d'origine et bien conservé. On y retrouve deux jeux de clés et la pochette contenant les carnets, tandis que dans le coffre se trouve le cric dans sa housse. Nous avons noté que la roue de secours était en revanche absente. Nous avons été enthousiasmés par ce beau projet de retour à la route, nul doute que dans cette désirable version acier/carter sec avec son historique limpide, elle suscitera l'intérêt des amateurs, et constituera, pourquoi pas, un premier pas dans le monde Ferrari !

*In "steel" as opposed to versions with polyester bodywork, this Ferrari 308 GTB is equipped with the dry sump engine and develops 255 hp.*

*It was sold in France by Pozzi and was registered for the first time on the 16<sup>th</sup> August 1978. In the traditional "Rosso Corsa" colour, it has a beige leather interior combined with midnight blue carpets and is equipped with optional air conditioning and a Pioneer cassette radio. On the 10<sup>th</sup> August 1981, it was registered in Paris and then on the 20<sup>th</sup> April 1984, the current owner's husband acquired it. The service logbook (of which the first pages are missing) contains servicing stamps by Pozzi, up to a mileage of 25,000 km in 1983. A file of invoices from*

*1990 when the car displayed 55,170 km on the odometer is also present. Stationary since 2017, this attractive Ferrari with a total mileage of 56,377 km will require a restart and a full service. Redone in 2014, the paint reacted in some areas and has now revealed small bubbles. The interior is in original condition and well preserved. There are two sets of keys and the logbooks' folder, as well as the jack inside its casing in the boot. The spare wheel was however not present. We were excited about the prospect of this beautiful project coming back on the road; there is no doubt that in this desirable steel/dry sump version with its clear history, it will attract the attention of many enthusiasts and will represent (why not) a first step into the Ferrari world!*

## 1985 FERRARI TESTAROSSA MONOSPECCHIO

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° ZFFTA17B0000 56697  
Moteur n° F113A00175

110.000 - 160.000 €

• Monospecchio, premier modèle, le plus rare

• Française d'origine, un peu moins de 44 000 km

• Carnets d'entretien et de service

• Même propriétaire depuis 1988

• *Monospecchio, the first and rarest model*

• *French origin, just under 44,000 km*

• *Maintenance and service books*

• *Same owner since 1988*



En 1984, fidèle à son carrossier traditionnel, Enzo Ferrari confie à Pininfarina le dessin de la toute nouvelle Testarossa, tout en conservant l'architecture moteur des précédents modèles, un 12 cylindres à plat. Les couvres arbres à cames se teintent de rouge, ce qui permet la résurrection du fameux patronyme « Testa Rossa », symbole de succès sportifs dans les années 50. Près de 400ch, presque 300 km/h en vitesse de pointe, une ligne unique à couper le souffle, cette Grand Tourisme performante et confortable séduit dès sa présentation.

Parmi les différentes évolutions de la Testarossa, nous présentons ici la version la plus rare et la plus recherchée : comme souvent, les premières versions sont les plus courues. C'est le cas de la « Monospecchio » (un seul rétroviseur extérieur). L'exemplaire proposé, français d'origine, a été livré neuf en juin 1985 par l'importateur

officiel Charles Pozzi à Levallois. D'après son carnet d'entretien, ses trois premières révisions, tous les 10 000 km, ont été effectuées par Ferrari à Lyon. Notre collectionneur en a fait l'acquisition il y a 35 ans, passionné de Ferrari et de mécanique, il a réalisé l'entretien courant lui-même. La voiture affichant aujourd'hui moins de 44 000 km, il faudra prévoir une révision. Celle des 40 000 km n'ayant pas encore eu lieu. Jamais restaurée, la voiture a été repeinte dans sa teinte d'origine « Rosso Corsa » et l'intérieur d'origine est bien conservé et présente une belle patine. Elle est vendue avec son carnet d'entretien, son manuel d'utilisation et sa trousse à outils / cric d'origine. Cette première version, produite à un peu moins de 400 exemplaires, constitue une très belle opportunité de s'offrir le mythe Ferrari.

*Ever faithful to his traditional body shop, Enzo Ferrari entrusted Pininfarina with the design of the all-new Testarossa in 1984, all the while retaining the 12-cylinder flat engine structure of previous models. The rocker covers are red, highlighting the famous Testa Rossa name, a symbol of sporting success in the 1950s. With almost 400 hp, a top speed of almost 300 kph, and a breathtakingly unique style, this high-performance, comfortable Grand Tourer has been a real eye-catcher from the moment it was unveiled.*

*Among the various developments of the Testarossa, this is the rarest and most sought-after version; as is often the case, the earliest models are the most sought-after. This is the case of the 'Monospecchio' (a single exterior mirror). The car on offer, which began its life in France, was*

*delivered new in June 1985 by the official importer Charles Pozzi in the Parisian suburb of Levallois. According to its service record, its first three services, carried out every 10,000 km, were done by Ferrari in Lyon. Our collector got his hands on it 35 years ago, and as a Ferrari enthusiast and mechanic, he carried out all the routine maintenance himself. As the car now has under 44,000 km on the clock, it will need to be serviced. The 40,000 km service has not yet been done. Never restored, the car has been repainted in its original 'Rosso Corsa' colour, and the original interior is well-preserved with a beautiful patina. It comes with its maintenance booklet, user manual and original tool kit/jack. This original version, of which just under 400 were produced, is a great opportunity to indulge in the legend that is Ferrari.*

## 1972 DINO 246 GT TIPO E

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° 4858

260.000 - 300.000 €

• Même propriétaire depuis 1985

• Française d'origine

• Combinaison de couleur  
d'origine

• Superbe dessin de Pininfarina

• Same owner since 1985

• French origin

• Original colour combination

• Beautiful design by  
Pininfarina



Dès les années 60, Ferrari souhaitait s'ouvrir à des modèles de moindre cylindrée et de plus grande diffusion. Après plusieurs années d'études, Pininfarina proposa en 1967 la Dino 206 GT dotée d'un nouveau châssis tubulaire et d'un V6 longitudinal en aluminium en position centrale.

Elle tenait son nom de son moteur, « il Commendatore » souhaitant la différencier de ses modèles à mécanique V12. C'était un hommage à son fils Dino, qui avait participé à la mise au point du V6 quatre arbres équipant la monoplace 156 qui avait remporté le Championnat du Monde 1961.

Une version adaptée à un usage routier de ce moteur est proposée par l'ingénieur Aurelio Lampredi, avec un bloc en fonte et une cylindrée portée à 2,4 litres. Ainsi équipée, avec une carrosserie acier remplaçant

l'aluminium, la Dino prenait le nom de 246 GT et devenait véritablement homogène. Première Ferrari de route à moteur central, elle ouvrait la voie à une nouvelle ère.

Comme nous l'a confirmé l'historien spécialiste des Dino, Matthias Bartz, la 246 GT que nous présentons est sortie d'usine le 15 septembre 1972 afin d'être livrée à l'importateur parisien Charles Pozzi. Elle appartient à la série « Tipo E », la troisième et dernière série produite, considérée par beaucoup comme la plus aboutie. Elle arbore sa combinaison de couleurs d'origine : « Rosso Chiaro » pour la carrosserie et sellerie en skai « Nero 161 ». Si la voiture a déjà été repeinte, l'intérieur en revanche est d'origine et présente une émouvante patine qui a su traverser les âges. Lors du changement de carte grise à l'époque

*By the 1960s, Ferrari wanted to expand its range to include smaller, more widely available models. After several years of R&D, in 1967 Pininfarina presented the Dino 206 GT with a new tubular chassis and a longitudinal aluminium mid-mounted V6.*

*It took its name from its engine, 'il Commendatore', in order to differentiate it from the V12-powered models. It was a tribute to his son Dino, who helped develop the four-shaft V6 fitted to the 156 single-seater that won the 1961 World Championship.*

*A road version of this engine was developed by engineer Aurelio Lampredi, with a cast-iron block and engine size increased to 2.4 litres. With steel bodywork replacing aluminium, the Dino took the name 246 GT and*

*became a real standard. As the first mid-engined road-going Ferrari, it ushered in a new era.*

*As confirmed by Dino historian Matthias Bartz, this 246 GT left the factory on September 15<sup>th</sup> 1972, for delivery to Parisian importer Charles Pozzi. It belongs to the 'Tipo E' series, the third and final to be produced and considered by many to be the most accomplished. It's sporting its original colour combination: 'Rosso Chiaro' for the bodywork and 'Nero 161' skai upholstery. While the car has already been repainted, the interior is original, with a lovely patina that has certainly stood the test of time. At the time of the registration change, a typo on the document noted the chassis number as 4958 instead of 4858. This administrative*



une faute de frappe sur le titre de circulation a référencé le numéro de châssis comme 4958 au lieu de 4858. Cette erreur administrative sera bien sûr rectifiable. Passionné de la marque au cheval cabré et de mécanique, le propriétaire actuel possède cette Ferrari depuis 38 ans et l'entretient régulièrement lui-même. Dans les années 80, avant de s'offrir sa Testarossa, également présente dans notre vente, il parcourait sans problème un Paris-Cahors à son volant, avant de ne participer seulement à quelques rassemblements de voitures anciennes pour, au final, avoir parcouru près de 4.000 km à son bord. Modèle emblématique, avec un dessin de Pininfarina que l'on peut qualifier de chef d'œuvre, la Dino 246 GT est une auto à collectionner.

*error can of course be rectified. A fan of the iconic prancing horse and of mechanical engineering, the current owner has owned this Ferrari for 38 years and regularly maintains it himself. In the 1980s, before he bought his Testarossa, which is also in our sale, he drove it from Paris to Cahors without any problem, before only taking part in a few classic car gatherings and, in the end, covering almost 4,000 km in it. An emblematic model, with a design by Pininfarina that can only be described as a masterpiece, the Dino 246 GT is a car to collect.*



## 2006 FERRARI F430 CHALLENGE

Véhicule de compétition  
**Competition car**

Châssis n° ZFFEX63X000146802

80.000 - 120.000 €

• Modèle rare, révisée en 2023

• Plus de 300 km/h

• Coût de fonctionnement  
raisonnable

• *Rare model, refurbished in  
2023*

• *Top speed of more than  
300 km/h*

• *Reasonable running costs*



La version Challenge de la Ferrari F430 était une « compétition-client » qui reprenait le moteur standard de la 430 (V8 de 4,3 Litres et 490 ch) mais dont le châssis, les trains roulants et l'aménagement avaient été radicalement revus pour une utilisation circuit. Plus rigide, plus légère et avec une suspension et des freins modifiés, la F430 Challenge était à son époque une des meilleures machines de sa catégorie, en plus de porter un nom prestigieux.

Livrée neuve en Italie, la voiture que nous proposons a été ensuite vendue à un propriétaire luxembourgeois, avant d'intégrer récemment une collection finlandaise. Elle a été principalement utilisée lors de journées circuit et a pris part à un moment donné au Ferrari Challenge. Repeinte en bleu au cours de son existence, elle

a été retirée de la course en 2010 et entreposée jusqu'à son achat en 2022 par son actuel propriétaire finlandais. Celui-ci a décidé de lui rendre sa teinte d'origine, Rosso Corsa, et l'a confiée en 2023 à un concessionnaire Ferrari pour une révision complète. A cette occasion, l'embrayage indiquait une usure d'environ 60%.

Présentant aujourd'hui un bel aspect général et dotée de sièges L/XL, cette berlinette F430 Challenge pourra retrouver les circuits pour procurer à son futur propriétaire les sensations grisantes pour lesquelles elle a été conçue.

*The Challenge version of the Ferrari F430 was a 'customer-competition' car featuring the standard 430 engine (4.3-litre V8 with 490 bhp), but with a radically revised chassis, running gear and fittings for track use. More rigid, lighter and with modified suspension and brakes, the F430 Challenge was one of the best machines in its class at the time, while also bearing a prestigious name.*

*Delivered new in Italy, the car we are offering was subsequently sold to a Luxembourg-based owner, before recently becoming part of a Finnish collection. It was used mainly on circuit days and once took part in the Ferrari Challenge. At some point repainted in blue, it was retired from racing in 2010 and put into*

*storage, until its purchase by its current Finnish owner in 2022. He decided to return the car to its original Rosso Corsa colour, and entrusted it to a Ferrari dealer for a complete overhaul in 2023. On this occasion, the clutch showed wear of around 60%.*

*The F430 Challenge saloon, which now boasts an attractive overall appearance and L/XL seating, will soon be back on the racetrack, providing its future owner with the exhilarating sensations that it was designed to deliver.*

## 2006 FERRARI F430 SPIDER FI

Carte grise française  
**French title**  
 Châssis n° ZFFEZ59B000149124  
 100.000 - 140.000 €

- Superbe combinaison de couleurs
- Moins de 30 000 km d'origine
- Révision récente par Ferrari Biarritz

- *Gorgeous colour combination*
- *Less than 30,000 km from new*
- *Recent service by Ferrari Biarritz*



Cette F430 Spider FI a été délivrée neuve par l'agent milanais Rossocorsa le 17 juillet 2006 en Italie. Son premier propriétaire avait choisi une combinaison de couleurs d'une rare distinction : « Grigio Silverstone » pour la carrosserie, rehaussée des écussons de la Scuderia sur les ailes avant (en option), dont on retrouve un rappel du jaune vif sur les étriers de freins et intérieur en cuir étendu « Rosso Bordo ». Elle fut ensuite vendue en 2011 à un résident de la banlieue de Londres, alors qu'elle totalisait 10 512 km. Un dossier de factures et différents tampons d'entretien témoignent de l'évolution de son kilométrage qui était de 21 074 km en 2018. Son actuel propriétaire, amateur de belles automobiles du sud-ouest de la France, en a fait l'acquisition en février 2021. En mai suivant, à 27 532 km, l'usure de

l'embrayage a été mesurée à moins de 36%, et plus récemment, en 2022, la voiture a été révisée chez Ferrari à Biarritz et totalise aujourd'hui un peu moins de 30 000 km d'origine. Elle est accompagnée de son carnet d'entretien de remplacement, de ses manuels et de son double des clés. Les pneumatiques, s'ils ne sont pas usés, sont relativement anciens et pourront être remplacés. Nous avons été autant séduits par le superbe habitacle de ce spider que par la somptueuse mélodie de son V8 atmosphérique qui développe 490cv à 8500 tr/min, logé sous son inimitable capot transparent. Rappelons que la F430 faisait partie à l'époque d'un club restreint, celui des « plus de 300 km/h » puisqu'elle était capable de 315 km/h en pointe... avec élégance et cheveux au vent grâce à cet exemplaire.

*This Ferrari Spider FI was delivered new by the Milanese agent Rossocorsa on 17<sup>th</sup> July 2006 in Italy. Its first owner had chosen a rare and distinguishing combination of colours: "Grigio Silverstone" for the bodywork, enhanced with Scuderia badges on the front wings (optional) and that same bright yellow colour on brake calipers, as well as "Rosso Bordo" extended leather interior. It was then sold in 2011 to a London suburb resident with 10,512 km on the clock. A file of invoices and various service stamps attest the evolution of its mileage, which came to 21,074 km in 2018. As a lover of beautiful cars from the south west of France, its current owner acquired it in February 2021. In May of that year when the mileage was at 27,532 km, the wear on*

*the clutch was measured at less than 36%. And more recently in 2022, the car was serviced at Ferrari Biarritz and now has just under 30,000 km from new. Its replacement service logbook, manuals and spare keys are included with the car. Even if they are not worn, the tyres are relatively old and could do with being replaced. We were as much seduced by the superb interior of this spider as by the incredible melody of its atmospheric V8 engine, producing 490 hp at 8,500 rpm and housed under the uncomparable transparent bonnet. Let's not forget that the F430 was part of an elite club at the time known as the "over 300 km/h", since it was capable of reaching a top speed of 315 km/h... with elegance and hair in the wind, thanks to this example.*

## 1980 FERRARI 512 BB

Titre de circulation hollandais  
**Dutch title**

Châssis n° 29823  
Moteur n° 00515

230.000 - 260.000 €

- Matching numbers
- Vendue neuve en France par Pozzi
- 4<sup>e</sup> main, entretien très suivi

- *Matching numbers*
- *Sold new in France by Pozzi*
- *4<sup>th</sup> hand, consistent maintenance*



Cette belle Ferrari 512 BB est vendue par Ch. Pozzi SA en novembre 1979 à Monsieur R. de Port Leucate, dans le sud de la France, dans sa combinaison de couleurs, certainement la plus désirable : grise, sièges « Daytona » en cuir bordeaux et noir. Le carnet d'entretien est tamponné régulièrement montrant un entretien rigoureux jusqu'en 1995, année d'achat de son second possesseur. La voiture est ensuite acquise en 2006 par son précédent propriétaire. Un compte rendu des contrôles techniques de 2006 à 2020 démontre une régularité sans faille. Elle a rejoint son actuelle collection en février 2020, achetée lors de la vente de Rétromobile alors qu'elle affichait 58 032km et sortait

d'une révision complète. On ne peut que recommander ce bijou, qui a parcouru à peine plus de 500 km depuis, livré avec sa trousse complète d'origine avec manuel d'utilisation, carnets de garantie et d'entretien tamponné ainsi que le manuel de la radio. Plus rare que la version injection (929 exemplaires contre 1 007 à injection), la 512BB est la toute dernière Ferrari à carburateurs. À ce titre, cet exemplaire d'origine française, matching numbers, n'ayant connu qu'un nombre limité de propriétaires, entretenu avec soin, et dans une des combinaisons de couleurs les plus attractives, offre un indéniable attrait.

*This gorgeous Ferrari 512 BB was sold by Ch. Pozzi S.A to Mr. R. from Port Leucate in the south of France in November 1979 and is presented in its most desirable colour combination: grey, "Daytona" leather seats in burgundy and black. The service logbook has been regularly stamped and shows a meticulous servicing until 1995, at the purchase by the second owner. The car was then acquired in 2006 by the previous owner. A technical inspection report from 2006 to 2020 bears witness of a highly consistent maintenance. It joined its current collection in February 2020, purchased at the Rétromobile sale when it had 58,032km and had just*

*undergone a complete overhaul. This BB512 has a mileage of just over 58,000 km and just came out from a complete overhaul. We can only recommend this marvel, which has since covered just over 500 km, delivered with its full original case including user manual, warranty and stamped service logbook, as well as the radio manual. Rarer than the injection version (929 units compared to 1,007 with injection), the 512BB is the very last Ferrari with carburetors. Having known only a limited amount of owners, this example of French origin with matching numbers, maintained with care and in one of the most attractive colour combinations, offers an undeniable appeal.*



## 1989 PORSCHE 911 3,2L SPEEDSTER

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° WP0ZZZ91ZKS173557

130.000 - 160.000 €

- Rare Speedster richement optionné d'origine
- Sièges électriques en cuir, climatisation, régulateur de vitesse...
- Dans sa livrée d'origine : noire, intérieur cuir gris soie

- Rare Speedster with many original options
- Electric leather seats, air conditioning, speed regulator...
- In its original livery: black, silk grey leather interior



Pour le dernier millésime de la « série G », Porsche propose à sa clientèle une exécution très exclusive sous la forme d'un hommage à une Porsche de légende : la 911 Speedster. En reprenant les codes de la 356 Speedster des années 50, le pare-brise est abaissé et un couvre-capote rigide à double bossage prend place, ce qui confère à la voiture un style particulièrement racé. Présentée au Salon de Francfort 1987, elle n'entre en production qu'en fin 1988.

Son certificat Porsche nous apprend que ce Speedster est livré neuf le 28 août 1989 aux États-Unis, dans cette très élégante livrée noire avec ce très exclusif intérieur en cuir véritable de teinte gris soie. Les Speedster sont habituellement dépourvus d'équipements de confort, ce n'est pas le cas de notre exemplaire, richement optionné. Il est équipé d'origine de l'autoradio Blaupunkt, du levier de vitesse plus

court, des sièges confortables ajustable électriquement avec support lombaire, du régulateur de vitesse, de la climatisation sans oublier la sellerie en cuir fin de couleur gris craie qui remplace élégamment le simili cuir. D'après sa carte grise, sa première immatriculation date du 1er juillet 1991. Il fut par la suite « européenisé » en remplaçant les feux et les butoirs arrière américains disgracieux par des modèles européens ainsi que le compteur passé en kilomètres et il affiche aujourd'hui 53 756 km.

Les modèles reprenant l'appellation Speedster occupent une place à part dans l'histoire de la marque de Stuttgart et au sein des passionnés. Cet exemplaire est richement équipé, contrairement à la plus part des Speedster, ce qui le rend unique et désirable pour tout collectionneur cherchant la perle rare !

*For the latest edition of the 'G series', Porsche is offering its customers a highly exclusive version in the form of a tribute to a legendary Porsche: the 911 Speedster. Taking its design cues from the 356 Speedster of the 1950s, the windscreen was lowered and a rigid bonnet cover with double bosses was fitted, giving the car a particularly racy style. Presented at the 1987 Frankfurt Motor Show, it did not go into production until the end of 1988.*

*The Porsche certificate states that the Speedster was delivered new in the United States on 28 August 1989, in elegant black livery with an exclusive silk grey leather interior. Speedster cars are usually stripped of comfort equipment, but that's not the case with our richly optioned example. It is fitted as standard*

*with a Blaupunkt radio, a shorter gear lever, electrically adjustable comfort seats with lumbar support, speed control and air conditioning, not forgetting the fine chalk grey leather upholstery which elegantly replaces the leatherette. According to its registration document, the car was first registered on 1 July 1991. It was then 'Europeanised' by replacing the American lights and unattractive rear bumpers with European models, as well as the mileage counter, and today has 53,756 km..*

*Models bearing the Speedster name hold a special place in the history of the Stuttgart-based marque and among enthusiasts. Unlike most Speedsters, this one is richly equipped, making it unique and desirable for any collector looking for a rare gem!*

## 1971 PORSCHE 911 2,2L S TARGA

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° 9111310352  
Moteur n° 6310853

80.000 - 120.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

- Moteur refait en 2017
- Superbe livrée « Jaune Signal » à l'origine
- Produite à seulement 1496 unités

- *Engine rebuilt in 2017*
- *Gorgeous "Signal Yellow" livery when new*
- *Only 1,496 units produced*



Avec son moteur de 180cv, que beaucoup considèrent plus vivant que la version 2.4 S, et un poids contenu, la 2.2 S est une voiture de sport véritablement efficace pour son époque. La version Targa, produite à seulement 1496 unités est particulièrement recherchée pour son agrément d'utilisation, et les exemplaires qui portent les couleurs vives typiquement « sixties » le sont plus encore. C'est le cas de cette 911 qui est sortie d'usine avec la teinte « Jaune Signal » (ref. 7210L).

Immatriculée pour la première fois le 18 février 1974, elle fût enregistrée à Paris en 1985 puis a été achetée par son actuel propriétaire en janvier 2013, alors qu'il l'avait remarquée par hasard, oubliée au fond d'un garage.

La voiture avait déjà troqué sa teinte d'origine par le rouge, et c'est dans ce coloris qu'elle fut repeinte, sans décapage à blanc ni démontage

des vitrages. A la même occasion, la sellerie de couleur noire fut refaite, ainsi que les moquettes. Le moteur du bon type et de la bonne année a quant à lui été confié en 2017 au spécialiste Porsche Christophe Terriou pour une réfection complète dont témoigne une facture de plus de 22 000 €. La voiture affichait alors 15 275 km au compteur et en totalise à peine 1300 de plus à ce jour. Nous avons noté que la roue de secours n'était pas conforme à l'origine. Notre essai a révélé un état de fonctionnement satisfaisant, et il reviendra au nouveau propriétaire de choisir entre rouler avec cette Targa « telle que », ou bien entamer une restauration de sa carrosserie et lui rendre sa spectaculaire livrée d'origine. Quoiqu'il en soit, il s'agit d'un choix de modèle particulièrement judicieux, performant et agréable à utiliser.

*With its 180 hp engine (which many consider to be livelier than the 2.4S version) and a contained weight, the 2.2 S is a truly powerful sports car for its time. With only 1,496 units manufactured, the Targa version is particularly sought after for its ease of use; not to mention models that have typical "sixties" bright colours which are even more rare. This is the case with this 911 which came out of the factory in "Signal Yellow" colour (ref. 7210L).*

*Registered for the first time on the 18th February 1974, it was registered in Paris in 1985 and was then bought by its current owner in January 2013 when he had noticed it by chance, forgotten in the back of a garage.*

*The car had already changed its colour to red from its original*

*one and it was in this colour that it was repainted, without stripping it down or removing the windows. At the same time, the black upholstery and carpets were redone. The engine of the correct type and year was entrusted to the Porsche specialist Christophe Terriou in 2017 for a full rebuild, as evidenced by an invoice of over €22,000. The car had a mileage of 15,275 km at that time and barely added another 1,300 km to date. It is noted that the spare wheel was not original. Our road test indicated a satisfactory working condition and, it will be up to the new owner to choose between driving this Targa "as is" or starting a bodywork restoration and returning it to its spectacular original livery. Anyway, it is a particularly wise choice of model, powerful and lovely to drive.*

## 1963 PORSCHE 356 SC CABRIOLET

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 159451  
Moteur n° P\*820262\*

160.000 - 200.000 €

- Moteur et couleurs d'origine
- Version SC, la plus aboutie
- Restauration effectuée par le Centre Porsche de Montpellier

- *Matching numbers and colors*
- *SC version, the most accomplished*
- *Restoration carried out by Centre Porsche de Montpellier*



Si la 356 est le premier modèle produit par Porsche, sa version SC (Super C) en est l'ultime aboutissement, la plus performante en dehors des Carrera. En effet, sa puissance culmine à 95cv, l'embrayage est renforcé, des freins à disques sont installés et complètent les nombreuses améliorations apportées tout au long de la carrière de ce modèle emblématique.

L'exemplaire présenté, un rare et désirable cabriolet fait partie de cette série recherchée. Ainsi que le confirme son certificat d'authenticité Porsche, il est sorti d'usine en octobre 1963 et retenait déjà sa remarquable combinaison de couleurs : « bleu email » (6403) pour la carrosserie

et skai « fauve » pour la sellerie. Ce précieux document nous confirme également que son moteur, du type 616/16, est bien celui d'origine. Au titre des options, elle disposait de jantes chromées, de feux anti-brouillard ou encore du cerclé-avertisseur chromé. Acheté en 2019 par son actuel propriétaire, cet exemplaire de choix a bénéficié d'une importante restauration réalisée par le Centre Porsche de Montpellier. La carrosserie avait été repeinte dans sa teinte d'origine avant la prise en charge du véhicule, les alignements sont bons et la peinture est de bonne qualité. La sellerie a été restaurée dans le respect des coloris d'origine. Le moteur, la boîte de vitesses, les trains roulants, les freins ou encore

*While the 356 was the first model produced by Porsche, the SC (Super C) was the ultimate version of it, and the best-performing behind the Carrera. The power peaks at 95 hp, the clutch is reinforced, and the disc brakes round off the vast array of improvements made throughout the career of this iconic model.*

*This rare and highly desirable convertible is part of this sought-after range. As evidenced by the Porsche certificate of authenticity, it left the factory in October 1963 and with its remarkable colour combination: 'enamel blue' (6403) bodywork and 'tan' Skai upholstery. This precious document also confirms that the type 616/16 engine is the original.*

*Options included chrome rims, fog lights, and a chrome horn. Purchased by its current owner in 2019, this remarkable motor has undergone a major restoration in the hands of the Centre Porsche de Montpellier. The bodywork had been repainted in its original colour before the vehicle was taken in, the alignments are good, and the paint job is of good quality. The upholstery has been restored to its original colours. The engine, gearbox, running gear, brakes, and wiring harness have all received the same care and attention. Our test drive confirmed the quality of the work done on the car: the mechanical aspects of the vehicle were entirely satisfactory, the handling good, with a*



le faisceau électrique ont bénéficié des mêmes soins. Notre essai a révélé le sérieux de ces travaux : la mécanique fonctionne de manière satisfaisante, son comportement est sain, l'embrayage est progressif et le freinage efficace et équilibré. Il nous a également rappelé l'enthousiasme que suscite ce cabriolet sur son passage, surtout dans cette combinaison de couleurs particulièrement seyante. Un rapport d'expertise détaillé de 2019, contenant des photos du suivi de la remise en état est présent dans le dossier ainsi que des factures récentes. Nous ne pouvons que recommander ce cabriolet séduisant, restauré avec soin et dans le respect de sa configuration d'origine.

*progressive clutch and effective and well-balanced braking. It also reminded us of the admiring looks this convertible gets when out on the road, especially with such a beautiful colour combination. A detailed expert report from 2019 containing photos of the restoration process is in the file along with the recent invoices. We can't recommend this stunning convertible highly enough; it has been restored to its original specs with utmost care.*



## 1968 HONDA S800 CABRIOLET

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 1005141  
Moteur n° 1008785

28.000 - 38.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

- Vendue neuve en France
- Matching numbers
- Même propriétaire depuis 32 ans

- *Sold new in France*
- *Matching numbers*
- *Same owner for the past 32 years*



Ainsi que nous l'a confirmé son propriétaire actuel, qui a possédé 3 Honda S800, ce rare cabriolet a été vendu neuf à Orléans et immatriculé le 27 juin 1968. C'est en 1990 qu'il a pu en faire l'acquisition auprès d'un connaisseur qui venait d'en restaurer la mécanique. Bien préservée, la voiture disposait de jantes en aluminium accessoires, et du rare déflecteur qui vient se fixer sur le dessus du pare-brise lorsque l'on roule décapoté. Dès l'année suivante, la carrosserie bénéficiait d'une restauration, troquant pour l'occasion sa teinte blanche d'origine pour le rouge. Une facture des travaux figure d'ailleurs dans le dossier. A l'occasion, des freins de plus grande taille, homologués, furent montés, ainsi qu'un arbre à cames « racing ». Pour la sécurité des ceintures de 3 points furent également installées.

La capote et la sellerie ont également été refaites, et l'ensemble offre aujourd'hui une présentation homogène. Toujours entretenue par des connaisseurs, la mécanique est parfaitement au point et démarre à la première sollicitation, ainsi que l'a confirmé notre essai qui nous a rappelé la qualité de conception et la vigueur de la mécanique de cette petite sportive. Cet exemplaire a eu l'honneur de faire la couverture de *Rétroviseur* en Mai 1999 lors d'un numéro consacré au modèle. Accompagné de son couvre-tonneau et de son couvre-capote, ce rare cabriolet S800 ne manque pas de charme, et s'il est une invitation à la promenade, le risque est grand de vouloir accélérer le rythme et aller fleurter avec la zone rouge qui ne commence qu'à 8500 tr/min !

*As stated by its current owner who has owned 3 Honda S800s, this rare convertible was sold new in Orleans and registered on the 27<sup>th</sup> June 1968. He was able to acquire it in 1990 from an enthusiast who had just restored the engine. Well preserved, this car has optional aluminium rims and the rare deflector that is attached to the top of the windscreen when driving with the roof down. The bodywork was restored the following year and, on that occasion, it was repainted from its original white to red. An invoice highlighting the work is included in the file. Homologated larger brakes were also fitted, as well as a "racing" camshaft. As for safety, 3-points belts were installed too. The soft top and upholstery have also been refurbished and*

*the whole car is now presented uniformly. Always serviced by connoisseurs, the engine is perfectly developed and starts straight away, as evidenced by our road test which reminded us of the design quality and the engine's strength of this little sports car. This particular example had the privilege of appearing on the cover *Rétroviseur* in May 1999 during an issue devoted to the model. Accompanied by its tonneau cover and its soft top cover, this rare S800 convertible has plenty of charm; if there is an invitation to go out for a drive, the probability of wanting to accelerate quickly and reach the red zone limit (which only starts at 8,500 rpm) is indeed likely!*

## 1958 MERCEDES-BENZ 190 SL

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 1210408500097  
Moteur n° 12192010007685

100.000 - 150.000 €

• Entièrement restaurée par Mercedes en 2014

• Élégante couleur bleu graphite d'origine

• Fonctionnement agréable

• Fully restored by Mercedes in 2014

• Elegant original graphite blue colour

• Pleasant to drive



Grâce à sa datenkarte, il est établi que cet exemplaire fut livré le 13 janvier 1958, avec l'élégante combinaison de couleur « graphit blau 166 » pour la carrosserie, capote noire et sellerie en cuir rouge. C'est en Suisse que son précédent propriétaire, PDG d'une grande entreprise française, en avait fait l'acquisition, avant de la vendre en 2010 à son actuel possesseur. Ce dernier, en amateur exigeant, a confié la voiture pour une importante restauration chez Mercedes-Benz au Havre. Un dossier de photos et une facture détaillée témoignent des travaux réalisés. La carrosserie fut mise à nue avant de recevoir une peinture neuve dans sa teinte d'origine, tandis que la capote bleu nuit, qui venait d'être refaite fut conservée. Le moteur, dont le bloc avait été remplacé par un type 121 920, fût intégralement refait, avec réalésage, remplacement des

pistons, coussinets de bielles et de ligne d'arbre, soupapes et guides de soupapes. A cette occasion, deux carburateurs Weber 40 DCOE remplacèrent avantageusement les Solex d'origine. Les éléments de suspensions et de freinage furent également intégralement restaurés. La sellerie en cuir beige est en bon état et la planche de bord est agrémentée d'un autoradio d'époque Becker Mexico qui a été reconditionné. Il est à noter que le véhicule est équipé d'une troisième place à l'arrière et que la carte grise prévoit bien 3 places. Notre essai a révélé une voiture bien réglée, un freinage équilibré et un embrayage progressif. Ayant bénéficié d'importants travaux réalisés avec sérieux, cette 190 SL n'a depuis parcouru qu'à peine 1000 km, une Pagode étant venue lui faire concurrence dans la collection !

*The datenkarte shows that this car was delivered on 13 January 1958 featuring the elegant 'graphit blau 166' colour combination for the bodywork, black soft top, and red leather upholstery. It was acquired in Switzerland by its previous owner, the CEO of a large French company, before being sold in 2010 to its current owner. The latter, a discerning enthusiast, entrusted the car to Mercedes-Benz in Le Havre for an extensive restoration. A photo file and a detailed invoice provide evidence of the work carried out. The bodywork was stripped to bare metal before receiving a new paint job with the original colour, while the midnight blue bonnet, which had just been redone, was maintained. The engine's block had been replaced by a type 121 920, and it was subsequently completely rebuilt,*

*with re-boring and replacement pistons, connecting rod and shaft bearings, valves, and valve guides. Two Weber 40 DCOE carburetors replaced the original Solex. The suspension and braking components were also fully restored. The beige leather upholstery is in good condition and the dashboard boasts a reconditioned Becker Mexico car radio. The vehicle is equipped with a third seat at the rear, as attested by the registration document. Our test drive revealed a well-tuned car with balanced braking and a progressive clutch. Following a range of extensive work carried out with the utmost care, this 190 SL has since covered a mere 1,000 km, with a Pagoda in the same collection giving it a run for its money!*

## 1971 MASERATI GIBLI SS 4900 SPYDER

Titre de circulation suédois  
**Swedish title**

Châssis n° AM115/S49/\*1255\*  
Moteur n° AM1157S49/\*1255\*

600.000 - 800.000 €

- Même propriétaire depuis 1987
- Moteur d'origine
- Livrée neuve en Italie
- Extraordinairement rare dans cette version 4,9L, boîte mécanique, spécifications européennes (15 ex. environ)

- *Same owner since 1987*
- *Original engine*
- *Delivered new in Italy*
- *Extraordinarily rare in this 4.9L version, mechanical gearbox, European specification (around 15 produced).*



D'après son « Avviso di spedizione », cette voiture a été livrée le 18 mai 1970 au concessionnaire Maserati de Turin, Concessionario Walter Bordese, Il Piazza Adriana. De couleur bleu foncé avec une sellerie en cuir moutarde, elle était équipée d'un hard-top, d'une assistance de direction, d'un autoradio, d'une trousse à outils et de cinq jantes Ghibli standard.

Nous retrouvons son histoire dans les années 1980, dans les indications du « Foglio Complementari » émis par l'ACI, qui mentionnent une certaine Flavia Arrigoni, résidente à Milan, comme propriétaire enregistrée.

La documentation accompagnant la voiture comporte également un écrit, daté de septembre 1986, aux termes duquel Signor D. Pace, résident à Milan et décédé en 1985,

lègue la voiture à son épouse Flavia Arrigoni. Cette dernière transmet à son tour la propriété de la Ghibli à ses trois enfants. Ceux-ci vendent la Ghibli début 1987 à M. A. Morelli, d'Empoli, qui la cède à notre vendeur, un collectionneur suédois de Maserati, qui se rend lui-même à Modène, en septembre 1987, pour venir la chercher.

À cette époque, la Ghibli était déjà gris métallisé avec intérieur moutarde, et elle n'avait plus son hard-top. Notre collectionneur qui a fait des dizaines de milliers de kilomètres en Maserati est rentré en Suède par la route. Ayant rencontré des problèmes moteurs au cours du voyage, il a ensuite fait refaire toute la mécanique.

Au fil des ans, il a participé à de nombreux rassemblements internationaux de clubs Maserati, car

*According to its "Avviso di spedizione", this car was delivered on 18 May 1970 to the Turin Maserati dealership, Concessionario Walter Bordese, Il Piazza Adriana. Dark blue with mustard leather upholstery, it was equipped with a hard-top, power steering, radio, tool kit and five standard Ghibli wheels.*

*Its history can be traced back to the 1980s, in the "Foglio Complementari" issued by the ACI, which lists a certain Flavia Arrigoni, a resident of Milan, as the registered owner.*

*The documentation accompanying the car also includes a document, dated September 1986, in which Signor D. Pace, who lived in Milan and died in 1985, bequeathed the car to his wife Flavia Arrigoni. She in*

*turn passed on ownership of the Ghibli to her three children. They sold the Ghibli in early 1987 to Mr A. Morelli of Empoli, who in turn sold it to our vendor, a Swedish Maserati collector, who came to Modena to collect it in September 1987.*

*At that time, the Ghibli was already in metallic grey with a mustard interior, and it no longer had its hard top. Our collector, who travelled tens of thousands of kilometres in Maseratis, returned to Sweden by road. Having encountered engine problems during the journey, he then had the entire engine rebuilt.*

*Over the years, he has taken part in many international Maserati club meetings, as he was president of the Maserati club in Sweden, both with this*



il était président du Maserati club en Suède, tant avec cette voiture que d'autres modèles de sa collection. Lors d'un voyage avec sa femme dans les années 1990, il connut une sortie de route, heureusement sans gravité pour le couple. Il conserve alors la voiture en l'état, se disant qu'il allait la restaurer pour sa retraite, afin de la laisser dans sa propriété du sud de la France. Il faut dire que notre collectionneur ne ressentait aucune urgence à terminer la restauration de la voiture présentée car il possédait une deuxième Ghibli Spyder 4,9 Litres ! Au cours de la dernière décennie, cette Ghibli a fait l'objet d'une restauration chez un spécialiste suédois de Stockholm. Elle n'est de retour sur la route que depuis l'an dernier. C'est à cause de son âge avancé qu'il a décidé aujourd'hui de se séparer de cette voiture, avec

l'intention de garder sa Mexico pour prendre part à certains meetings Maserati.

Tout en faisant partie des plus belles Maserati de l'histoire de la marque, c'est aussi une des plus rares : on ne compte que 125 Ghibli Spyder produites, dont 35 sont des 4,9 Litres à boîte manuelle et dont seules une quinzaine sont des 4,9 Litres à boîte manuelle et spécifications européennes : il n'en arrive pratiquement jamais sur le marché.

En plus de cette incroyable rareté, ce modèle est un des plus beaux de l'histoire de la marque et constitue un moyen idéal de se rendre sur la Côte d'Azur. Il constitue donc une opportunité que ne sauraient manquer les passionnés et connaisseurs.

*car and with other models in his collection. During a trip with his wife in the 1990s, he veered off the road, fortunately without serious consequences for the couple. He kept the car as it was, thinking that he would restore it to enjoy in his retirement and leave it at his property in the south of France. It must be said that our collector felt no urgency in completing the restoration of the car on display, as he owned a second 4.9-litre Ghibli Spyder! Over the last decade, this Ghibli has been restored by a Swedish specialist in Stockholm. It has only been back on the road since last year. It is on account of his advanced years that the owner has now decided to part with this car, with the intention of keeping his Mexico to take part in select Maserati meetings.*

*While this is one of the most beautiful Maseratis in the brand's history, it is also one of the rarest: only 125 Ghibli Spyders were produced, 35 of which were 4.9-litre models with manual gearboxes and around just 15 of which were 4.9-litre models with manual gearboxes and European specifications: hardly any of them ever reached the market.*

*As well as being incredibly rare, this model is one of the most beautiful in the brand's history, and is an ideal way to visit the Côte d'Azur. This is an opportunity not to be missed by enthusiasts and connoisseurs alike.*

## 1985 ASTON MARTIN V8 VOLANTE VANTAGE V580

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° SCFCV81C7FTL15411  
Moteur n° V580/5411/V

220.000 - 260.000 €

• Un des six exemplaires  
construits, matching numbers

• Vendue neuve à Paris par  
Aston Martin British Motors

• Historique continu et suivi

• Nombreuses factures

• *One of six built, matching  
numbers*

• *Sold new in Paris by Aston  
Martin British Motors*

• *Well-documented and gapless  
history.*

• *Numerous invoices*



C'est en 1977 qu'est lancée la V8 Vantage, dont la mécanique correspond au « Stage 2 » du développement du V8. Avec 380ch. et 275 km/h, elle est l'un des modèles de production les plus rapides du monde. Elle passe de 0 à 100km/h en 5 secondes ! Le travail sur le moteur a porté sur les soupapes et les arbres à cames, le taux de compression a été relevé et 4 carburateurs Weber 48IDF installés. Elle reçoit deux projecteurs Cibié dans la calandre fermée. Elle est alors quasiment sans rivale en termes de performances.

La superbe Volante Vantage à boîte automatique présentée est rarissime puisqu'elle est une des six conduites à gauche, produites entre

février 1981 et juin 1985 et celle-ci est le dernier modèle fabriqué avant le passage à l'injection. La voiture est d'autant plus intéressante qu'elle a été livrée neuve par British Motors, dirigé par le passionné et importateur de la marque en France, Alain Aziza. Elle y est mise en service le 6 janvier 1986 et reçoit un premier entretien en février 1987 à 10 743 km. Le 8 août 1991, elle passe en révision, toujours chez British Motors à 37 546 km. Le 20 février 1998, elle change pour la première fois de propriétaire. Le 19 mars 1999, une révision est faite chez Auto Performances (ex-British Motors) à 59 320 km ; le compteur de vitesses y est alors remplacé. Le 30 avril 2001, elle est acquise par le troisième

*1977 saw the launch of the V8 Vantage, the powertrain of which represents 'Stage 2' in the development of the V8. With 380 bhp and a top speed of 275 km/h, it is one of the fastest production models in the world. It accelerates from 0 to 100 km/h in 5 seconds! Work on the engine focused on the valves and camshafts, the compression ratio was increased and 4 Weber 48IDF carburetors were installed. It has two Cibié headlamps within the closed grille. This makes it virtually unrivalled in terms of performance.*

*The superb Volante Vantage presented here, with its automatic gearbox, is a rarity, being one*

*of just six left-hand-drive cars produced between February 1981 and June 1985, and this was the last model built before the switch to fuel injection. The car is all the more interesting for having been delivered new by British Motors, run by Alain Aziza, brand enthusiast and dedicated importer in France. It was commissioned on 6 January 1986 and received its first service in February 1987, at 10,743 km. On 8 August 1991, it underwent an overhaul, again at British Motors, at a mileage of 37,546 km. On 20 February 1998, it changed ownership for the first time. On 19 March 1999, the car was serviced at Auto Performances (formerly British*



propriétaire qui, un an après, l'envoie en révision à 6 217 km compteur, soit 66 741 km. Le 18 mai 2010, elle passe un contrôle technique à 14 028 km, soit 73 348 km réels. Le 25 février 2015, le moteur est refait par Auto-Performance à Bordeaux ; la facture Aston s'élève à 30 000€. Le 10 février dernier, elle bénéficie d'un entretien à 14 918 km compteur, soit 74 238 km réels. Cette superbe Aston Volante Vantage est dans sa configuration d'origine, noire, moquettes noires, très belle sellerie d'origine en cuir noir à passepoil noir. La capote électrique fonctionne sans difficulté, les boiseries sont éclatantes. Le jour de la séance photographique, nous avons réalisé un essai qui nous a donné toute

satisfaction et beaucoup de plaisir ; le moteur tourne très bien, il démarre au premier tour de clef, et la boîte ne fait ressentir aucun à-coups.

Il s'agit d'un exemplaire rarissime, indémodable et livré à son futur propriétaire avec son dossier de factures et de contrôles techniques permettant de justifier de son kilométrage d'origine des plus raisonnables. Dotée d'une élégance sans conteste, elle vous emmènera vers des performances de haut-vol, sous le soleil estival.

*Motors) at 59,320 km, whereby the odometer was replaced. On 30 April 2001, it was acquired by its third owner who, one year later, sent it in for a service with an odometer reading of 6,217 km (66,741 km). On 18 May 2010, it passed a roadworthiness test at 14,028 km, or 73,348 actual km. On 25 February 2015, the engine was rebuilt by Auto-Performance in Bordeaux; the Aston bill came to €30,000. On 10 February this year, it was serviced at 14,918 km on the odometer, or 74,238 actual km. This superb Aston Volante Vantage is in its original black configuration, with black carpeting and beautiful original black leather upholstery with*

*black piping. The electric soft top works without a hitch, and the woodwork is in superb condition. On the day of the photo shoot, we took the car for a test drive to our complete satisfaction and great enjoyment. The engine runs very smoothly, starting at the first turn of the key, and the gearbox is very smooth.*

*This is an extremely rare, timeless car, delivered to its future owner with a folder containing invoices and roadworthiness tests to prove its reasonable original mileage. With its unmistakable elegance, it will deliver high-flying performance in the summer sunshine.*

## 1971 MERCEDES-BENZ 280 SE 3,5L CABRIOLET

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° 11102712000193  
Moteur n° 11698012000167

200.000 - 300.000 €

- Combinaison de couleurs superbe
- Restauration de grande qualité
- Exemplaire doté des meilleures options

- Beautiful colour combination
- High-quality restoration
- The best options



Avec l'introduction du puissant moteur V8 3.5L sous le capot de la 280 SE, qui symbolisait le luxe et l'élégance, ce haut de gamme devenait une automobile résolument sportive grâce à ses 200 cv qui lui permettaient de dépasser les 200 km/h dans le confort d'un opulent salon. Sa version cabriolet, produite à seulement 1232 exemplaires, est devenue une icône dans le monde de la collection, et sa modernité, qui lui confère une grande facilité d'utilisation même sur de longs parcours, en fait une voiture très recherchée.

C'est en 2012 que son actuel propriétaire a fait l'acquisition de ce superbe exemplaire, lors de la vente aux enchères de Rétromobile organisée par Artcurial. La voiture venait de bénéficier d'une restauration de grande qualité. La

carrosserie avait été mise à nu avant de recevoir une élégante livrée bleu nuit en peinture polie lustrée. La sellerie avait également été entièrement refaite, avec les cuirs perforés de couleur Cognac et les tapis de laine chinés, comme il se doit. La capote bleu nuit en Alpaga doublée a bénéficié du même soin. Le moteur, quant à lui, a bénéficié d'une remise en état complète avec le montage d'injecteurs neufs et la voiture n'avait parcouru que 100 km depuis sa restauration lors de son achat, son compteur affichait alors 48 318 km, tandis qu'il en totalise à peine 3000 de plus aujourd'hui. La superbe planche de bord, dont les boiseries en loupe d'orme avaient été revernies, est équipée d'un autoradio Blaupunkt et une connexion USB a été ajoutée au niveau de la console centrale. Cet exemplaire dispose

*With the introduction of the powerful 3.5L V8 engine under the bonnet of the 280 SE, which symbolised luxury and elegance, this top-of-the-range car was transformed into a resolutely sporty vehicle thanks to its 200 hp capabilities allowing it to hit 200 km/h, and all this in an incredibly spacious passenger compartment. The convertible version, of which only 1,232 were produced, has become an icon in the collector world; thanks to its contemporary aspect, it makes for a very pleasant drive, even on long journeys, and it is thus a highly sought-after car.*

*The current owner acquired this beauty in 2012 at the Rétromobile auction organised by Artcurial. The car had*

*just undergone a high-quality restoration job. The bodywork had been stripped to bare metal before receiving an elegant, midnight blue, glossy polished repaint. The upholstery had also been completely redone, with Cognac-coloured perforated leathers and mottled wool mats; who could expect anything less? The midnight blue Alpaca-wool-lined soft top was given the same treatment. The engine received a complete overhaul, including new injectors, and the car had only covered 100 km since its restoration when it was purchased; at that point, it had 48,318 km on the clock, and it has barely travelled 3,000 more since. The beautiful dash, with newly varnished burr elm trim, is fitted with a Blaupunkt radio, and a*



des options les plus désirables qui incluent la climatisation et les vitres électriques ; 4 ceintures de sécurité ont également été installées. Les 5 jantes en alliage léger en 15" qui améliorent le confort routier furent commandées spécialement à l'usine lors de la restauration, pour un montant de 5 000€. L'essai que nous avons réalisé a confirmé la qualité de cette restauration de 12 ans, qui s'est à peine patinée. La mécanique fonctionne parfaitement, la boîte automatique est bien réglée et le freinage est équilibré. Cet exemplaire synthétise les qualités que les collectionneurs les plus exigeants recherchent : rareté, restauration de haut niveau, options les plus désirables et coloris de la plus grande élégance.

*USB connection has been added to the centre console. This model has the most sought-after options, including air conditioning and electric windows; 4 seat belts have also been fitted. The five 15" light alloys, which improve driving comfort, were specially ordered from the factory at the time of the restoration, with a price tag of €5,000. Our test confirmed the quality of this 12-year-old restoration, which has barely developed a patina. The mechanics work perfectly, the automatic transmission is well tuned, and the braking is balanced. This vehicle brings together the qualities that the most demanding collectors seek: rarity, high-quality restorations, the best options, and the most elegant colours.*



## 2010 MERCEDES-BENZ SLS BRABUS B63S

Titre de circulation hollandais  
**Dutch title**

Châssis n° WMX1973771A005853

250.000 - 280.000 €

- 3<sup>e</sup> main et seulement 43 100 km
- Entretien Mercedes-Benz documenté
- Un modèle exclusif avec préparation Brabus
- Performances de très haut niveau et équipement exclusif

- 3<sup>rd</sup> hand and only 43,100 km
- Documented service by Mercedes-Benz
- An exclusive model with Brabus preparation
- Extremely high-level performance and exclusive equipment



Véritable hommage à son aînée, la majestueuse 300 SL, le coupé SLS et son design très pur ne laisse pas indifférent. Il est mu par une mécanique de haut niveau, un V8 à deux ACT par banc et 32 soupapes développant 571 ch à 6 800 tr/mn, ce qui lui permet d'appartenir au club très fermé des voitures pouvant dépasser les 300 km/h. Elle le fait d'ailleurs assez largement puisqu'elle atteint 317 km/h en pointe, avec une accélération de 0 à 100 km/h en 3,8 s. Sa boîte de vitesses automatique à sept rapports et double embrayage permet des passages ultra-rapides et le conducteur a le choix entre plusieurs modes de conduite.

Notre magnifique SLS coupé, fut livré neuf en Hollande dans une

version rarissime, moteur préparé par Brabus, réalsé en 6,3L alors que la version AMG classique faisait 6,2L. Un petit autocollant Brabus apposé dans la baie moteur indique d'ailleurs la vitesse maximale de 320 km/h au lieu des 317 km/h annoncés par le constructeur dans sa version AMG classique. La différence n'est pas considérable mais fait de cette SLS une voiture rare dans cette première version au couple phénoménal et dans une robe sobre. Elle ne comptera que trois propriétaires hollandais, y compris l'actuel, et sera entretenue chez Mercedes. Le relevé des entretiens est complet et suivi. Elle a un peu moins de 43 500 km aujourd'hui. Il s'agit d'une voiture impressionnante à piloter et tout à la

*As a true tribute to its predecessor, the majestic 300 SL, the SLS Coupe and its super pure design does not leave anyone indifferent. It is fitted with a high performance engine, consisting of a V8 with two ACT per bench and 32 valves developing 571 hp at 6,800 rpm, which enables it to belong to the very exclusive club of cars that can exceed 300 km/h. It reaches it quite comfortably with a top speed of 317 km/h and an acceleration from 0 to 100 km/h in 3.8s. Its seven-speed dual-clutch automatic gearbox enables ultra-fast shifts and the driver has the choice between several driving modes.*

*Our magnificent SLS coupe was delivered new in Holland in*

*an extremely rare version, with its engine prepared by Brabus rebored in 6.3L as opposed to the classic AMG version of 6.2L. A small Brabus sticker affixed in the engine bay also indicates the maximum speed of 320 km/h instead of the 317 km/h stated by the manufacturer in its classic AMG version. The difference is not considerable but makes this SLS a rare car in this first version with phenomenal torque and a sober bodywork. It has had only three Dutch owners (including the current one) and was serviced by Mercedes. Servicing records are complete and tracked. It now has a mileage of just under 43,500 km to date. It is both an*



fois, facile à conduire au quotidien. Dotée de l'audio Bang & Olufsen, les projecteurs bi-xénon, l'alarme antivol et antieffraction, des jantes AMG à branches, un système audio avec lecteur de DVD... D'une sublime teinte grise, sa carrosserie présente l'originalité de portes papillon qui rappellent celle de la 300 SL, illustre devancière. Elles s'ouvrent sur un habitacle habillé d'un ciel de toit en Dinamica noir et d'une sellerie en cuir exclusif havane, l'aménagement dégageant une atmosphère sportive raffinée. En résumé, voilà une machine de très haut niveau, à même de se mesurer aux supercars les plus brillantes, proposée dans un état enviable de conservation. A collectionner de toute urgence !

*impressive car to drive and an easy one to drive on a daily basis. Equipped with Bang & Olufsen audio, bi-xenon headlights, anti-theft and burglar alarm, AMG spoke rims, an audio system with DVD player... In a gorgeous grey colour, its bodywork has the same butterfly doors reminiscent of the 300 SL, its illustrious predecessor. They open into an interior fitted with a black Dinamica headliner and the exclusive Havana leather upholstery; fittings which exude a refined sporty atmosphere. To conclude, here is a very high-level machine, able to compete with the most amazing supercars, offered in a desirable original condition. To collect urgently!*



## 1958 MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER

Titre de circulation hollandais  
*Dutch title*

Châssis n° 198 042 85 00 155  
Moteur n° 198 980 85 00 134

1.200.000 - 1.500.000 €

- Restauration de haute qualité
- Nombre de propriétaires limité
- Même propriétaire de 1958 à 1996
- Modèle mythique
- Matching numbers

- *High-quality restoration*
- *Limited number of owners*
- *Same owner between 1958 and 1996*
- *Legendary model*
- *Matching numbers*



Présentée au Salon de Genève de 1957, la 300 SL roadster remplaçait le coupé « papillon » et représentait le compromis idéal entre un pedigree sportif de haut niveau et le raffinement que pouvait attendre la clientèle de voitures de

ce prix. Elle atteignait 240 km/h et se prêtait tout autant aux longs voyages qu'à une visite à l'opéra avec une passagère en robe du soir, le tout dans une parfaite sécurité grâce notamment à sa nouvelle suspension arrière. >>>

*Launched at the 1957 Geneva Motor Show, the 300 SL roadster succeeded the "butterfly" coupe and represented the perfect compromise between a high-level sporting pedigree and the refinement that customers would*

*expect at this price and for this car. It would reach 240 km/h and was just as suitable for long journeys as for a visit to the opera with a passenger in an evening dress, all in perfect safety thanks in particular to its new >>>*





>>> Dans une symbiose de sport et de luxe, elle symbolisait le renouveau d'après-guerre.

Sortie d'usine le 5 septembre 1958, cette Mercedes 300 SL roadster était de teinte « Hellblau » (bleu ciel, code 334) avec intérieur bleu foncé (code 333) et capote bleu foncé. Répondant aux spécifications américaines, elle était également équipée d'un autoradio Autobecker Mexico.

D'après d'anciens certificats d'immatriculation aux États-Unis, ce splendide roadster a appartenu depuis l'origine à Robert Gentry, domicilié à Pasadena (à côté de Los Angeles), sous l'immatriculation californienne JVV 220. Un « certificate of title » de 1996 indique Marion Gentry comme propriétaire, membre de la même famille, avec 3PSH7 comme immatriculation.

Marion Gentry vend en 1996 cette 300 SL roadster à un amateur allemand du nom de Klaus Hempe, domicilié à Pöcking, qui la confie à restaurer à Euro-Classic Coachwork, à Pasadena, avant de l'importer en Allemagne en 2005 et de l'immatriculer STA-KH 13H. Des photos de la restauration montrent des travaux extrêmement aboutis avec un démontage complet, une mise à nu du châssis tubulaire et de la carrosserie, puis peinture de l'ensemble, parallèlement à la réfection complète de tous les éléments mécaniques. Le résultat est superbe et c'est à cette époque qu'elle adopte une teinte gris métallisé, avec une sellerie en cuir rouge.

En 2010, M. Hempe cède cette Mercedes 300 SL à M. Vereenooghe, de Roulers en Belgique, qui l'immatricule 1 ZZH 250. Il la garde quatre ans et, en juillet 2014, la vend à M. Jean Wicki, suisse connu qui d'abord l'enregistre en Grande-Bretagne sous le numéro 139 UYH. Il la conserve jusqu'en 2021 et HK Engineering la vend à son actuel propriétaire, tout en effectuant d'importants travaux de remise à niveau en 2022.

La restauration est tout simplement magnifique après être passée par Euro-Classic Coachwork et HK Engineering en Allemagne et la voiture se présente aujourd'hui dans toute sa splendeur et dans une combinaison de teintes qui lui convient parfaitement. Elle est accompagnée d'un grand nombre de documents que nous invitons les amateurs intéressés à consulter (anciens certificats d'immatriculation, factures, photos de la restauration, certificat d'authenticité de Mercedes Classic, carte d'identité FIVA...). Précisons qu'un certain nombre de 300 SL roadster sont sur le marché mais il faut prendre en compte les coûts prohibitifs d'une très bonne restauration, autour de €500 000. Ici ce travail a été réalisé de manière exceptionnelle et son futur propriétaire n'aura plus qu'à profiter de son souffle inépuisable, de son élégance et de son prestige autant sur les routes de campagne ensoleillées que sur les pelouses des concours d'élégance.

>>> rear suspension. *With its mix of sport and luxury, it symbolised the post-war awakening.*

*After leaving the factory on the 5th September 1958, this Mercedes 300 SL roadster was painted in "Hellblau" (sky blue, code 334) with dark blue interior (code 333) and dark blue hood. Catered for American specifications, it was also equipped with an Autobecker Mexico car radio.*

*According to old registration certificates in the United States, this splendid roadster was owned by Robert Gentry since new in Pasadena (near Los Angeles), under the Californian registration JVV 220. A certificate of title dated from 1996 indicates that Marion Gentry, member of the same family, was the owner with the registration 3PSH7.*

*Marion Gentry sold this 300 SL roadster in 1996 to a German enthusiast called Klaus Hempe (living in Pöcking), who entrusted it to Euro-Classic Coachwork in Pasadena to be restored, before importing it to Germany in 2005 and registering it STA-KH 13H. Pictures of the restoration indicate extremely meticulous works with a full dismantling, stripping down of the tubular chassis and bodywork, then painting of the whole car and in parallel with the complete repair of all mechanical components. The result is wonderful and it was*

*in this period that it embraced the metallic grey colour with red leather upholstery.*

*In 2010, Mr. Hempe sold this Mercedes 300 SL to Mr. Vereenooghe (from Roeselare in Belgium) who registered it 1 ZZH 250. He kept it for four and sold it in July 2014 to Mr. Jean Wicki, a famous Swiss who first registered it in Great Britain as 139 UYH. The latter kept it until 2021, when HK Engineering sold it to its current owner, while carrying out major upgrades in 2022.*

*The restoration is simply magnificent after going through Euro-Classic Coachwork and HK Engineering in Germany; the car is now presented in all its glory and in a colour combination that suits it perfectly. A large number of documents is included with this car, which we invite interested parties to consult. (Old registration certificate, invoices, restoration pictures, Mercedes Classic certificate of authenticity, FIVA identity card, etc.) It's worth mentioning that a few 300 SL roadster cars are on the market but the prohibitive cost of a quality restoration must be taken into consideration, around €500,000. In this case, the restoration work was carried out in an exceptional manner and its future owner will just have to enjoy its boundless new life, its elegance and its prestige on sunny country roads or on the lawns of Concours d'Élegance events.*



## 1998 PORSCHE 993 TURBO S

Titre de circulation hollandais  
**Dutch title**

Châssis n° WPOZZZ99ZWS370656

475.000 - 525.000 €

- 47 500 km d'origine, sortant de révision
- La plus performante des 993, ultimes 911 refroidies par air
- Trois propriétaires seulement, carnet et manuels d'origine
- Options Porsche Exclusive (09991)

- 47,500 km since new, just serviced
- The most powerful 993, the ultimate air-cooled 911
- Three owners, original service book and manuals
- Porsche Exclusive option (09991)



En matière de Porsche 993 de route, la Turbo S est la plus performante. Elle appartient à la toute dernière génération de 911 refroidies par air et son 6-cylindres à plat 3,6 litres doté de deux turbos développe 450 ch, avec une transmission à quatre roues motrices pour mieux maîtriser ce bolide. Dans la grande tradition des Porsche Turbo, elle affiche l'allure qui correspond à ces chiffres impressionnants, avec des jantes ultra-larges logées sous des ailes massives et un aileron arrière de

grande taille. Cette machine offre des performances de très haut niveau et fait partie du club restreint des voitures atteignant 300 km/h. Produite en 1997 et 1998, elle n'a pas dépassé 345 exemplaires.

Livrée neuve en avril 1998 en Italie à son premier acheteur dans sa rare teinte bleu Zenith métallique, intérieur cuir noir, la 993 Turbo S que nous proposons n'a ensuite connu que deux autres propriétaires, basés en Hollande et dont le dernier possède la voiture

*As far as road Porsches go, the Turbo S is the top performer. It belongs to the last generation of air-cooled 911s, and its twin-turbocharged 3.6-litre flat six hits 450 bhp: all this with four-wheel drive for greater control. In true Porsche Turbo fashion, it has the look to match those impressive numbers, with ultra-wide rims tucked under massive fenders and a large rear spoiler. This vehicle offers super high performance levels and belongs to a select club of cars capable of 300 km/h.*

*Production in 1997 and 1998 was limited to 345 units.*

*Delivered new in April 1998 in Italy to its first buyer in a rare Zenith Blue metallic colour with black leather interiors, the 993 Turbo S available today has only had two subsequent owners, both based in Holland, the most recent of whom has had the car for the last eight years. It has just 47,500 km on the clock, and its condition is a reflection of a commendable record. It*



depuis huit ans. Elle n'affiche que 47 500 km d'origine et son état est en rapport avec ce passé enviable. Elle est accompagnée de sa pochette d'origine contenant son carnet d'entretien et manuels, d'un certificat d'authenticité et de la dernière facture de révision, datée du 3 mars 2023 au Porsche Centrum de Groningue, qui totalise 2 971,91 euros. Il s'agit d'un exemplaire au coloris aussi rare que le modèle lui-même, ce qui en fait une automobile très désirable et hautement recommandable.

*is complete with its original folder containing its service book and manuals, a certificate of authenticity, and the last service invoice, dated 3 March 2023 at the Porsche Centrum in Groningen and totalling 2,971.91 euros. The colour is as rare as the model itself, making it a highly desirable and fully recommendable car.*



## 1956 PORSCHE 356 A CABRIOLET 1600

Titre de circulation hollandais  
**Dutch title**

Châssis n° 61350  
Moteur n° 62822

190.000 - 230.000 €

- Modèle emblématique, mêlant agrément de conduite et fiabilité
- Véhicule entièrement restauré
- Provenance française et moteur d'origine

- *Iconic model, combining great driving and reliability*
- *Fully restored vehicle*
- *French provenance and original engine*



Notre 356 est une version A dans sa déclinaison cabriolet T1 motorisée par le moteur 1600 cm<sup>3</sup> et carrossée par Reutter. La voiture a été livrée neuve en France le 11 septembre 1956 par Sonauto, distributeur officiel Porsche pour la France à l'époque. Elle a d'ailleurs conservé son badge Sonauto délicieusement patiné. D'après ce que nous savons, l'auto connaît un propriétaire de 1994 à 1998 puis sera vendue à un monsieur de Vincennes qui la conservera pendant presque 18 ans. Au début de l'année 2016 son précédent propriétaire, grand amateur d'automobiles de sport et de

collection, en fait l'acquisition dans la perspective d'une restauration totale. La voiture est envoyée en Italie chez des spécialistes renommés pour ce faire. Elle est alors complètement démontée, la caisse sablée et la mécanique révisée. De nombreuses photos ainsi que les factures des travaux effectués sont disponibles. A l'occasion de cette restauration la voiture retrouve sa configuration d'origine argent métal avec intérieur cuir vert de toute beauté et d'une grande élégance pour une présentation peu courante et du plus bel effet. Autre élément finalement assez rare pour une 356,

*Our 356 is a T1 cabriolet version of an A series, equipped with the 1600cc engine and bodied by Reutter. The car was delivered new in France on 11 September 1956 by Sonauto, the official Porsche distributor for France at that time, and still has its delightfully patinated Sonauto badge. We know that the car had one owner between 1994 and 1998 and was then sold to a gentleman from Vincennes who kept it for nearly 18 years. At the start of 2016, the current owner, a great enthusiast of sports and collectors' cars,*

*bought this 356 A with a view to carrying out a full restoration. The car was sent to renowned specialists in Italy, where it was completely dismantled, the shell was sandblasted and it was mechanically overhauled. There are numerous photos and invoices of the work carried out in the file. During this restoration, the car was returned to the original livery of silver metallic with green leather interior, an unusual and stunning colour scheme. Also quite rare for a 356, it has kept its original engine, as confirmed by the Porsche description of*



cet exemplaire a aussi l'intérêt d'avoir conservé son moteur d'origine, comme en atteste le descriptif Porsche du véhicule en sortie d'usine joint au dossier. Le véhicule, entre les mains du propriétaire actuel depuis quatre années, qui n'a parcouru que quelques centaines de kilomètres depuis la fin de la restauration, se trouve aujourd'hui dans un magnifique état de présentation et de fonctionnement. De part toutes ses qualités cette 356 cabriolet constitue donc une pièce de choix pour toute collection.

*the vehicle from when it left the factory, available in the file. The car has only covered a few hundred kilometres since it was restored. It is running beautifully and looks magnificent. With so many excellent qualities, this 356 cabriolet would hold its own in any collection.*



## 2007 BUGATTI VEYRON 16.4

Titre de circulation hollandais  
*Dutch title*

Châssis n° VF9SA15B96M795097

1.250.000 - 1.500.000 €

- Premier jalon de la renaissance de Bugatti
- Performances ahurissantes
- 8 412 km d'origine
- Entretien récent à l'usine, historique et suivi connus

- *First major milestone in Bugatti's revival*
- *Staggering performance*
- *8,412 km from new*
- *Recent factory service, known history and records*



La Bugatti Veyron est née des ambitions de Ferdinand Piëch alors qu'il était à la tête du groupe VAG. Après le rachat de la marque Bugatti en 1998, la Veyron avait été présentée au Mondial de l'Automobile de Paris en 2000 et

Piëch avait annoncé qu'elle « serait la voiture commercialisée la plus rapide du monde, avec un moteur de 1 000 ch et une vitesse de pointe de 400 km/h. » Il a fallu cinq ans aux ingénieurs de VAG pour atteindre cet objectif >>>

*The Bugatti Veyron was born from the ambitions of Ferdinand Piëch when he was in charge of the VAG group. Following the Bugatti takeover in 1998, the Veyron was presented at the Paris Motor Show in 2000, with Piëch*

*announcing that it « would be the fastest production car in the world, with a 1 000 bhp engine and a top speed of 400 km/h ». It took five years for the engineers at VAG to achieve this extremely ambitious goal, and the first >>>*



© ACO

>>>extrêmement ambitieux et, en avril 2005, les premiers exemplaires de cette prestigieuse machine étaient enfin livrés. Pour obtenir ces performances hors du commun, Bugatti avait mis au point un moteur W16 composé de deux V8 à angle très fermé, de 8 litres de cylindrée et doté de quatre turbocompresseurs. Quatre radiateurs, quatre ventilateurs et 55 litres de liquide de refroidissement se chargeaient de maintenir l'ensemble à la température adéquate, même lors de la circulation dans un embouteillage en plein été.

La transmission était composée d'une boîte séquentielle conçue spécialement pour pouvoir assimiler une telle puissance et les quatre roues étaient motrices. Même les pneus avaient fait l'objet d'une étude particulière et Michelin avait pu répondre au cahier des charges en mettant au point une gomme permettant d'atteindre 440 km/h et de rouler même en cas de crevaison. Quant au freinage, il était confié à des disques de carbone/céramique et des étriers en titane de huit pistons à l'avant et six à l'arrière. L'ensemble était logé dans une structure en fibre de

carbone sur laquelle se greffaient des berceaux avant et arrière en aluminium et acier, et des éléments de carrosserie en aluminium. L'aérodynamique avait évidemment fait l'objet d'un travail considérable : la garde au sol diminuait à partir d'une certaine vitesse et un aileron arrière se déployait. Une fonction « launch control » permettait d'effectuer des départs arrêtés dans les meilleures conditions. D'ailleurs, les accélérations étaient particulièrement spectaculaires, la voiture passant de 0 à 100 km/h en 2,5 s, et atteignant 200 km/h en 7,3 s. A tous points de vue, cette voiture était donc une exception et n'avait lors de son lancement pas d'équivalent sur le marché. Après un premier prototype nommé Chiron et dessiné par Giugiaro, la forme de la Veyron avait été confiée à Helmut Warkuss, styliste responsable du design chez Volkswagen. Elle reprenait des traits de style propres à la marque de Molsheim, comme la calandre en fer à cheval et la découpe latérale formant prise d'air.

Cette Bugatti Veyron est un des 81 exemplaires sorti des usines de Molsheim en 2007, la production totale du modèle s'élevant à

*>>>examples of this prestigious machine were finally delivered in April 2005. To obtain such an extraordinary performance, Bugatti developed an 8-litre W16 engine built using two narrow-angle V8 engines. It was fitted with four turbochargers, and required four radiators, four fans and 55 litres of coolant to maintain the correct temperature, and avoid problems if caught in traffic on a summer's day.*

*The transmission featured a sequential gearbox, designed to manage the power, and four-wheel drive. Even the tyres were developed specially by Michelin, to cope with speeds of up to 440 km/h, and with a run-flat feature. The carbon-ceramic brake system had eight titanium pistons at the front and six at the back. The car was constructed with a central carbon fibre tub attached to front and rear aluminium and steel cradles, with aluminium body panels. The aerodynamics resulted from extensive development work, with ground clearance decreasing and a rear spoiler activated above a certain speed. The "launch*

*control" function optimized acceleration from a standing start. And the car's ability to accelerate was spectacular. It could go from 0 to 100 km/h in 2.5 seconds, and reached 200 km/h in 7.3 seconds. This was an exceptional car in every respect and when it was launched there was no other car like it on the market. After the initial Chiron prototype created by Giugiaro, the task of designing the Veyron was given to Helmut Warkuss, the chief designer at Volkswagen. The car's styling drew on traditional elements of the marque, from Molsheim, such as the horseshoe radiator and cut-out side air intakes.*

*This Bugatti Veyron is one of 81 examples that left Molsheim's factories in 2007, with a total of only 252 units produced for this model.*

*Its first owner, a Belgian enthusiast, registered it on the 25th April 2007 and a plate affixed inside the car shows that this is the 3rd Veyron produced for Belgium. Its breathtaking design is highlighted by a colour combination that skilfully blends*





seulement 252 unités.

Son premier propriétaire, un amateur belge, l'a immatriculée le 25 avril 2007, et une plaque fixée dans le compartiment avant rappelle qu'il s'agit de la 3ème Veyron produite à destination de la Belgique. Sa ligne époustouflante est mise en valeur par une combinaison de couleurs qui mêle habilement le noir bleuté métallisé et le bleu métallisé. L'habitacle présente, quant à lui, un luxe inouï, avec ses sièges sport optionnels en cuir matelassé noir et gris, ses compteurs à cerclages d'aluminium, avec le compte tour au centre, le compteur gradué jusqu'à 420 km/h et le compteur de puissance qui culmine à 1001 cv ! La console centrale reprend l'apparence de l'aluminium bouchonné en hommage aux tableaux de bord

Bugatti Grand Prix des années 20 et l'on retrouve également les initiales « EB » sur le moyeu du volant à trois branches ou encore sur les sièges baquet. Immatriculée en 2019 aux Pays-Bas et totalisant 8 412 km lors de notre examen, la voiture a bénéficié d'une révision chez Bugatti en novembre 2022 alors qu'elle affichait 8 382 km. La facture de près de 29 000€ sera remise à l'acheteur.

Pierre angulaire de la renaissance de la marque Bugatti, la Veyron est une des créations automobiles les plus extravagantes du début du 21ème siècle, cet exemplaire en état exceptionnel, avec une combinaison de couleurs d'une grande élégance et un kilométrage très limité est une véritable œuvre d'art, prête à prendre la route.

*metallic bluish black and metallic blue. As for the interior, it offers an astonishing luxury, with its optional sports seats in black and grey quilted leather, its aluminium-framed speedometers with the rev counter in the centre, the speedometer graduated up to 420 km/h and the performance counter peaking at 1,001 hp! The central console recaptures the appearance of corked aluminium in tribute to the Bugatti Grand Prix dashboards of the 1920s; It's also worth mentioning the "EB" initials on the three-spoke steering wheel hub or on the bucket seats. Registered in 2019 in the Netherlands and totalling 8,412 km during our inspection, the car had a service at Bugatti in November 2022 when the mileage was at 8,382 km. The invoice of*

*almost €29,000 will be given to the buyer.*

*Cornerstone of the Bugatti brand revival, the Veyron is one of the most extravagant automobile creations of the early 21st century. In exceptional condition, with a colour combination of great elegance and very low mileage, this example is a real work of art and is ready to hit the road.*

## 2000 SPYKER C8 AILERON COUPÉ

Titre de circulation hollandais  
**Dutch title**

Châssis n° XL9BA12G39Z363253

375.000 - 450.000 €

• Performances exceptionnelles

• Une des 17 C8 Aileron fabriquées

• Faible kilométrage

• *Exceptional performance*

• *One of only 17 C8 Aileron manufactured*

• *Low mileage*



Depuis le lancement en 2000 au Salon de Birmingham de la Spyker C8, initiée par Victor Muller et Maarten de Bruijn, cette impressionnante supercar a connu plusieurs évolutions et a même pris part à plusieurs compétitions comme les 1000 Km du Nürburgring où elle a remporté en 2005 la deuxième place de la catégorie LM GT. Des versions tourisme sont également venues enrichir le catalogue de la marque, comme les Lavolette ou Preliator.

Celle qui nous intéresse ici est la C8 Aileron qui, dévoilée au Salon de Genève 2009, recevait le même moteur V8 Audi 4,2 litres que les autres C8, mais sous une carrosserie

plus longue et plus large. Comme ses devancières, son style reprenait le thème de l'aviation cher au constructeur, mais il abandonnait l'hélice propre aux modèles précédents au profit d'une turbine de réacteur.

La voiture que nous présentons ne compte que deux propriétaires dans son histoire, hollandais tous les deux. Elle fait partie des seulement 17 exemplaires fabriqués, dont une fut d'ailleurs livrée en boîte mécanique. Celle-ci est la seule livrée avec ces spécifications de couleurs avec un large éventail de détails en carbone. Elle est donc équipée d'une boîte automatique six rapports et son

*Since the launch of the Spyker C8 in 2000 at the Birmingham Motor Show, founded by Victor Muller and Maarten de Bruijn, this impressive supercar has undergone several evolutions and has even taken part in several racing events such as the 1,000 km of the Nurburgring where it claimed second place in 2005 in the LM GT class. Touring versions were also added to the manufacturer's catalogue, such as the Lavolette or Preliator.*

*Introduced at the 2009 Geneva Motor Show, this particular one here is the C8 Aileron, which had the same Audi 4.2-litre*

*V8 engine as other C8 versions but under a longer and wider bodywork. Like its predecessors, its style was inspired by the aviation theme which was dear to the manufacturer; it however abandoned the propeller (specific to previous models) in favour of a jet turbine.*

*This particular car has had only two owners in its history, both Dutch. It is one of only 17 units made, one of which was delivered with a manual gearbox. This is the only one that comes with these colour specifications with a wide range of carbon details. It is therefore equipped*



compteur n'affiche que 22 500 km d'origine. L'état impeccable de cette machine d'exception est à la hauteur de ses performances très élevées : ses 400 ch lui permettent d'accélérer de 0 à 100 km/h en 4,5 secondes, pour atteindre 300 km/h dans un habitacle qui combine luxe et sport, dans un environnement de matériaux nobles. Les Spyker sont rarissimes sur le marché et font partie de la grande famille élitiste des supercars. Pour amateur de voitures exclusives.

*with a six-speed automatic transmission and has a mileage of only 22,500 km from new. The immaculate condition of this exceptional machine reflects well on its very high performance: Its 400 hp enables the driver to accelerate from 0 to 100 km/h in 4.5 seconds and reach 300 km/h from the comfort of its interior, which combines luxury and sport, as well as an environment of quality materials. Spyker cars are extremely rare on the market and are part of the great elitist family of supercars. For enthusiasts of exclusive cars.*



## 1984 AUDI UR QUATTRO

Carte grise française  
French title

Châssis n° WAUZZZ85ZFA900517  
Moteur n° GV 000982

60.000 - 100.000 €

• Offerte par Audi au PDG  
d'Adidas

• Dans la même famille de 1984  
à 2021 !

• 88 342 km d'origine, peinture  
d'origine

• Given by Audi to the CEO of  
Adidas

• In the same family from 1984  
to 2021!

• 88,342 km since new, original  
paintwork



Véritable révélation du Salon de Genève 1980, l'Audi Quattro était la première voiture de série équipée d'une transmission intégrale permanente, technique qui faisait merveille, associée au 5 cylindres 2.0L turbo de 200 cv. Elle servit de modèle d'homologation pour les Groupe 4 du championnat du monde des Rallyes, avec le succès que l'on connaît. Cet exemplaire de l'année modèle 1985, est tout simplement exceptionnel, car il a été offert par Audi à M. Horst Dassler, PDG d'Adidas qui était alors partenaire des Jeux Olympiques, ainsi que nous l'a confirmé sa famille qui a conservé la voiture jusqu'en 2021. De couleur « Blanc Alpin », avec de nombreuses options telles que l'intérieur cuir noir, le toit ouvrant ou la climatisation, ce collector totalise à peine plus de 88 000 km d'origine, ainsi que le confirme le superbe bloc compteur digital. Nous avons été émerveillés par l'état de préservation de la voiture, qui n'a jamais été repeinte

à l'exception du bouclier avant qui avait des éclats de gravillons. Arrêtée depuis une dizaine d'années lors de son achat en 2021, la voiture a depuis bénéficié d'une révision mécanique avec remplacement de la distribution (pompe à eau incluse), du freinage, de la commande d'embrayage et nettoyage du système d'alimentation. Les jantes ont été repeintes avant de recevoir des pneumatiques neufs et le total des travaux est de 12 000€. C'est avec émotion que nous nous sommes glissés dans l'habitacle, dont la boîte à gants contient toujours les cassettes et les lunettes Porsche Design de son ancien propriétaire. Cet exemplaire est accompagné de ses carnets, incluant le carnet d'entretien tamponné, de son cric et de son gonfleur électrique d'origine. Modèle emblématique et recherché, cette UR Quattro offre une provenance exceptionnelle et un état de préservation rarissime, il s'agit d'une pièce de collection unique.

*An absolute revelation at the 1980 Geneva Motor Show, the Audi Quattro was the first production model with permanent 4-wheel drive – a feature that worked wonders – which was associated with 200bhp turbo 2.1-litre 5-cylinder engine. It was used as a homologation model for Group 4 of the World Rally Championship, which ended in its famous victory. This model year 1985 car is simply exceptional. It was given to Horst Dassler, CEO of Adidas, which was a partner of the Olympic Games, as confirmed by his family, who retained ownership right up until 2021. This collector's car in "Alpine white", with numerous options such as the black leather interior, the sunroof and air conditioning, has travelled a little over 88,000 km since new, as confirmed by the superb digital instruments. We were astonished by the preserved condition of this car, which has never been*

*repainted, with the exception of the front bumper, which had some gravel damage. Having not been driven for about ten years when it was purchased in 2021, the car has since had a complete mechanical overhaul, with replacement of the timing (including coolant pump), brakes and clutch control, and cleaning of the fuel system. The wheel rims were repainted before new tyres were fitted, and the works totalled €12,000. We couldn't help but feel emotional as we slid into the passenger compartment, where the glove box still contains the cassettes and Porsche Design glasses of the former owner. This car comes with its logbooks, including the stamped service logbook, its jack and its original electric inflator. An iconic and sought-after model, this UR Quattro has an exceptional provenance and an incredibly rare preserved condition. It is truly an exceptional collector's piece.*

## 1988 PORSCHE 930 TURBO 3,3L

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° WPOZZZ93ZJS000324  
Moteur n° 67J00427

100.000 - 150.000 €

- Française d'origine
- Matching numbers, matching colors
- Moteur refait par Porsche en 2020

- *Delivered new in France*
- *Matching numbers and colors*
- *Engine rebuilt by Porsche in 2020*



Ainsi que le confirme son attestation Porsche, cette 930 est sortie d'usine le 1er février 1988 à destination du marché français où elle fût immatriculée le 28 juillet suivant. Elle retenait l'élégante teinte « bleu marine métallisé » mariée à un intérieur tout cuir. Au titre des options, elle disposait du différentiel autobloquant, des sièges sport à réglage électrique et d'un toit ouvrant électrique. Dans le dossier qui l'accompagne se trouvent d'anciennes factures et des copies d'anciennes cartes grises. Son actuel propriétaire, amateur de voitures sportives, en a fait l'acquisition en 2020, séduit par son état de préservation et sa couleur recherchée. En amateur exigeant, il a confié le moteur chez Porsche au Mans pour une réfection complète, dont la facture totalise près de 22 000€. La voiture avait

alors 124 877 km et en totalise aujourd'hui un peu moins de 131 000. La carrosserie a été confiée à l'excellente carrosserie DAMY afin de recevoir une peinture complète, pour un montant de 13 800€. La belle sellerie d'origine a quant à elle pu être préservée, grâce à quelques soins réalisés par la sellerie Dreux. Les pneumatiques sont récents et en bon état, un échappement accessoire qui améliore la sonorité du flat 6 a été installé (l'élément d'origine sera fourni) et un coupe circuit est présent dans l'habitacle. Un double des clés, le carnet d'entretien partiellement tamponné et un dossier photographique de la restauration accompagnent cette 930 bestiale dont l'essai en compagnie du propriétaire a donné pleine satisfaction.

*As confirmed by its Porsche certificate, this 930 left the factory on February 1st 1988 for the French market, where it was registered on July 28th. It kept the elegant 'metallic navy blue' colour; teamed with an all-leather interior. Options included a locking differential, electrically adjustable sports seats, and an electric sunroof. The accompanying file features old invoices and copies of vehicle registration documents. Its current owner, a sports car enthusiast, acquired it in 2020, impressed by its condition and sought-after colour. This demanding collector took the vehicle to Porsche in Le Mans for a complete engine overhaul, the price tag coming in at almost €22,000. The clock read 124,877 km at the time and*

*just under 131,000 km today. The bodywork was entrusted to the renowned DAMY body shop for full paint job totalling €13,800. The stunning original upholstery is well preserved thanks to some careful work undertaken by the Dreux upholstery workshop. The tyres are new and in good condition, an ancillary exhaust system that improves the sound of the flat 6 has been fitted (the original is also provided), and there is a circuit breaker in the passenger compartment. A spare set of keys, the partially stamped service book, and a photographic record of the vehicle's restoration come with this beast of 930, which has been test driven with the owner to our full satisfaction.*

## 1992 CITROËN BX 16 SOUPAPES

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° VF7XBFC0002FC2573  
Moteur n° 10CWJ2 2000006

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

- Seulement 55 375 km d'origine
- Carnets, manuels de bord, bon de commande et facture d'achat !
- 2° main
- Superbement préservée

- *Only 55,375 km since new*
- *Logbooks, manuals, order form and purchase invoice!*
- *Second hand*
- *Superbly preserved*



Cette Citroën BX, superbement conservée, fut commandée le 16 novembre 1992 et livrée neuve quelques semaines plus tard par la concession Citroën Sodiva à Villejuif, comme l'atteste le bon de commande ainsi que la facture d'achat. Son premier propriétaire l'utilise essentiellement pour du trajet autoroutier entre Paris et Loches pendant plus de 26 ans. La BX est redémarrée après un long sommeil et la courroie de distribution casse. Le moteur est alors vérifié début 2018 par une entreprise spécialisée dans l'usinage et la mécanique de précision. La courroie, les soupapes et les joints sont remplacés mais le bloc est intact. Le directeur de l'établissement, séduit par son état de préservation, grâce à son faible kilométrage de moins de 54 000 km s'en porte acquéreur. Afin de parfaire

l'ensemble, il fait reprendre le système hydraulique par Citroën dès son achat. Sa dernière révision date de février 2023, effectuée par le garage Citroën de Loches, avec également un changement des pneumatiques et une nouvelle peinture pour les deux pare-chocs et le capot. Sa robe gris dolmen est rehaussée de jantes en alliage assorties et d'un filet rouge courant le long de la carrosserie en très bel état de préservation. Les sièges, baquets à l'avant, tous en bel état allient velours gris à un drap à chevrons noirs et blancs. Ce véritable collector encore en devenir est une occasion qui ne se présente que très rarement, conjuguant bel état de conservation, un historique limpide de cette version sportive avec ses 160 ch.

*This superbly preserved Citroen BX was ordered on 16 November 1992 and delivered new several weeks later by the Citroen Sodiva dealership in Villejuif, as attested by the order form and purchase invoice. Its first owner mainly used it to travel the distance between Paris and Loches for more than 26 years. The BX was recommissioned after a long break and the timing belt broke down. The engine was checked over at the beginning of 2018 by a company that specialises in machining and precision engineering. The belt, valves and seals were replaced, but the engine block remains intact. The company director was beguiled by its preserved condition – thanks to its low mileage of less than 54,000 km – and purchased*

*it. In order to perfect it, he had the hydraulics redone by Citroen after purchase. Its last service dates from February 2023 and was performed by the Loches Citroen garage, along with a tyre change and new paintwork for the bumpers and bonnet. Its dolmen grey paint is enhanced by matching alloy wheels and a red line running through the excellently preserved bodywork. The seats (bucket seats at the front), all in excellent condition, are upholstered in a combination of grey velvet and black-and-white chevron patterns. This 160bhp sporting model's excellent state of preservation and clear history come together in this very rare opportunity to acquire a true collector's car that is still in the making.*

## 1966 ALPINE A110 GT4

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 5251  
Moteur n° 688-03 27733

28.000 - 36.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

• Seulement 278 exemplaires  
produits

• 4 places dans une A110 !

• Le mythe Alpine accessible

• *Only 278 examples  
manufactured*

• *4 seats in an A110!*

• *The accessible Alpine legend*



Présenté au salon de Paris de 1962, le coupé Alpine A110 GT4 succède à l'A110S 2+2, dont il se veut une évolution plus habitable et esthétiquement plus convaincante grâce à sa partie arrière redessinée. Seules 278 unités auraient été produites, toutes motorisations confondues.

L'exemplaire que nous présentons, une version 1100L, a été mis en circulation le 9 juin 1966, tandis que sa sortie d'usine était intervenue en février de la même année. Il a été retrouvé dans une grange il y a peu, alors que son précédent propriétaire l'avait acheté aux enchères en 2014 séduit par sa rareté. Il ne tarda cependant pas à remiser son Alpine, auparavant immatriculée dans le Pas de Calais depuis 1982, ayant des difficultés à la conduire. La carrosserie a été anciennement repeinte et présente quelques défauts

liés à son âge. Elle est dotée de petites extensions d'ailes permettant de faire passer les traditionnelles jantes accessoires, très en vogue à l'époque. Dans le même esprit, les pare-chocs évoquent la Berlinette. Le moteur, de type 688-03, est quant à lui conforme au modèle V70. La sellerie en skaï noir est également conforme à l'origine et plutôt bien préservée, à l'exception de petites déchirures sur les assises de sièges avant. En 2023, le système de freinage a été révisé et le maître-cylindre remplacé, le moteur vidangé et le filtre à huile changé, le démarreur remis en état. Peu courante et digne d'intérêt, cette GT4 qui ne manque pas de charme pourra soit bénéficier d'une restauration, soit de travaux de fiabilisation tout en conservant les stigmates de sa vie passée.

*Launched at the 1962 Paris Motor Show, the Alpine A110 GT4 coupe succeeded the A110S 2+2, which was intended to be a more livable evolution and aesthetically more convincing thanks to its redesigned rear section. Only 278 units were produced, all engine versions combined.*

*As a 1100L version, this specific car was first registered on the 9th June 1966 despite leaving the factory in February of the same year. It was recently discovered in a barn, after it was purchased at auction in 2014 by its previous owner who was seduced by its rarity. However, he was quick to put his Alpine into storage, previously registered in the Pas de Calais since 1982, after having difficulty driving it. The bodywork was previously repainted and it has some age-related*

*imperfections. It is equipped with small wing extensions which enabled the optional traditional rims to have enough space (very fashionable at that time). In the same spirit, the bumpers evoked the Berlinetta. The type 688-03 engine meets the V70 standards. The black leatherette upholstery is also original and fairly well preserved, with the exception of a small tear in the seats front. In 2023, the braking system was serviced and the master cylinder replaced, the engine drained and the oil filter changed, as well as the starter which was reconditioned. Unusual and worthy of consideration, this charming GT4 could either benefit from a restoration or work to improve reliability while retaining the scars of its past life.*

## 1951 CITROËN TRACTION 15 SIX D

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° 701738  
Moteur n° PM 07168

30.000 - 40.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

• La berline traction la plus  
désirable

• Moteur d'origine

• Belle remise en état

• *The most desirable traction  
saloon car*

• *Original engine*

• *Beautiful restoration*



« Une routière incomparable » : c'est ainsi que la publicité Citroën vante les mérites de son vaisseau amiral. Présentée quatre ans après le lancement de la Traction, cette version haut de gamme est dotée d'un six cylindres 2,8 litres qui en améliore les performances. Elle bénéficie également d'un intérieur plus luxueux. L'aventure Peugeot Citroën DS nous a confirmé que l'exemplaire présenté était sorti d'usine le 6 janvier 1951 et que son numéro de moteur était bien celui d'origine. Achetée en 2011 par le grand-père des actuelles propriétaires afin de compléter sa collection de Citroën, elle avait dûores et déjà bénéficié d'une restauration. La carrosserie est saine et bien alignée dans l'ensemble. L'imposant pare-chocs avant est surmonté

des klaxons, mais également de longues-portées Marchal accessoires. A bord, la belle sellerie Pullman en drap gris, avec moquettes assorties, a visiblement été refaite anciennement et est agrémentée de cordons de maintien pour les places arrière ainsi que d'un soliflore sur le montant droit. L'imposant 6 cylindres démarre à la première sollicitation, notamment grâce à un allumage électronique et s'avère bien réglé. Toujours équipée de son système électrique en 6 volts, cette belle traction a été dotée d'un utile manomètre de température d'eau. Avec son allure d'avant-guerre et ses performances qui permettent d'envisager de longs voyages dans le confort, cette emblématique 15/6 attirera la sympathie dans chaque village traversé !

*“An unrivalled road car”: this is how Citroën's advert boasts about the worthiness of its flagship car. Introduced four years after the launch of the Traction, this top-of-the-range version was fitted with a 2.8-litre six-cylinder engine in order to improve performance. It also had a more luxurious interior. The LAventure Peugeot Citroën DS stated that this specific example had left the factory on the 6th January 1951 and its engine was indeed the original one. It had already benefited from a restoration when it was purchased in 2011 by the grandfather of the current owners, who wanted to complete his Citroën collection. The bodywork is healthy and well aligned overall. The impressive front bumper is surmounted*

*with horns and also long-range Marchal accessories. As for the interior, the beautiful Pullman upholstery in grey cloth (with matching carpets) has obviously been redone in the past and is embellished with holding ropes for the rear seats, as well as a vase on the right-hand pillar. The mighty engine starts straight away, thanks in particular to an electronic ignition which seems to be well adjusted. Still equipped with its 6-volt electrical system, this beautiful traction has been fitted with a useful water temperature gauge. With its pre-war look and its performance which enable the driver to do long journeys in comfort, this iconic 15/6 will attract the affinity in every village you drive through!*

## 1968 CITROËN DS 21 PALLAS

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° 4622664  
Moteur n° DX - 0318015080

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

- Moteur d'origine
- Désirable version Pallas
- Superbe intérieur d'origine

- **Matching numbers**
- **Desirable Pallas version**
- **Superb original interior**



Ainsi que nous l'a confirmé l'Aventure Peugeot Citroën DS, cette DS 21 Pallas est sortie d'usine le 23 septembre 1968, elle appartient de ce fait à l'année modèle 1969. Son élégante teinte « gris nacré » (ref. AC 95) mariée à un pavillon noir et une superbe sellerie en cuir havane lui confèrent une réelle distinction. Elle a été achetée en 2009 par le grand père des actuelles propriétaires, grand amateur de Citroën dont il avait rassemblé les modèles les plus emblématiques. Superbement préservé, cet exemplaire a été repeint et les alignements de carrosserie sont très satisfaisants. Cette DS a bénéficié d'un entretien régulier, notre essai ayant révélé un fonctionnement

satisfaisant et agréable. Le moteur DX est celui d'origine, il démarre à la première sollicitation et est bien réglé. Les pneumatiques sont en revanche anciens et pourront être remplacés. C'est lorsque l'on s'installe à bord que la surprise est de mise, face à la sellerie en cuir d'origine, parfaitement préservée, qui dégage une atmosphère particulièrement luxueuse. Le beau tableau de bord est quant à lui complété d'un autoradio Grundig d'époque et des ceintures de sécurité sont présentes à l'avant. Emblématique d'une conception du luxe à la française, cette DS Pallas à l'état de présentation homogène mérite de retrouver une belle collection.

*As confirmed by L'Aventure Peugeot Citroën DS, this DS 21 Pallas left the factory on the 23<sup>rd</sup> September 1968, it therefore relates to the 1969 model year. Its elegant "pearl grey" colour (ref. AC 95) combined with a black roof and superb Havana leather upholstery give it a real distinction. It was purchased in 2009 by the current owners' grandfather, a major Citroën enthusiast who had collected the most iconic models. Superbly preserved, this example was repainted and the bodywork's alignments are very decent. This DS has benefited from regular servicing, our road test indicated a*

*satisfactory and pleasant working order. It has the original DX engine; it starts straight away and is well tuned. On the other hand, tyres are old and would need to be replaced. The element of surprise is in order when you get on board, with the original and perfectly preserved leather upholstery which exudes a particularly luxurious atmosphere. The beautiful dashboard is enhanced with a Grundig car radio from that era and seat belts are included at the front. Emblematic of a French luxurious conception, this DS Pallas in a seamless original condition deserves to be part of a fine collection.*

## 1971 FIAT DINO 2,4L COUPÉ

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° 135BC0005209  
Moteur n° 135C000008190

30.000 - 50.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

- Même famille depuis l'origine
- Combinaison de couleurs d'origine
- Nombreux documents d'époque

- *In the same family from new*
- *Original colour combination*
- *Numerous original documents*



Ce coupé Fiat Dino, dans sa puissante version 2.4L, est remarquable à plus d'un titre. Il s'agit tout d'abord d'un des rares exemplaires vendus neufs en France, sur les 2414 produits. En effet, c'est le père de l'actuel propriétaire, homme d'affaire en région parisienne, qui en a fait l'acquisition auprès de l'agent Fiat de Villejuif, P. Le Baud, ainsi qu'en témoigne le livret de service après-vente d'origine que l'on retrouve aux côtés du barré rouge, des notices d'entretien et de la documentation d'origine de l'autoradio ! Homme de goût, il avait retenu l'élégante et peu répandue teinte « Blu Medio » (435) avec intérieur en tissus beige. Toujours garée au sec, la carrosserie est très saine et a simplement été repeinte anciennement. L'habitacle est quant

à lui d'origine et bien préservé, dans un état d'usage conforme aux 100 000 km parcourus depuis l'origine, justifiés par un dossier de factures et d'anciens contrôles techniques. Arrêté depuis quelques années et vendu sans contrôle technique, le beau coupé a été régulièrement démarré et nous avons pu constater le bon fonctionnement du moteur qui est bien réglé. Celui-ci aurait fait l'objet d'une remise en état sans qu'une facture correspondante n'ait été retrouvée. Après une réfection des freins et une révision générale de principe, cette Dino, vendue sans contrôle technique, saura vous gratifier des envolées lyriques de son V6 Ferrari, dont on ne se lasse pas et dont la fiabilité est avérée !

*This powerful 2.4L Fiat Dino coupe is truly remarkable in many ways. First of all, it is one of the few models to have been sold new in France out of the 2,414 produced. It was the father of the current owner, a businessman in the Paris region, who acquired it from the Fiat agent in the town of Villejuif, P. Le Baud, as evidenced by the original after-sales service booklet provided along with the 'barré rouge' (French vehicle information document), the maintenance manuals, and the original car radio documentation! A man with taste, he opted for the rare and elegant 'Blu Medio' (435) colour and beige interior fabrics. Always parked in dry conditions, the bodywork is in good condition and has simply been repainted in*

*the past. The state of the original and well-preserved interior is consistent with the 100,000 km on the clock, substantiated by a folder of invoices and past MOTs. Although off the road for a few years, this beautiful coupe, sold without technical inspection, was started regularly, and we can confirm that the well-tuned engine is in good working condition. The engine has been refurbished, but the corresponding invoice has been misplaced. After a brake repair and a general overhaul, the sound of this Dino with sought-after and reliable Ferrari V6 will truly be music to your ears!*

## 1973 CITROËN DS 23 PALLAS

Titre de circulation monégasque  
*Monegasque title*

Châssis n° 00FE0272

80.000 - 120.000 €

- Restauration totale par Garage du Lac - Vincent Crescia
- 120 000 € de restauration
- Un seul propriétaire de 1973 à 2019
- Equipée de la climatisation et des vitres teintées

- Total restoration by Garage du Lac - Vincent Crescia
- €120,000 worth of restoration work
- A single owner from 1973 to 2019
- Fitted with air conditioning and tinted glass



L'histoire de cette voiture est peu banale. Elle est vendue neuve par l'agent Citroën, M. Crescia père, Garage du Lac à Neuchâtel, à son premier propriétaire vivant dans la région. 46 ans plus tard, la recherche d'une Pallas saine pour le propriétaire actuel amène Vincent Crescia à retrouver cette voiture, avec moteur DX4 de 2.3L à carburateur et boîte à commande hydraulique, équipée en option de la climatisation et des vitres teintées. Elle est acquise par le Garage du Lac auprès du premier propriétaire, en première main, très saine, en vue d'une restauration complète. La restauration totale de cette DS durera deux années et la voiture sera livrée dans sa teinte d'origine gris clair, intérieur en tissu rouge. L'ensemble des photographies de chaque étape du travail effectué rend compte du haut niveau de finition et de détails de la restauration.

La voiture vient d'être revisée par un autre grand professionnel des

Citroën, SM2A, Jean-Michel Gallet, après 8000 km. La climatisation fonctionne parfaitement, la voiture est d'une grande douceur d'utilisation, sans bruit parasite.

Vincent Crescia est reconnu pour être un des plus grands spécialistes mondiaux de la restauration des Citroën, si ce n'est le meilleur. Son travail, récompensé à plusieurs reprises au Concours d'Elegance de Pebble Beach, est très impressionnant, allant jusque dans les moindres détails et étant intransigeant sur la qualité. Son carnet de commandes est plein et vous devrez faire preuve de patience pour avoir le bonheur de rouler dans une DS restaurée par ses soins, à moins d'acquiescer cet exemplaire qui revient à 160 000€ à son propriétaire actuel ! Une opportunité à ne pas manquer pour tout amoureux de ce modèle mythique et le plus performant.

*The history of this car is fairly unusual. It was sold new by the Citroën agent, Mr Crescia Sr., Garage du Lac in Neuchâtel, to its first owner, who resided in the region. 46 years later, the search for a Pallas in healthy condition on behalf of the current owner led Vincent Crescia to rediscover this car, with its 2.3-litre DX4 carburettor engine and hydraulically-controlled gearbox, equipped with air conditioning and tinted windows as options. Garage du Lac acquired the car from the original owner, first-hand and in very good condition, with a view to complete restoration. The total restoration of this DS will take two years, and the car will be delivered in its original light grey colour, with a red cloth interior. The photographs of each stage of the work show the high level of finish and detail in the restoration.*

*The car has only recently been serviced by another leading Citroën professional, SM2A, Jean-Michel Gallet, after 8,000 km. The air-conditioning works perfectly, and the car is very smooth to drive, without any noise.*

*Vincent Crescia is recognised as one of the world's leading specialists in Citroën restoration, if not the best. His work, which has won several awards at the Pebble Beach Concours d'Elegance, is very impressive, with attention down to the smallest detail and uncompromising on quality. His order book is full, and you'll have to be patient to have the pleasure of driving around in a DS that he has restored, unless, that is, you buy this example, which cost its current owner €160,000! This is an opportunity that is not to be missed by anyone who loves this legendary and top-performing model.*

## 1963 PORSCHE 356 B 1600 SUPER CABRIOLET

Titre de circulation allemand  
*German title*

Châssis n° 158127  
Moteur n° P\*703734\*

100.000 - 150.000 €

- Magnifique et rare état d'origine
- Deux propriétaires seulement depuis l'origine
- Matching numbers

- *Magnificent and rare original condition*
- *Only two owners since new*
- *Matching numbers*



Cette Porsche 356 B 1600 Super Cabriolet présente un double avantage : d'une part il s'agit d'une version très recherchée, combinant le plaisir du cabriolet et une version évoluée du 4-cylindres à plat 1600 qui développe 75 cv sur cet exemplaire. Et d'autre part elle présente un état d'origine d'une rare qualité.

Elle a été livrée neuve le 9 avril 1963 par l'intermédiaire de la société de distribution Mahag, de Munich, à sa première propriétaire, Mme von Redwitz, de Neuburg-an-der-Donau. Elle l'avait commandée de couleur gris héron avec sellerie en cuir noir, jantes chromées et porte-bagages chromé. En 1979, l'actuel propriétaire a pu acheter cette voiture directement à Mme von Redwitz et, malgré son état impeccable grâce à un entretien régulier, il a décidé en 1981 de la faire repeindre pour lui donner un nouvel éclat. Et ensuite, pendant 28 ans, il en a pris un soin extrême et ne l'a sortie qu'en été pour

se rendre dans sa maison de vacances du sud de l'Allemagne. Aujourd'hui, le compteur affiche quelque 110 730 km, ce qui correspond selon son propriétaire à son kilométrage d'origine.

Ainsi, cette voiture fait partie des très rares Porsche 356 qui sont encore dans leur état d'origine. Dans le cas de celle-ci, il est particulièrement bien préservé. S'installer à bord est un véritable voyage dans le temps, le cuir de la sellerie est celui d'origine, de même que le tissu de capote, celle-ci portant encore le numéro Porsche 79420 signifiant qu'elle a été adaptée spécialement à cette voiture. La magnifique patine que présente cette voiture lui procure un charme irrésistible, qui correspond à son histoire peu banale. Une rare opportunité de profiter d'une Porsche Cabriolet qui n'a pas été modifiée ni altérée par les travaux d'une remise en état.

*This Porsche 356 B 1600 Super Cabriolet has a double advantage: For the first part, it is a very sought after version, combining the pleasure of the cabriolet and a more innovative version of the 4-cylinder flat 1600 developing 75 hp on this particular example. As for the second part, it is presented in its original condition and in rare high standard.*

*Through the distribution company Mahag from Munich, it was delivered new on 9<sup>th</sup> April 1963 to its first owner Mrs. von Redwitz from Neuburg-an-der-Donau. She had ordered it in Heron Grey with black leather upholstery, chrome rims and chrome luggage rack. In 1979, the current owner was able to buy this car directly from Mrs von Redwitz and despite its immaculate condition (thanks to regular servicing), he decided to have it repainted in 1981 to give*

*it a new radiance. From then on and for the past 28 years, he took extreme care of it and only drove it in summer to go on holiday in southern Germany. It now has a mileage of 110,730 km which appears to be original according to its owner.*

*This car is therefore one of the very rare Porsche 356s that are still in their original condition. In this specific case, it is particularly well preserved. Getting on board is a real journey through time: the leather of the upholstery is the original one, as well as the fabric of the soft top, which still bears the Porsche number 79420 (meaning that it has been specifically adapted to this car). Its magnificent patina gives it an irresistible charm which matches well with its unusual history. A rare opportunity to enjoy a Porsche Cabriolet that has not been modified or altered by the restoration work.*

## 1957 VOLKSWAGEN COMBI SAMBA-BUS « 23 FENÊTRES »

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° 274460  
Moteur n° 1942209

90.000 - 120.000 €

- Vendu neuf en France
- Moteur et couleurs d'origine
- Version la plus recherchée

- *Sold new in France*
- *Matching numbers and colours*
- *Most sought-after version*



Véritable emblème pour des générations de voyageurs, le Combi a depuis longtemps acquis le statut d'icône dans le monde des collectionneurs, et sa version Samba à 23 fenêtres, avec son large toit ouvrant est devenu un graal.

L'exemplaire présenté est sorti d'usine en juillet 1957 puis fut vendu neuf en France le mois suivant, ainsi que le confirme son certificat Volkswagen. Il a ensuite été cédé en 1959 à Madrid et est resté de nombreuses années sous le sain climat d'Espagne.

Lors de sa remise en état, son coloris d'origine rouge « cire à cacheter » fut respecté, tandis que le marron du toit faisait place à un noir, jugé plus élégant. La sellerie est également conforme à la teinte « marron » de sortie d'usine et s'avère être en bon état.

Autre point fort, le moteur 1 192 cm<sup>3</sup> est toujours celui d'origine et fonctionne de manière satisfaisante.

Bien évidemment, les détails qui font le sel de ces versions ont été conservés : installation électrique 6 volts, flèches d'indication de direction, ou encore autoradio optionnel d'époque Blaupunkt. Sur le rudimentaire tableau de bord, le compteur affichait 23 208 km lors de notre examen. Provenant d'une collection très sélective, notamment sur le thème des Coccinelles et Combis, cet exemplaire est dans un état de préservation homogène, légèrement patiné et conforme à sa configuration d'origine. Nous avons eu plaisir à profiter de son habitacle lumineux dont les 9 places sont une véritable invitation au voyage. Il vous sera difficile de trouver un exemplaire français d'origine aussi bien préservé qui permettra à son nouveau propriétaire, au volant d'une pièce de collection pour connaisseurs, de procurer autant de bonheur à ses nombreux occupants qu'aux passants admiratifs.

*The iconic Combi has long since become a legendary motor for generations of travellers, and the 23-window Samba with broad sunroof is a prized treasure among collectors.*

*This vehicle left the factory in July 1957 and was sold new in France the following month, as attested by its Volkswagen certificate. It then made the journey to Madrid in 1959 where it would remain for many years in the lovely Spanish climate.*

*When the car was refurbished, its original 'sealing wax' red colour was maintained, while the brown roof was replaced by a more elegant black. The upholstery also respects the original factory brown colour and is in good condition.*

*Another plus point is the original 1,192 cc engine, which is still in good working condition. The details that make these*

*versions so special have of course been preserved, including the 6-volt electrical system, the indicator arrows, and the optional vintage Blaupunkt radio. The clock on the basic dashboard showed 23,208 km at the time of our inspection. Coming from a very selective collection, notably boasting Beetles and Combis, this vehicle has been uniformly maintained, lightly burnished, and is compliant with its original configuration. We loved the bright interior with 9 seats, which really entice you do head out on the road. You'll be hard pressed to find such a well-preserved original French collector's item for connoisseurs that will give its new owner the gift of delighting numerous passengers and impressing any passers-by.*

## 1961 JAGUAR TYPE E 3,8L ROADSTER FLAT FLOOR

Titre de circulation belge  
**Belgian title**

Châssis n° 876070  
Moteur n° R2491-9  
Boîte de vitesses n° EB1681JS

200.000 - 250.000 €

• Parmi les premiers planchers plats produits

• Restauration complète par Classic Car Service Restorations

• Couleur intérieur/ extérieur, moteur et boîte de vitesses d'origine

• Combinaison d'origine rarissime et exceptionnelle

• *Among the first flat-floor produced*

• *Complete restoration by Classic Car Service Restorations*

• *Original interior/exterior colours, engine, and gearbox*

• *Ultra rare and exceptional original colour combination*



Envoyée à l'importateur Jaguar Cars de New York, cette sublime Jaguar a été livrée neuve à Los Angeles le 21 novembre 1961 à un dénommé Ted Buky. Cette Jaguar Type E « plancher plat » fait partie des premiers exemplaires produits puisque le modèle a été dévoilé en mars au Salon de Genève. Elle a même été livrée à son premier propriétaire avant celle commandée par Frank Sinatra ! En 1975, elle a été vendue à son deuxième propriétaire, californien lui aussi, qui l'a gardée jusqu'en 2007. Entretemps, le moteur a été refait et cette voiture a

été repeinte en rouge, avec intérieur en cuir noir. En 2009, elle a été achetée par un propriétaire du New Jersey, puis exportée en Suède avant de revenir en Angleterre.

Plus récemment, elle a bénéficié d'une remise en état complète avec mise à nu et réfection de la carrosserie repeinte dans sa configuration d'origine, « Opalescent Bronze », intérieur sellerie cuir beige et capote fauve. Toute la mécanique a été restaurée avec grand soin, de même que le circuit électrique. Aujourd'hui de toute beauté, cette

*Received by importer Jaguar Cars in New York, this stunning Jag was delivered new in Los Angeles on 21 November 1961 to a Mr. Ted Buky. This 'Flat Floor' E-Type Jaguar is one of the first to have been produced, with the model being unveiled at the Geneva Motor Show in March. It was even delivered to its first owner before Frank Sinatra received the one he'd ordered! In 1975, it was sold to its second owner, also from California, who kept it until 2007. In the meantime, the engine was rebuilt*

*and the car repainted red, with black leather interiors. In 2009, it was purchased by a New Jersey buyer and later exported to Sweden before returning to England.*

*More recently, it underwent a complete overhaul with the bodywork being stripped and repainted in its original 'Opalescent Bronze', with beige leather upholstery and a tan soft top. All the mechanics and the electrical circuit have been restored with utmost care. This*



voiture est équipée de son moteur, de sa boîte Moss et de son système de freinage d'origine. Sa restauration est d'une grande qualité. Elle est accompagnée d'un certificat du Jaguar Daimler Heritage Certificate, de ses factures des travaux, de copies des papiers américains d'époque, d'une trousse à outils et de son cric d'époque. Rare exemplaire des débuts, cette superbe Type E est prête à apporter à son nouveau propriétaire les extraordinaires sensations que découvrirait l'automobiliste émerveillé des années 60.

*beauty is equipped with its original engine, Moss gearbox, and braking system. The restoration carried out is of high quality. It comes with by a Jaguar Daimler Heritage Certificate, invoices for the work done, copies of the original American papers, a tool kit, and its original jack. This superb E-Type is a rare classic from the early days, ready to bring its new owner the extraordinary thrills experienced by the enthralled motorist of the 1960s.*



## 1988 FERRARI 328 GTS

Carte grise française  
*French title*  
Châssis n° ZFFWA20B0000 76677  
50.000 - 70.000 €

• Même propriétaire depuis 2011  
• Superbe dessin Pininfarina  
• Expertisée en 2022

• *Same owner since 2011*  
• *Beautiful Pininfarina design*  
• *Appraised in 2022*



Dévoilée au salon de Francfort 1985, en tant que berlinette à moteur central arrière, la 328 remplace la 308 dans la gamme Ferrari. Le modèle progresse sur tous les plans par rapport à sa devancière : mécanique V8 de 270 chevaux, esthétique plus harmonieuse et habitacle à la finition améliorée.

Ajoutés à un comportement sain et sportif, la 328 connaîtra ainsi un fort succès avec une production de près de 7500 exemplaires. Nous vous présentons, ici, la plus désirable version de 328, la GTS avec son toit amovible façon targa, dans sa teinte d'origine : Rosso Corsa. Son actuel propriétaire l'a achetée à Monaco et l'a importée en France en 2011. Il a très peu roulé avec ces dernières années comme en attestent les relevés de kilométrages

sur les factures d'entretien : 483 km seulement depuis 2015 ! La dernière facture date de 2021 montre qu'une révision moteur standard a été réalisée et que le système de circuit d'essence a été entièrement revu. Accompagnée d'une expertise effectuée en septembre 2022, cette 328 GTS qui affiche 56 166 km au compteur est en état d'usage et pourra bénéficier de certains travaux esthétiques. Nous avons également constaté que les optiques escamotables ne fonctionnent pas. Comme toute automobile qui n'a pas beaucoup roulé ces dernières années, nous conseillons de procéder à une révision complète avant de pouvoir profiter pleinement de cette berlinette qui, grâce à son toit amovible, sera parfaite pour les beaux jours !

*Unveiled at the 1985 Frankfurt Motor Show as a mid-engine saloon, the 328 replaced the 308 in the Ferrari line-up. The model improved on its predecessor in every regard, with a 270bhp V8 engine, more harmonious styling and an improved cabin finish.*

*Combined with its clean and sporty handling, the 328 was a great success, with almost 7,500 examples produced. Here we present the most desirable version of the 328, the GTS, with its removable targa roof, in its original colour: Rosso Corsa. Its current owner purchased it in Monaco and imported it to France in 2011. He's driven it very rarely in recent years, as the mileage records on the service invoices*

*show: just 483 km since 2015! The latest invoice, dated 2021, shows that a standard engine overhaul was performed and that the fuel system was completely overhauled. The 328 GTS, which has 56,166 km on the clock, was serviced in September 2022 and would benefit from some cosmetic work. We also found that the retractable headlights are not working. As with any car that hasn't been driven much in recent years, we recommend a full service before you can take full advantage of this hatchback, which, thanks to its removable roof, is perfect for the sunny weather!*

## 1978 FERRARI 512 BB

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° F102BB\*25773\*  
Moteur n° F102B000\*00329

180.000 - 240.000 €

• Version à carburateurs la plus désirable

• Européenne d'origine

• Expertisée en 2022

• *The most desirable carburetor version*

• *European origin*

• *Appraised in 2022*



Au Salon de Turin 1971, Ferrari se décide enfin à lancer une voiture à moteur central. Commercialisée à partir de 1973, la 365 GT/4 BB est équipée d'un 12 cylindres à plat « boxer » placé derrière le pilote, d'où son nom de « Berlinetta Boxer ». En 1976, elle évolue en 512 BB et le moteur passe de 4,4 à 5 litres. Elle développe 360 ch et la voiture atteint 300 km/h.

L'exemplaire présenté a été immatriculé le 17 novembre 1978. D'après sa plaque d'importation, elle aurait été vendue par l'importateur Auto Becker à Düsseldorf. De la traditionnelle livrée « Rosso corsa » avec les bas de caisse de couleur noire, la carrosserie a été repeinte. L'intérieur en cuir noir

est agréablement patiné tandis que le compteur affiche 15 200 km. Son actuel propriétaire en a fait l'acquisition en 2015 à Monaco afin de compléter sa collection. En octobre 2022, la voiture a été expertisée et le document ne relevait « pas de traces de dommages » dans la rubrique « traces de chocs ».

Avec sa ligne à couper le souffle, sa mécanique hors du commun et son allure de prototype immatriculé, la Berlinetta Boxer est une des Ferrari les plus emblématiques, surtout dans cette version à carburateurs particulièrement désirable. Après une révision générale de principe, cet exemplaire saura satisfaire les amateurs de sensations fortes, sans l'artifice des aides à la conduite.

*At the 1971 Turin Motor Show, Ferrari finally decided to launch a mid-engine car. On sale from 1973, the 365 GT/4 BB was equipped with a 12-cylinder flat-six 'boxer' positioned behind the driver, hence the name 'Berlinetta Boxer'. In 1976, it was upgraded to the 512 BB and the engine was increased from 4.4 to 5 litres. It produces 360 bhp and the car can reach a top speed of 300 km/h.*

*The car on display was registered on 17 November 1978. According to its import plate, it was sold by the Auto Becker importer in Düsseldorf. The bodywork has been repainted in the traditional 'Rosso Corsa' livery with black sills. The black*

*leather interior has a pleasant patina, and the odometer reads 15,200 km. Its current owner acquired it in 2015 in Monaco, with a view to completing his collection. In October 2022, the car was appraised and the document states "no traces of damage" under the "impact marks" heading.*

*With its breathtaking lines, extraordinary mechanics and the look of a registered prototype, the Berlinetta Boxer is one of Ferrari's most iconic cars, especially in this particularly desirable carburettor version. After a general overhaul, this model will satisfy enthusiasts seeking thrills without the artifice of driving aids.*

## 1991 FERRARI 348 TS

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° ZFFKA36B0000 96202

60.000 - 80.000 €

• Son du V8 exceptionnel

• 51 700 km au compteur

• Expertisée en 2022

• *Exceptional V8 sound*

• *51,700 km on the clock*

• *Appraised in 2022*



La 348 n'est pas une Ferrari, le challenge est grand pour les équipes de Maranello qui doivent donner une descendance à la 328. Pour ne pas commettre d'impair, ils vont confier le dessin au talentueux et fidèle carrossier de la marque : Pininfarina. En 1989, la 348 voit le jour avec deux versions disponibles, la berlinette (TB) et la Targa (TS). Des flancs et un arrière qui rappellent ceux de la Testarossa, la fameuse grille en alu de la boîte de vitesses, de nouvelles jantes en étoile et un V8 3,4 litres de 300cv à donner des frissons... Le succès est au rendez-vous avec un délai de 4 ans pour obtenir un exemplaire neuf ! Notre collectionneur a acheté cette version TS en 2021. Une importante facture (11.000 €) de chez Pozzi indique que

l'embrayage a été refait. La voiture a très peu roulé depuis : seulement 133km, tandis que le compteur affiche un peu moins de 51 700 km. En carrosserie, la voiture présente bien. Certains éléments ont été repeints comme le pare-chocs avant récemment, mais la voiture conserve sa teinte d'origine : Rosso Corsa. L'intérieur est, quant à lui, très bien conservé et la baie moteur s'avère très propre. La voiture est livrée avec sa trousse à outils d'origine. Nous recommandons une révision générale avant de prendre la route sereinement avec cette version TS, ô combien désirable, qui a peu servi ces derniers temps.

*The 348 is a Ferrari like no other, and posed a significant challenge for the Maranello teams, who had to produce a worthy successor to the 328. To avoid making any mistakes, they entrusted the design to the brand's talented and loyal coachbuilder: Pininfarina. In 1989, the 348 was launched in two versions: the Berlinetta (TB) and the Targa (TS). The sides and rear are reminiscent of those of the Testarossa, the famous aluminium gearbox grille, new star wheels and a 300hp 3.4 litre V8 engine that will give you the shivers... This proved to be a hit, with a 4-year waiting time for new models! Our collector bought this TS version in 2021.*

*A large invoice (€11,000) from Pozzi indicates that the clutch has been rebuilt. The car has been driven very little since then: just 133 km, while the odometer shows just under 51,700 km. The car's bodywork looks good. Some elements have been repainted, such as the front bumper, but the car retains its original colour: Rosso Corsa. The interior is very well-preserved and the engine bay is incredibly clean. The car comes with its original tool kit. We recommend a general overhaul before taking to the road with peace of mind in this highly desirable TS version, which has seen little use in recent times.*

## 2007 FERRARI 599 GTB FIORANO FI

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° ZFFFD60B000153147  
Moteur n° 115968

120.000 - 160.000 €

- 15 585 km d'origine
- Superbe combinaison de couleurs
- Etat exceptionnel, nombreuses options

- 15,585 km from new
- Stunning colour combination
- Exceptional condition, several options



Avec la 599 GTB Fiorano présentée au Salon de Genève 2006, Ferrari distance la concurrence : le moteur 12 cylindres 6 litres, dérivé de la mythique Enzo, passe à 620 ch, ce qui en fait alors la Ferrari de route la plus puissante de tous les temps. Ce moteur est aussi un des rares, pour une version route, à dépasser la puissance spécifique de 100 ch/litre sans l'apport d'attributs extérieurs tels que le compresseur.

L'exemplaire présenté a été vendu neuf en Italie, dans la région de Rome, en mars 2007, ainsi que le confirme son carnet d'entretien. Sa livrée « Nero Daytona » met particulièrement en valeur son élégante ligne, rendue plus sportive grâce aux jantes 20" d'HGTE. Le superbe intérieur en cuir, agrémenté du pack carbone, tranche quant à lui avec distinction cette sobre teinte. Au titre des équipements optionnels, cette 599 dispose notamment des freins carbo-céramiques, du chargeur

6 CD, de la plage arrière et du tableau de bord gainés en cuir. C'est en 2017 que M. Decaux, membre de la famille à l'origine de la célèbre société JCDcaux, en a fait l'acquisition à Monaco, séduit par sa combinaison de couleurs et ses équipements optionnels judicieusement sélectionnés. En amateur soigneux, il avait également apprécié l'état de préservation de la voiture qui totalisait alors 11 950 km. La voiture totalise aujourd'hui 15 585 km et est dans un état de présentation remarquable, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur. Accompagnée de sa pochette contenant les carnets, du double des clés, et d'une expertise de 2017, elle a bénéficié d'une révision en 2019 à 13 918 km. Rares sont les exemplaires dans cet état de présentation qui séduira les amateurs les plus pointilleux.

*With the 599 GTB Fiorano introduced at the 2006 Geneva Motor Show, Ferrari outperformed the competition. Derived from the legendary Enzo, the 12-cylinder 6-litre engine increased to 620 hp, making it the most powerful Ferrari road car of all time.*

*This engine is also one of very few (for a road version) to exceed the specific 100 hp/litre power without the addition of external characteristics, such as the compressor.*

*This particular example was sold new in Italy (Rome region) in March 2007, as stated by its servicing logbook. Its "Nero Daytona" livery particularly enhances its elegant design, made sportier thanks to HGTE 20" rims. Complemented with the carbon pack, the gorgeous leather interior contrasts this sober colour with distinction. As*

*for the optional equipment, this 599 has carbon-ceramic brakes, a 6-CD changer, a rear shelf and a leather-trimmed dashboard. It was in 2017 that Mr. Decaux (a member of the family behind the famous JCDcaux company) acquired it in Monaco after being seduced by its colour combination and its carefully selected optional equipment. As a meticulous enthusiast, he also appreciated the car's original condition which then had a total mileage of 11,950 km. The car has now covered 15,585 km and is in an incredible original condition, both outside and inside.*

*Accompanied by its pouch containing booklets, duplicate of keys and a 2017 inspection report, it was serviced in 2019 at 13,918 km. Examples in this condition are rare and will seduce even the pickiest enthusiasts.*

## 2003 FERRARI 575 M MARANELLO FI

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° ZFFBT55B000132741  
Moteur n° 75685

120.000 - 160.000 €

- Seulement 12 227 km !
- Entretien suivi et à jour
- Kit Fiorano optionnel
- Splendide dessin

- Only 12,227 km!
- Consistent and up-to-date servicing
- Optional Fiorano Kit
- Beautiful design



Avec la 575M Maranello, présentée en 2002, Ferrari achève l'évolution de sa 550 grâce à de nombreuses améliorations justifiant la lettre « M », pour « modificata ». Le moteur passe à 5,75 L et développe dorénavant plus de 500 ch, ce qui permet de dépasser la barre des 300 km/h. Pour gérer cette impressionnante cavalerie, la voiture est équipée de suspensions actives. De plus, parallèlement à la boîte de vitesses six rapports traditionnelle, Ferrari propose en option, pour la première fois avec un V12, une boîte séquentielle « FI ».

L'exemplaire présenté a été vendu neuf le 12 mai 2003 à Köln, en Allemagne. De couleur « Girgio Titanio » avec intérieur « Nero », il est sorti d'usine équipé du désirable kit « Fiorano » (suspension abaissée et affermie, barre antiroulis de diamètre plus élevé, freinage et géométrie des trains améliorés), du système de navigation par satellite, du système audio « High power Hifi with subwoofer », des étriers de freins couleur aluminium, ou encore de la

plaque dédicacée argentée au tableau de bord. Son carnet d'entretien témoigne d'une maintenance suivie en Allemagne jusqu'en 2016, à 11 021 km, puis, c'est en février 2017 que la belle 575 a intégré la collection de M. Decaux, en souvenir d'un modèle similaire qu'il avait possédé. Un diagnostic complet indiquait alors une usure de l'embrayage de 23,09%. Depuis, la voiture a été révisée en juillet 2021 chez Fiorano Racing, à 11 754 km ; elle en affiche aujourd'hui 12 227 ! À l'image des autres voitures de la collection, cette Ferrari est dans un état exceptionnel, à l'intérieur comme à l'extérieur. La carrosserie dispose de films de protection sur le masque avant et les côtés. Elle est accompagnée d'une housse sur mesure, de la pochette contenant tous les carnets, ainsi que la lampe de poche. Sobre, bien équipée et entretenue, cette 575 M au kilométrage très limité est une véritable opportunité dont l'avenir en collection est assuré.

*With the 575M Maranello introduced in 2002, Ferrari achieved the evolution of its 550 thanks to multiple improvements justifying the letter "M" for "modificata". The engine increases to 5.75 L and now develops over 500 hp, which enables it to exceed the 300 km/h mark. To manage this impressive power, the car is equipped with active suspensions. Additionally and alongside the traditional six-speed gearbox, Ferrari offered the "FI" sequential gearbox as an option, which was a first for the V12 engine.*

*This particular car was sold new on the 12<sup>th</sup> May 2003 in Köln, Germany. Finished in "Girgio Titanio" colour with "Nero" interior, it left the factory equipped with the desirable "Fiorano" kit (lowered and stiffer suspension, larger diameter anti-roll bar, improved braking and axle geometry), navigation system via satellite, the "High power Hifi with subwoofer" audio system, aluminium coloured*

*brake callipers and even the silver autographed nameplate on the dashboard.*

*Its service logbook shows its servicing carried out in Germany until 2016 at 11.021 km; it was then in February 2017 that this beautiful 575 entered Mr. Decaux's collection, in memory of a similar model he had owned. A full diagnosis then indicated that the clutch was 23.09% worn. Since then, the car was serviced in July 2021 at Fiorano Racing with a mileage of 11,754 km; it now has 12,227 km on the clock! Like other cars in this collection, this Ferrari is in exceptional condition, inside and out. The bodywork has protective films on the front mask and the sides. It comes with a custom cover, the pouch containing all logbooks, as well as the flashlight. Sober, well equipped and serviced, this 575M with very low mileage is a true opportunity of which its future in collection is secured.*

## 1996 SUBARU IMPREZA 555 GT PRÉPARATION GR. N

Titre de circulation belge  
**Belgian title**  
Châssis n° JF1GC8LD3TG050752  
  
40.000 - 60.000 €  
Sans réserve / **No reserve**

- Superbe préparation Groupe N supervisée par Baudouin Lempereur
- Etat de conservation exceptionnel
- Bon de commande, carnets de service

- *Superb Group N preparation overseen by Baudouin Lempereur*
- *Exceptionally well preserved*
- *Order form, service books*

Cette voiture a été achetée neuve en 1996 directement par Baudouin Lempereur, ce qui vaut d'ailleurs une amusante anecdote : sur le contrat de vente signé avec Subaru Vilvoorde, il est stipulé que la Subaru devait rester exposée dans le showroom de la concession jusqu'en mars 1997, en échange de quoi elle fournissait à Baudouin Lempereur les autocollants 555 (marque de cigarettes, sponsor) que portaient les machines usine ! La voiture porte d'ailleurs la belle teinte bleu nuit 555 correspondant à cette livrée. Après avoir parcouru quelques milliers de kilomètres au volant de cette voiture, Baudouin Lempereur a décidé de la préparer pour le Groupe N. Il s'y est attelé en 1998 et 1999 en essayant de réunir les meilleures pièces disponibles. Ainsi, la voiture est équipée entre autres d'arceaux Safety Device accompagné de leur certificat de conformité, de sièges baquets Prodrive, d'un kit de projecteurs additionnels PIAA, d'une barre antirapprochement Sparco, d'échappements spécifiques, de

manomètres additionnels et d'un aileron arrière. Comme souvent sur les voitures de Baudouin Lempereur, la colonne de direction comporte une entretoise, spécialement réalisée par ses soins, pour l'adapter à sa taille, et dont la découpe affiche ici les chiffres 555 ! Sur le plan mécanique, le système de gestion électronique est doté d'une puce "Superchips" pour Impreza, de façon à bénéficier d'une puissance un peu plus élevée.

Depuis cette très belle préparation, la voiture n'a pratiquement pas roulé et se présente donc dans un état superbe. Elle est accompagnée de ses carnets d'origine, d'un ensemble de factures concernant la préparation, d'un ensemble de pièces détachées, et d'une fiche manuscrite de M. Lempereur décrivant les différentes étapes de cette préparation, en 1998 et 1999. C'est l'occasion unique de se mettre dans la peau d'un pilote qui voulait bien figurer en groupe N à la fin des années 1990 avec la voiture la plus en vue de son époque !

*This car was bought new in 1996 by Baudouin Lempereur himself, and there is an amusing story about his purchase of it: the sales agreement he signed with Subaru Vilvoorde stipulated that the Subaru was to remain on display in the dealer's showroom until March 1997, and in return the dealer would supply Lempereur with a set of the '555' stickers (the cigarette brand which sponsored the marque) used on the works cars! This car is, moreover, finished in the same attractive dark blue (555) as them. After covering a few thousand kilometres with the car, Lempereur decided to prepare it for Group N. He set about this in 1998 and 1999, trying to source the best available parts. Among other features, the car has therefore been equipped with a Safety Devices roll cage (complete with its certificate of conformity), Prodrive bucket seats, a set of additional PIAA lights, a Sparco*

*strut brace, special exhaust, extra gauges and a rear spoiler. As was often the case with his cars, Lempereur made a special adapter for the steering column to suit his height, and this is marked with the figures '555'. The electronic management system for the engine was fitted with a Superchips Impreza chip, in order to increase its power slightly.*

*Since this high-quality preparation was carried out, the car has hardly been driven, and it is therefore in superb condition. It comes with its original books, a set of bills for the Group N preparation, a collection of spare parts and a handwritten note from Lempereur describing the different stages of the work done in 1998 and 1999. This is a unique opportunity to put yourself in the shoes of a driver who wanted to make his mark in Group N at the end of the 1990s with the most highly regarded car of its time!*



## 1993 PORSCHE 964 CARRERA RS

Sans titre de circulation  
**Unregistered**

Châssis n° WPOZZZ96ZNS491988  
Moteur n° 62N82857

220.000 - 300.000 €

• État exceptionnel, Carnets, Belge d'origine (C22)

• Achetée neuve par Baudouin Lempereur, 8 677 km d'origine

• Magnifique teinte MaritimBlau (L38) d'origine

• Exceptional condition, books, of Belgian origine (C22)

• Purchased new by Baudouin Lempereur, 8,677 original km

• Magnificent original MaritimBlau (L38) paint work



Cette voiture présente plusieurs caractéristiques exceptionnelles, à commencer par son kilométrage : elle affiche 8 677 km d'origine. De plus, elle a été achetée neuve chez Porsche Liège par le grand collectionneur Baudouin Lempereur, dont nous avons vendu la collection de gpB en 2022. Il s'agit donc d'une rare 964 RS belge d'origine, correspondant au code C22. Elle possède d'ailleurs la plaque relative à son importation par D'Ieteren. Comme nous l'apprend son carnet de service, elle a été livrée le 10 avril 1993 et elle a fait l'objet d'une révision chez Porsche le 20 octobre 1994, correspondant à la révision de routine des 3 000 – 4 000 km. Notre collectionneur profitait de sa 964 RS avec parcimonie, en plaque garage, ce qui explique pourquoi il ne l'a jamais immatriculée.

Baudouin Lempereur avait choisi une teinte emblématique de ce modèle, « Maritimblau » code L38. La voiture est toujours restée dans la famille, soigneusement préservée, et la voiture n'a, semble-t-il, jamais été repeinte.

Comme sur toutes ses voitures, étant de grande taille, Baudouin Lempereur a conçu lui-même une entretoise pour pouvoir installer un autre volant et trouver la position de conduite idéale. Il a gardé le volant d'origine, qui est resté dans un état quasi-neuf et qui est vendu avec la voiture. Cette 964 RS stupéfiante d'origine est toujours équipée de ses jantes en magnésium, et les sièges baquets réglables en cuir rappelant la teinte extérieure sont dans un superbe état de conservation.

*This car has a number of exceptional features, starting with its mileage: it shows 8,677 original km. What's more, it was bought new at Porsche Liège by the great collector, Baudouin Lempereur, whose gpB collection we sold in 2022. It is therefore a rare Belgian 964 RS, bearing the C22 code. It also has the plate relating to its import by D'Ieteren. As we know from its service history, it was delivered on 10 April 1993 and underwent a service at Porsche on 20 October 1994, corresponding to the routine 3,000 - 4,000 km service. Our collector used his 964 RS sparingly, with a professional plate, which explains why he never registered it.*

*Baudouin Lempereur chose an iconic colour for this model, "Maritimblau" code L38. The car has always remained in the family, carefully preserved, and appears never to have been repainted.*

*As with all his cars, being tall, Baudouin Lempereur designed a spacer himself so that he could fit another steering wheel and find the ideal driving position. He has retained the original steering wheel, which remains in almost new condition and is being sold with the car. This stunning original 964 RS is still fitted with its magnesium wheels, and the adjustable leather bucket seats are in superb condition.*

*The Carrera RS, which took its legendary name from the 2.7 RS, was a sports version derived*



La Carrera RS, qui reprenait la légendaire appellation de la 2.7 RS, était une version sportive dérivée de la Carrera 2, destinée au Groupe N/GT. Dotée du moteur 3,6 litres 260 ch, elle était allégée grâce à l'usage de matériaux spéciaux et une réduction de l'équipement, selon une méthode largement maîtrisée par la marque. Son poids était inférieur de 160 kg par rapport à celui de la Carrera 2 de série, et la production a dépassé à peine 2 500 exemplaires. Il s'agit donc d'une voiture à la fois rare et performante (elle dépassait 260 km/h).

L'exemplaire que nous proposons étant dans un état d'origine rare, il répondra parfaitement aux exigences d'un collectionneur voulant conserver un exemplaire de ce modèle emblématique dans un état de préservation unique.

*from the Carrera 2, intended for the N/GT Group. Equipped with a 3.6-litre 260 bhp engine, it was made lighter through the use of special materials and a reduction in equipment, according to a method largely mastered by the brand. It weighed 160 kg less than the production Carrera 2, and barely more than 2,500 were produced. It was therefore a car that was both rare and delivered high performance (it exceeded 260 km/h).*

*As the example we are offering is in a rarely found original condition, it will perfectly meet the requirements of a collector who wants to look after an example of this iconic model in a unique state of preservation.*



## 1969 FORD ESCORT MKI RSI600

Sans titre de circulation  
**Unregistered**

Châssis n° BBATHL60034

70.000 - 100.000 €  
Sans réserve / No reserve

- Belle préparation d'époque
- Probablement utilisée par la championne de Belgique Yvette Fontaine
- Performant aussi bien en rallye qu'en circuit

- *Superb period preparation*
- *Probably used by Belgian champion Yvette Fontaine*
- *Suitable for circuit or rally use*



Lorsque Baudouin Lempereur a fait l'acquisition de cette voiture, il lui a été confirmé qu'elle avait été utilisée par Yvette Fontaine, célèbre Championne de Belgique de la catégorie tourisme en 1969 et 1970. Tout porte à croire en effet que cette Ford Escort conduite à droite puisse avoir été celle de la pilote belge. Elle offre une présentation superbe, dans les teintes propres à la pilote, jaune avec capot vert. La préparation de cette voiture est digne des meilleures machines de l'époque. La carrosserie a été produite à l'usine Ford "Advanced Vehicle Operations" ("AVO"), où étaient assemblés les versions sportives de l'Escort, puis certaines déclinaisons de la Capri. La première RSI600 sortie de cette usine a d'ailleurs fait l'objet d'une cérémonie spéciale, en présence de Graham Hill.

Pour revenir à la voiture, la caisse affiche les particularités propres à certaines productions "AVO", comme l'absence de découpe pour la batterie, à l'avant droit. Et comme la plupart des Ford de compétition de l'époque, elle est dépourvue de numéro de châssis frappé. Les nombreux

renforts traduisent le soin apporté à la fabrication de cette machine de compétition, dont les capots avant et arrière sont en polyester. Si l'arceau boulonné est bien d'époque, il n'est plus homologué.

Du côté mécanique, nous vous conseillons de consulter le catalogue en ligne pour une description plus détaillée. Le coffre reçoit la batterie et la roue de secours, le compartiment arrière étant occupé par un réservoir de carburant de 50 litres, en aluminium. A l'avant, le poste de conduite présente le pédalier correct et le tableau de bord d'époque avec son gros compte-tours, ainsi que des sièges baquets OMP.

Il est rare de trouver une voiture affichant une préparation aussi soigneusement restaurée et préservée. Très belle Groupe 2 avec certaines améliorations Groupe 4, cette Escort, vendue avec un certificat de conformité Ford (Belgium) d'époque, ne manquera pas de se faire remarquer dans les plus prestigieuses courses historiques après une indispensable révision d'usage, tant sur le plan esthétique que sur celui des performances.

*When Baudouin Lempereur bought this car, he was confirmed it had been driven by Yvette Fontaine, the famous Belgian Touring Car Champion of 1969 and 1970. Everything leads us to believe that this right-hand drive Ford Escort could have been used by the Belgian driver. In superb condition, it is presented in the driver's colours of yellow with a green bonnet. This car has been prepared to a standard worthy of the best machines of this period. The bodywork was built at the Ford factory for "Advanced Vehicle Operations" ("AVO") where the sporting versions of the Escort were assembled and also certain Capris. The first RSI600 to come out of this factory was the subject of a special ceremony attended by Graham Hill.*

*Returning to our car, the body has some special features specific to particular "AVO" productions, such as the absence of a battery cut-out on the front right-hand side, and like most competition Fords in period, there is no stamped chassis number.*

*The numerous reinforcements reflect the attention paid to the assembly of this competition machine, with its fibreglass boot and bonnet. The bolted roll-cage is undoubtedly period but no longer compliant.*

*On the mechanical side, we advise potential bidders to read the complete description on the online catalogue. The battery and spare wheel sit in the boot, with the rear section taken by a 50-litre aluminium fuel tank. In the cockpit, the car has the correct pedals, a period dash with large rev counter, and OMP bucket seats.*

*It is rare to find a car as meticulously prepared and preserved as our example. A superb Group 2 car with certain Group 4 upgrades, this Escort, sold with a period Belgian Ford certificate of conformity, will attract attention at the most prestigious historic rallies, for its appearance and its performance, after a necessary overhaul.*

## 2006 DODGE VIPER SRT 10 GT3

Véhicule de compétition  
**Competition car**

Châssis n° VCC C76

140.000 - 180.000 €

• Très active en course de 2006 à 2012

• Modèle très compétitif en catégorie GT3

• Prête à reprendre la piste

• *Very active in motorsport between 2006 and 2012*

• *Very competitive model in the GT3 category*

• *Ready to go back on the track*



Engagée par Pouchelon Racing, de Castres, la Viper SRT 10 que nous présentons a pris part à la saison 2006 du championnat FIA GT3, la première de sa carrière en course. Avec successivement plusieurs pilotes (Simon, Petit, Duqueine, Reid, Demigneux, Lacroix, Khan, Rousselot, Lesoudier, Stanton et Leclerc), elle a terminé huit épreuves en signant une deuxième place de catégorie à Pau et Oschersleben. En 2008, elle a couru sous les couleurs du Revalois Racing Team (proche de Castres) et a pris le départ de sept manches du Championnat FFSA GT3 entre les mains de Morel et Rosier avec comme meilleur résultat une sixième place de catégorie à Spa. L'année suivante elle a participé à quelques épreuves du Championnat FFSA sous l'égide de Car Speed (entre les mains de Destembert et Cabirou) et, en 2010, elle retrouvait Pouchelon Racing pour cinq manches du Championnat FFSA avec comme pilotes Duqueine et Cayrolle.

En septembre 2010, par l'intermédiaire d'Alexandre Pouchelon, elle a été achetée par

l'actuel propriétaire qui l'a encore engagée aux saisons 2011 et 2012 du Championnat FFSA GT, pilotée par E. France, F. Rosier et F. Morel. Une panne mécanique sur le circuit Paul Ricard a signifié la fin de la saison. A la fin de l'année 2012, le moteur a fait l'objet d'une révision complète pour éliminer la cause de la panne, avec en particulier remplacement des capteurs, bobines, joints moteur et poussoirs hydrauliques. La voiture a été ensuite remise en piste pendant quelques années.

En 2020, cette Viper a été inscrite au Championnat d'Europe FIA GT3 organisé par Stéphane Ratel Organisation, pour répondre à l'obligation d'avoir trois voitures par écurie. Préparée par le garage Pouchelon, elle bénéficie des dernières évolutions du modèle.

Voiture extrêmement puissante grâce à son V10 de plus de 8 litres, la Viper SRT 10 a été déclinée en une version GT3 remarquablement compétitive. Les amateurs ne manqueront pas d'accorder au présent exemplaire tout l'intérêt qu'il mérite.

*Entered by Pouchelon Racing from Castres, this particular Viper SRT 10 competed in the 2006 FIA GT3 Championship season, the first of its racing career. The car finished eight races with several drivers in succession (Simon, Petit, Duqueine, Reid, Demigneux, Lacroix, Khan, Rousselot, Lesoudier, Stanton and Leclerc), including second place in its class at Pau and Oschersleben. In 2008, it raced under the Revalois Racing Team livery (near Castres) and competed in seven rounds of the FFSA GT3 Championship in the hands of Morel and Rosier, with the best result of sixth place in its class at Spa. The following year, it took part in a few rounds of the FFSA Championship under the aegis of Car Speed (in the hands of Destembert and Cabirou) and in 2010, it was part of Pouchelon racing for five rounds of the FFSA Championship with Duqueine and Cayrolle as drivers.*

*In September 2010 and through Alexandre Pouchelon, the current owner acquired it and entered it again in the 2011 and*

*2012 FFSA GT Championship seasons, driven by E. France, F. Rosier and F. Morel. A mechanical breakdown on the Paul Ricard circuit meant the end of the season. At the end of 2012, a complete rebuild was carried out on the engine to eliminate the cause of its breakdown, including the replacement of sensors, coils, engine seals and hydraulic valve lifters. The car was then stored for a few years.*

*In 2020, this Viper was entered in the FIA GT3 European Championship organised by Stéphane Ratel Organisation, in order to meet the requirement of having three cars per team. Prepared by the Pouchelon garage, it benefited from the latest developments available for this model.*

*As an extremely powerful car thanks to its V10 engine of over 8 litres, the Viper SRT 10 was developed in a remarkably competitive GT3 version. Enthusiasts will not fail to give this car all the attention it deserves.*

## 2010 ASTON MARTIN VS VANTAGE GT2

Véhicule de compétition  
*Competition car*

Châssis n° GT2/005

500.000 - 800.000 €

- Deux saisons de course complètes au Japon
- Éligible à certaines épreuves historiques dont Le Mans Classic
- Entretien suivi, nombreuses pièces détachées

- *Two full racing seasons in Japan*
- *Eligible for certain historic events including Le Mans Classic*
- *Regular servicing, many spare parts*



Cette voiture a démarré sa carrière en 2010 en participant au Japon à la série Super GT, dans la catégorie GT 300. Engagée par l'équipe A Speed, elle a pris part à dix manches entre les mains des pilotes Hiroki Yoshimoto et Hideshi

Matsuda, et en a terminé sept. L'année suivante, elle a participé aussi à l'intégralité de la saison avec cette fois Hiroki Yoshimoto et Kasuki Hoshino et, à nouveau, dix manches et sept présences à l'arrivée (dont deux victoires>>>

*This car started its career in 2010 by taking part in the GT 300 class of the Super GT series in Japan. Entered by the A Speed team, it raced in ten rounds and finished seven of them with Hiroki Yoshimoto and Hideshi Matsuda*

*at the wheel. The following year, it also participated in the entire season with this time Hiroki Yoshimoto and Kasuki Hoshino and again, seven race finishes out of ten (including two class victories).>>>*





>>> de catégorie).

En 2012, on retrouve cette voiture lors d'une seule épreuve de la série japonaise (les 300 Km d'Okoyama) puis, en 2014, au Challenge Cup Japan (avec deux victoires de catégorie) et à l'Aston Challenge Japan (victoire). En 2015, elle remporte sa catégorie lors d'une manche du Challenge Cup Japan et termine deuxième de l'Aston Challenge Japan. Elle participe aussi au Mans Festival 2015 où elle remporte la troisième place de sa catégorie.

En 2019, elle a été achetée par l'actuel propriétaire à RMD, l'entreprise belge créée par Marc Devis et spécialisée dans les voitures de compétition. Elle a ensuite participé en 2021 et 2022 aux épreuves organisées par Peter Auto, dont le Mans Classic en 2022.

Aujourd'hui entretenue par Équipe Europe, elle est accompagnée par un très grand nombre de pièces détachées dont nous invitons les acheteurs intéressés à consulter la liste. L'Aston Martin V8 Vantage GT2 a fait partie des grandes animatrices des championnats auxquels elle a participé et, aujourd'hui, elle constitue une concurrente sérieuse lors des épreuves historiques. Le présent exemplaire en est une excellente représentante.

*>>>In 2012, this car took part in a single event of the Japanese series (the 300 km of Okoyama) and then in 2014 at the Challenge Cup Japan (with two class victories), as well as the Aston Challenge Japan (winner). In 2015, it won its category in a round of the Challenge Cup Japan and took second place in the Aston Challenge Japan. It also took part in the 2015 Le Mans Festival and claimed third place in its class.*

*In 2019, it was purchased by the current owner from RMD, the Belgian company specialised in racing cars, created by Marc Devis. It then participated in events organised by Peter Auto in 2021 and 2022, including Le Mans Classic in 2022.*

*Serviced nowadays by Equipe Europe, it is accompanied by a very large number of spare parts, the list of which we invite interested buyers to consult. The Aston Martin V8 Vantage GT2 has been one of the biggest stars of championships it has taken part in and it is today a serious contender in historic events. This is indeed an excellent example.*





## 1990 PORSCHE 962 C

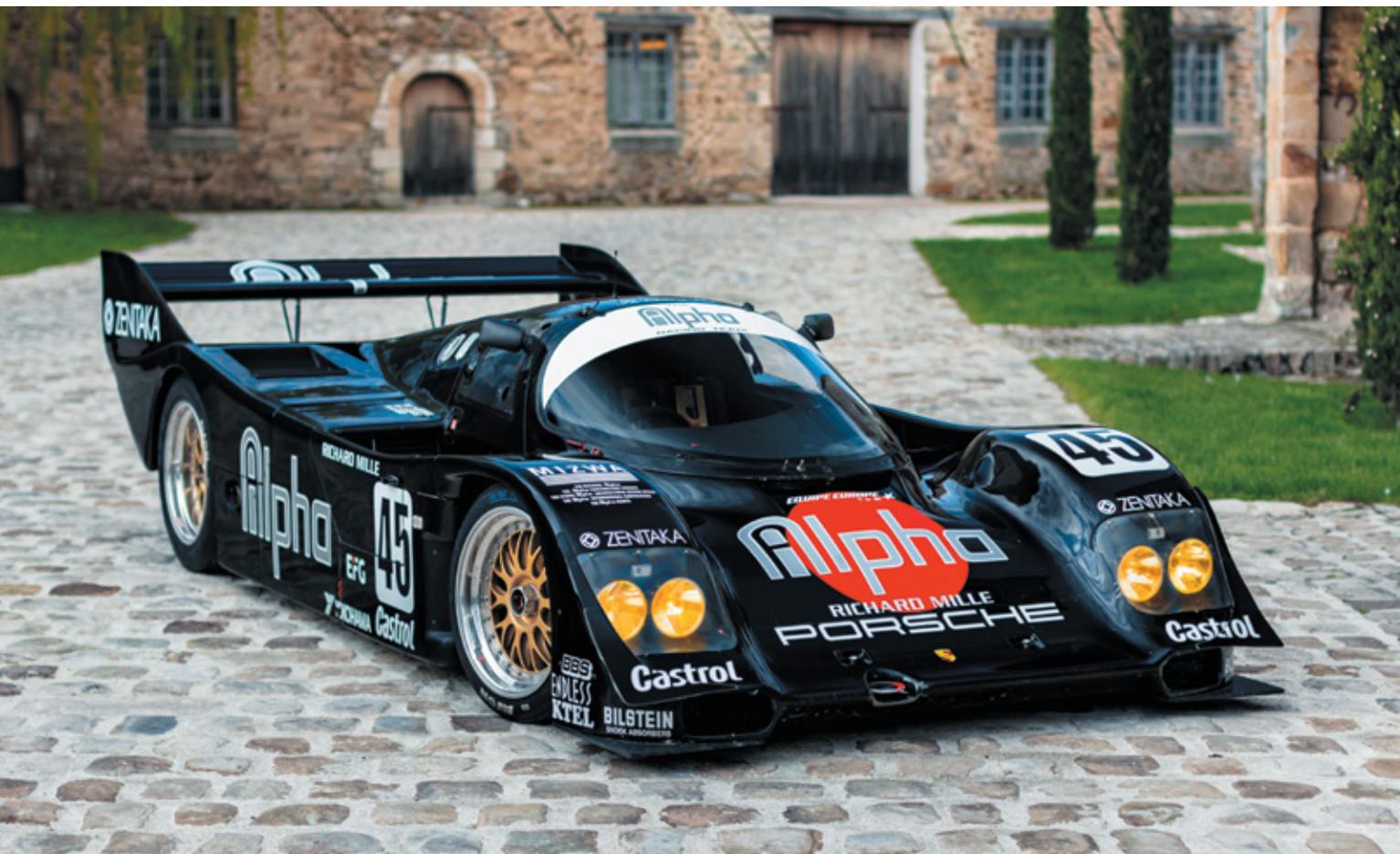
Véhicule de compétition  
*Competition car*

Châssis n° 962-154

1.500.000 - 1.800.000 €

- Fabuleuse 3<sup>ème</sup> place aux 24 Heures du Mans 1990
- Pilotée par Derek Bell au Championnat d'endurance du Japon 1990
- Restaurée, éligible aux plus beaux événements historiques

- *Incredible 3<sup>rd</sup> place podium finish at the 1990 24 Hours of Le Mans*
- *Driven by Derek Bell at the 1990 Japanese Endurance Championship*
- *Restored, eligible for the best historic racing events*



Le Mans 1990 : l'équipe Alpha Racing retient son souffle... A une heure de l'arrivée, leur Porsche 962 n°45 est quatrième et tourne comme une horloge derrière deux Jaguar d'usine et la Porsche 962 de Brun Motorsport. Soudain, à un quart d'heure de l'arrivée, une exclamation traverse le stand : la Porsche Brun est au ralenti dans la ligne droite des Hunaudières, dans un gros panache de fumée. C'est triste pour l'équipe Brun, mais la Porsche n°45 se retrouve troisième !

Pour l'Alpha Racing Team, cette

place sur le podium, derrière deux Jaguar d'usine, est un extraordinaire accomplissement. C'est la première voiture privée devant les Nissan et Toyota d'usine et les 18 autres Porsche 962 C engagées dans la célèbre épreuve sarthoise. M. Nanikawa, propriétaire de l'écurie et passionné de sport automobile, a de quoi être fier, d'autant que c'est la première fois qu'une voiture inscrite par un Japonais monte sur le podium du Mans. Elle est pilotée par un trio britannique composé de David Sears, Tiff Needell et Anthony

*Le Mans 1990: team Alpha Racing is on tenter hooks... With an hour to go, #45, their Porsche 962, is in fourth place and running like clockwork behind two factory Jaguars and the Brun Motorsport Porsche 962. There's just a quarter of an hour to go when a loud gasp suddenly echoes through the pits; the Brun Porsche is idling on the Hunaudières straight amidst a large plume of smoke. It's a sad moment for the Brun team, but the #45 Porsche is now third!*

*For the Alpha Racing Team, this podium finish, just behind two factory Jaguars, is an extraordinary achievement. It was the first private car ahead of the factory Nissan and Toyota and the 18 other Porsche 962 Cs to enter the famous 24-hour event. Mr. Nanikawa, the team owner and motorsport enthusiast, has a lot to be proud of, especially since this is the first time a car entered by a Japanese participant has made it to the podium at Le Mans. It's headed up by British trio David*



962 154, 1990 24H of Le Mans, David Sears / Tiff Needell / Anthony Reid © ACO

Reid et l'équipe est dirigée par un Américain expérimenté, Gary Cummings, qui a réuni une équipe mixte d'une dizaine de Japonais, Américains et Français. Ce qui est particulièrement intéressant dans cette aventure, c'est qu'elle est relatée par un membre de l'équipe, Martin Raffauf, dans un article intitulé « Doing things right — Le Mans 1990 ».

Ami de Gary Cummings, pilote à ses heures et, pour cette occasion, assistant des mécaniciens dans

les stands, Martin Raffauf décrit une voiture très bien préparée et une équipe très professionnelle, organisée avec beaucoup de soin. Mais le passage le plus intéressant de son récit concerne le choix de la carrosserie, rendu difficile par l'apparition cette année-là des deux chicanes de la ligne droite des Hunaudières : « Avec l'ancienne ligne droite, » rappelle Raffauf, « la configuration était assez simple, complètement orientée vers la vitesse maxi. La 962 était équipée de la queue longue et d'un avant >>>

*Sears, Tiff Needell, and Anthony Reid, and the crew is led by an experienced American, Gary Cummings, who has brought together a melting pot of Japanese, American, and French team members. Something particularly interesting about this adventure is its retelling by team member Martin Raffauf in an article entitled 'Doing things right - Le Mans 1990'.*

*A friend of Gary Cummings, a driver in his own right, and,*

*on this occasion, an assistant to the mechanics in the pits, Martin Raffauf describes a very well-prepared car and a very professional team, all put together with the utmost care. But perhaps the most interesting part of his account concerns the choice of bodywork, which was made difficult following the appearance of the two chicanes on the Hunaudières straight that year: "With the old straight," recalls Raffauf, "the configuration was quite simple, completely >>>*



962 154, 1990 24H of Le Mans, David Sears / Tiff Needell / Anthony Reid © ACO



>>>différent, l'objectif étant la traînée la plus faible et la vitesse la plus élevée. L'usine Porsche avait indiqué que selon les simulations par ordinateur, même avec les chicanes la queue longue et le minimum d'appui était la meilleure solution. »

Mais l'équipe Alpha a apporté deux jeux de carrosserie, avec arrière court (« sprint ») et long (« Le Mans »), et compte bien se faire sa propre opinion en les testant pendant les essais. Des modifications sont également apportées pour permettre un échange plus rapide des deux versions, et l'aile de la queue courte est un Gordon Horn testé au Japon. Au cours des essais, les

pilotes s'orientent vers la version sprint avec l'avant modifié. « Nos pilotes trouvaient la voiture plus facile à piloter dans cette configuration, surtout au freinage. Et les pneus semblaient mieux résister. Toutes les autres 962, sauf celle de l'équipe Brun, ont adopté la queue longue, y compris les voitures quasi-usine de Joest. Porsche est venu nous voir et nous a indiqué que nous faisons une grosse erreur. » Les 18 Porsche 962 sont entre les mains d'écuries privées mais l'usine est là pour leur apporter son assistance.

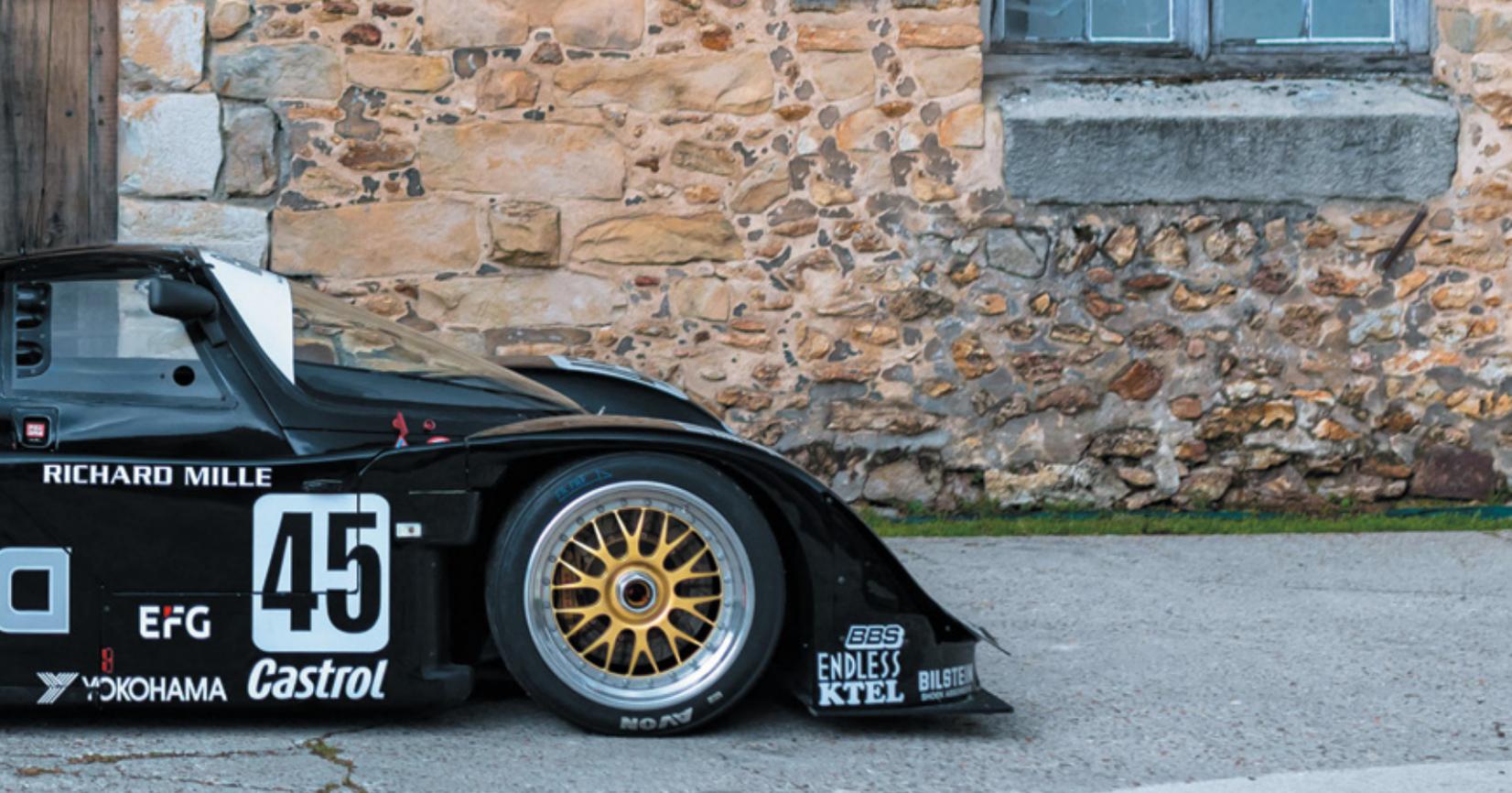
Raffauf poursuit : « Nous avons démarré la course régulièrement et au bout de quelques heures Hans Stuck [vainqueur des 24 Heures

*>>> focused on top speed. The 962 was fitted with the long tail and a different front end, the aim being the lowest drag and the highest speed. The Porsche factory said that according to computer simulations, even with the chicanes a long tail and minimum downforce was the best solution."*

*But the Alpha team has two sets of bodywork at the ready anyway, with short (sprint) and long (Le Mans) rear ends, and the crew plan to make up their own minds by testing them during practise. Modifications have also been made to allow a quicker exchange between the two versions, and the short tail fin is a Gordon Horn tested in Japan. During practice,*

*the drivers opt for the preferred sprint version with the modified front end. "Our drivers found the car easier to drive in this configuration, especially under braking. And the tyres seemed to hold up better. All the other 962s, except for the Brun one, went for the long tail, including Joest's near-factory cars. Porsche came to us and told us we were making a big mistake". The 18 Porsche 962s are with private teams, but the factory is there to assist them.*

*Raffauf continued: "We started the race with a consistent tempo, and after a few hours Hans Stuck [winner of the 1986 and 1987 24 Hours of Le Mans] came to our pit. I knew him well as I'd worked*



du Mans 1986 et 1987] est venu dans notre stand. Je le connaissais bien, car j'avais déjà travaillé avec lui. Il nous a dit que nous avions de toute évidence fait le bon choix de carrosserie. Il nous a avoué que sa voiture (une 962 Joest) allait bien pendant quatre tours puis les pneus étaient tellement usés que le rythme baissait de plus en plus jusqu'au ravitaillement. De notre côté, nos pilotes étaient assez satisfaits de leurs pneus sur un relai, ce qui nous a donné confiance. »

La course se poursuit sans problème et, le dimanche matin, la voiture occupe la cinquième place. Raffauf indique : « Tout à coup, la porte du stand s'ouvre et je vois apparaître Jean-Marc Teissèdre,

journaliste d'Auto-Hebdo et un des auteurs du livre annuel sur Le Mans. Il s'est mis à rire en me disant : "Je suis venu voir comment une obscure petite écurie japonaise parvient à occuper la cinquième place, mais je comprends mieux en voyant ceux qui travaillent dans l'équipe !" Il me connaissait, ainsi que Gary, Jerry Woods et Al Roberts, pour les nombreuses fois où il nous avait vus aux 24 Heures du Mans. »

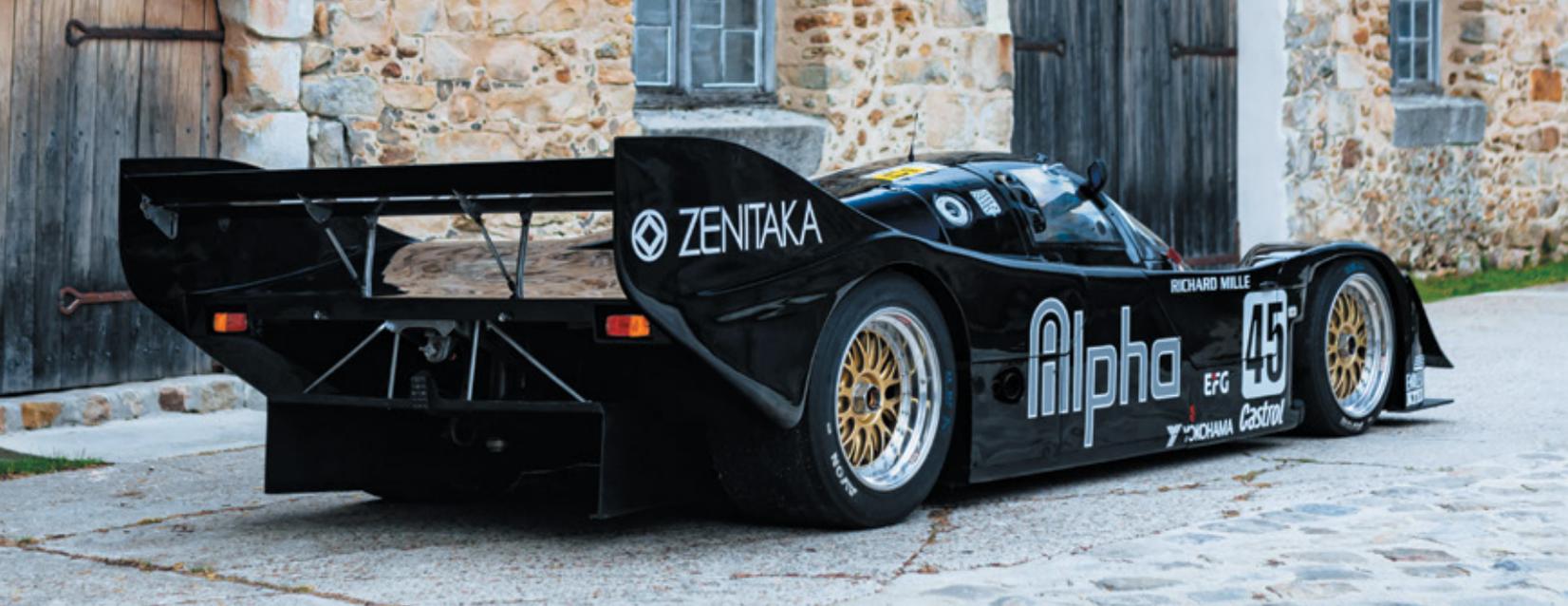
Le seul problème que rencontre la voiture est un pare-brise fêlé à cause d'un caillou et, au fil des abandons et incidents de course, la Porsche Alpha n°45 se retrouve quatrième une heure avant l'arrivée. Et le coup de théâtre de l'abandon de la Porsche de Brun >>>

*with him before. He told us that we'd obviously made the right choice of bodywork. He admitted that his car (a 962 Joest) had been doing well for the first four laps, but then the tyres were so worn out that the pace was dropping more and more until refuelling. Our drivers were quite happy with the state of their tyres during a stint, so we felt confident."*

*The race continued with no problems, and on Sunday morning the car was in fifth place. Raffauf recalls: "Suddenly, the door to the pits opens, and I see Jean-Marc Teissèdre, a journalist from Auto-Hebdo and one of the authors of the annual book on Le Mans." He laughed as he said, "I*

*came to see how a random little Japanese team managed to make fifth place, but it's clear now I see the people on the crew!" He knew me, Gary, Jerry Woods, and Al Roberts from the many times he'd seen us at the 24 Hours of Le Mans."*

*The only problem the car had was a windscreen crack inflicted by a pebble, and, as the race progressed, the #45 Alpha Porsche hit fourth with an hour to go. And the dramatic retirement of the Brun Motorsport Porsche allowed for a third-place finish, a truly unexpected result for the American-Anglo-Japanese team! "Ultimately, Porsche's computers got it wrong. At least for >>>*



»» Motorsport lui permet de terminer troisième, un résultat inespéré pour l'équipe américano-anglo-japonaise ! « Au bout du compte, les ordinateurs de Porsche se sont trompés. Au moins pour Le Mans 1990, » conclut Raffauf avec humour.

C'est la voiture de cet exploit que nous proposons ici. Avec son numéro de châssis 962-154, elle a été fabriquée par Porsche à Stuttgart en février 1990, donc vers la fin de la série. Livrée au Japon à l'Alpha Racing Team, elle court pour la première fois en mars 1990 aux 500 Km de Fuji où elle termine dixième, puis en avril pour la première manche du Championnat du Monde Sport Prototype (WSC), les 500 Km de Suzuka, entre les mains de Tiff Needell et Derek Bell, quintuple vainqueur aux 24 Heures du Mans.

Après sa troisième place au Mans, la voiture dispute les épreuves du Championnat d'endurance du Japon avec Tiff Needell et Derek Bell : 500 Km de Fuji en juillet (cinquième), 1000 Km de Suzuka en août (huitième), 500 Km de Sugo en septembre et 1000 Km de Fuji en octobre. A la fin de la saison, elle est acquise par le pilote Bruce Canepa, qui l'exposera dans sa collection en Floride. C'est auprès de lui que l'actuel propriétaire en fait l'acquisition.

En 2019, cette voiture fait l'objet d'une réfection moteur complète par Xtec Engineering, avec plusieurs

composants neufs dont le carter moteur, les chemises de cylindre et le vilebrequin. Sa boîte de vitesses a été révisée par Equipe Europe et son système électronique est de la dernière génération. L'ensemble des trains et suspensions ont bénéficié du crack test. La voiture est ainsi prête pour prendre le départ de toutes les courses historiques Groupe C auxquelles elle est éligible, avec son plein potentiel moteur. Il s'agit d'une des rares 962C bien préservée. Sa superbe livrée noire est celle avec laquelle elle a remporté sa 3<sup>ème</sup> place au Mans. D'ailleurs, ayant toujours été bien préservée, sa peinture sur la partie habitacle est celle d'origine, preuve qu'elle a été bien menée tout au long de sa carrière.

La Porsche 962 est directement issue de la 956, conçue sous l'autorité de Norbert Singer et dotée d'une structure monocoque et d'un 6-cylindres à plat double turbo à refroidissement à la fois par air et liquide. A elles deux, la 956 et la 962 font partie des modèles les plus titrés de la période Groupe C : elles totalisent sept victoires consécutives aux 24 Heures du Mans (de 1982 à 1987) et trois titres de Championne du Monde en 1982, 1983, 1984, 1985. Elles 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

»» *«Le Mans 1990», concludes Raffauf with a chuckle.*

*This is the car on offer here. With the chassis number 962-154, it was manufactured by Porsche in Stuttgart in February 1990, which was towards the end of the run. Delivered to the Alpha Racing Team in Japan, it raced for the first time in March 1990 at the Fuji 500 km where it finished tenth, then in April for the first leg of the World Sport Prototype Championship (WSC), the Suzuka 500 km, in the hands of Tiff Needell and Derek Bell, five-time winner of the 24 Hours of Le Mans.*

*After making third place at Le Mans, the car competed in the Japanese Endurance Championship with Tiff Needell and Derek Bell: the Fuji 500 km in July (fifth), Suzuka 1000 km in August (eighth), Sugo 500 km in September, and Fuji 1000 km in October. At the end of the season, it was acquired by driver Bruce Canepa, who would then display it as part of his collection in Florida. The current owner acquired it from him.*

*In 2019, this car underwent a complete engine refurbishment by Xtec Engineering, with several new components being fitted including the crankcase, cylinder liners, and crankshaft. The gearbox was overhauled by Equipe Europe, and it now features a latest generation*

*electronics system. All axles and suspensions have undergone the crack test. This means that the car is now ready to take part in all the Group C historic races for which it is eligible, with its full engine potential. This is one of the few well-preserved 962Cs in existence. Its stunning black livery is that with which it won 3<sup>rd</sup> place at Le Mans. What's more, as a testament to the fact that it has always been well preserved and cared for, it still boasts the original passenger compartment paintwork.*

*The Porsche 962 is a direct descendant of the 956, designed under the watchful eye of Norbert Singer and featuring a monocoque structure and a twin-turbocharged, air- and liquid-cooled 6-cylinder engine. Between them, the 956 and the 962 are among the most successful models of the Group C period; they've won the 24 Hours of Le Mans on seven consecutive occasions (from 1982 to 1987) and celebrated World Championship titles in 1982, 1983, 1984, and 1985. The best endurance drivers such as Jacky Ickx, Henri Pescarolo, Derek Bell, Mario Andretti, Hans Stuck, Jochen Mass, Klaus Ludwig, Vern Schuppan, Bob Wollek, and Thierry Boutsen participated in these races. Some consider these two models to be the best racing Porsches of all time. "The car is extremely easy to drive", states Derek Bell in an article for Classic*



## PALMARÈS / RACE HISTORY

24 Hours Le Mans - June 1990

Drivers: Tiff Needell/David Sears/Anthony Reid Finished 3<sup>rd</sup>

FIA World Sports Prototype Championship Series

• April 1990 - 480km Suzuka  
Drivers: Tiff Needell/David Sears/Anthony Reid Finished 8<sup>th</sup>

All Japan Sports Prototype Championship Series

• March 1990 - 500 km Fuji  
Drivers: Tiff Needell/Costas Los Finished 10<sup>th</sup>

• July 1990 - 500km Fuji  
Drivers: Tiff Needell/Derek Bell Finished 5<sup>rd</sup>

• August 1990 - 1000km Suzuka  
Drivers: Tiff Needell/Derek Bell/Anthony Reid Finished 8<sup>th</sup>

• September 1990 - 500km Sugo  
Drivers: Tiff Needell/Derek Bell

• October 1990 - 1000km Fuji  
Drivers: Tiff Needell/Derek Bell/Anthony Reid



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. » Il savait de quoi il parlait puisqu'il avait notamment piloté cette présente voiture pendant une saison au Japon.

En tout, Porsche a fabriqué 16 exemplaires de 962 pour l'équipe

usine, et 77 voitures « client », dont fait partie cette 962 C. Avec sa fabuleuse troisième place au Mans, elle symbolise ce que pouvait alors réaliser une petite équipe mue par la pure passion de la compétition.

Éligible à tous les événements historiques ouverts aux voitures du Groupe C (dont Le Mans Classic évidemment), c'est une des Porsche 962 les mieux titrées de la série, possédant son plein potentiel mécanique, prête à courir et, à ce titre, elle ne manquera pas d'attirer l'attention des collectionneurs de Porsche les plus avertis.

*& Sports Car: "I'd drive a 962 around a car park if that's all that was on offer. It's a superb vehicle that holds a special place in my heart. And he knows what he's talking about, having driven this car for a season in Japan."*

*In all, Porsche built 16 962s for the factory team and 77 'client' cars, including this very 962 C. With its incredible Le Mans third place title, it symbolises what a small team driven by pure passion for the competition was able to achieve.*

*Eligible for all historic events open to Group C cars (including Le Mans Classic, of course), this is one of the most successful Porsche 962s in the series, boasting its full mechanical potential, ready to race, and, as such, sure to attract the attention of the most discerning Porsche collectors.*

100

## 1990 NISSAN R90 CK PROTOTYPE

Véhicule de compétition  
*Competition car*

Châssis n° R90C-07

500.000 - 800.000 €

- Un des prototypes les plus rapides du Groupe C
- Palmarès intéressant, une course avec Heinz-Harald Frentzen
- Historique suivi, entretien soigneux, prête à reprendre la piste

- *One of the fastest prototypes in Group C*
- *Appealing track record, one with Heinz-Harald Frentzen*
- *Documented history, careful servicing, ready to hit the track*



Né en 1982, le Groupe C relance le Championnat du Monde d'endurance et, pendant presque 10 ans, cette catégorie va attirer de nombreux participants, tant du côté des grands constructeurs que de plus modestes artisans souhaitant y tenter leur chance. Nissan s'est intéressé très tôt à ce Championnat avec pour commencer la R85 V de 1986, dotée d'une structure

monocoque conçue par March engineering et d'un V6 3 litres turbo. Au fil des ans, le modèle a évolué avec, pour la R89 C de 1989, une structure fabriquée par Lola Cars, une carrosserie en Kevlar et carbone et un V8 3,5 litres double turbo. Avec cette voiture, Nissan remporte la cinquième place au Championnat du Monde FIA des équipes.>>>

*Born in 1982, the Group C relaunched the World Endurance Championship and for almost 10 years, this category attracted many competitors, both from major manufacturers and also from more modest craftsmen wanting to try their luck. Nissan was interested in this Championship from an early stage, starting with the 1986 R85 V, fitted with*

*a monocoque structure designed by March Engineering and a 3-litre V6 Turbo engine. The model has evolved over the years: for the 1989 R89 C, a structure built by Lola Cars, a Kevlar and carbon bodywork and a 3.5-litre twin-turbo V8 engine. With this car, Nissan took fifth place in the Constructors FIA World Championship.>>>*



© ACO



»» La R90 C est l'aboutissement de cette glorieuse lignée. Grâce à son très puissant V8 double turbo, ce modèle se montre extrêmement rapide : lors des 24 Heures du Mans 1990, la voiture pilotée par Martin Brundle signe aux essais un meilleur temps époustoufflant, de 6 secondes de moins que son adversaire le plus proche. Son moteur de qualification est réputé développer autour de 1 000 ch... Fin 1990, Nissan occupe la troisième place du classement équipes du Championnat du Monde FIA, son meilleur résultat. Par ailleurs, ce modèle remporte trois fois le All Japan Sports Prototype Championship (JSPC).

Pour cette saison 1990, sept châssis T90/10 sont produits dont six aux spécifications R90 CK et un, n°R90C-07, mis de côté en réserve. Il s'agit du tout dernier des 13 châssis fabriqués par Lola et il est assemblé en décembre 1990 par Nova Engineering (Japon) aux spécifications R90 CK. Dans la livrée jaune de son sponsor From-A, cette voiture R90C-07 participe en 1991 au JSPC entre les mains de A. Nakaya et Volkert Weidler. Ils obtiennent trois deuxième places, aux 500 Km de Fuji, aux 1 000 Km de Fuji et aux 500 Km de Sugo. La seule course à laquelle cette voiture (châssis R90C-07) participe à l'extérieur du Japon est celle des 24 Heures de Daytona 1992 où Volkert Weidler, Mauro Martini et Jeff Krosnoff terminent huitièmes. C'est d'ailleurs l'unique sortie de la voiture au cours de cette saison car l'équipe Nova utilise la voiture de réserve, R90C-06 prêtée par Nissan, pour



© DR

le reste de la saison 1992 avant de la rendre au constructeur.

En 1993, R90C-07 est modifiée aux spécifications R93 CK donc dernière évolution de 1993, ce qui en fait le seul châssis amélioré de la sorte. Sous cette forme, la voiture est engagée au mois d'août aux 1 000 Km de Suzuka où elle décroche la deuxième place avec Mauro Martini et le jeune et prometteur pilote allemand Heinz-Harald Frentzen. Ce sera son unique apparition en course sous cette forme, car un nouveau règlement a mis un terme au Groupe C et à la notion de Championnat du Monde d'endurance. A part au Japon et au Mans, où la pression des turbos et la contenance des réservoirs font l'objet d'une limitation, les voitures de Groupe C n'ont plus de courses dans lesquelles s'exprimer.

Après avoir été retirée de la compétition, R90C-07 est entreposée au sec avant d'être achetée, via Mike Gue, d'Essex Racing, par Charlie Agg, pilote en courses historiques et organisateur de l'International Supersports Cup. Charlie s'engage avec la voiture dans la nouvelle série Groupe C

»» *The R90 C is the culmination of this glorious design. Thanks to its very powerful twin-turbo V8 engine, this model proved to be extremely fast: during the 24 Hours of Le Mans in 1990, the car driven by Martin Brundle set a blistering best lap time in practice, 6 seconds faster than its closest rival. Its qualifying engine was renowned to produce 1,000 hp... In the late 1990, Nissan claimed third place in the Constructors FIA World Championship, its best result. Additionally, this model won the All Japan Sports Prototype Championship (JSPC) three times.*

*For this 1990 season, seven T90/10 chassis were produced, six of which were with R90 CK specifications and one (R90C-07) set aside in reserve. This is the very last of 13 chassis manufactured by Lola and it was put together in December 1990 by Nova Engineering (Japan) to R90 CK specifications. In the yellow livery of its sponsor From-A, this R90C-07 car raced in the 1991 JSPC in the hands of A. Nakaya and Volkert Weidler. They claimed second place three times: the*

*500 km of Fuji, the 1,000 km of Fuji and the 500 km of Sugo. The only race this car (chassis R90C-07) entered outside of Japan was the 24 Hours of Daytona in 1992, where Volkert Weidler, Mauro Martini and Jeff Krosnoff finished eighth. This was in fact the car's only outing during this season, since the Nova team used the reserve car (R90C-06 lent by Nissan) for the rest of the 1992 season before returning it to the manufacturer.*

*In 1993, the R90C-07 was modified to R93 specifications, the last evolution of that year which made it the only improved chassis of its kind. In this set-up, the car raced at the Suzuka 1,000 km in August where it took second place with Mauro Martini and the young and promising German driver Heinz-Harald Frentzen. This was its only race appearance in this form, as new regulations discontinued the Group C, as well as the concept of the World Endurance Championship. Except for Japan and Le Mans where turbo pressure and fuel capacity are restricted, Group C cars no longer had races to compete in.*

*After being withdrawn from motorsport competition, R90C-07 was put into storage before being purchased (via Mike Gue at Essex Racing) by historic racing driver and international Supersports Cup organiser Charlie Agg. Charlie entered the car in the new historic Group C series in Europe and the United States*



historique en Europe et aux États-Unis et prend le départ en 2002 des courses d'endurance HSR à Daytona et Sebring, et du Mans Legends en 2004.

En 2008, il vend la voiture à George Purdle dont le fils Andy prend part la même année au Goodwood Festival of Speed et court en historique jusqu'en 2010, quand la voiture est cédée à son actuel propriétaire. Celui-ci l'utilise lors d'épreuves historiques en Groupe C, dont un retour au Mans en 2012 pour la course Legends.

Son actuel propriétaire continue à faire courir cette voiture en historique et, aujourd'hui, elle est accompagnée d'un important lot de pièces et composants incluant 12 roues montées, un capot avant, un aileron arrière à restaurer, une boîte de vitesses, deux turbos neufs, un jeu de moules complet capot avant et arrière, un lot de turbos usagers et un ancien faisceau. Ces pièces seront à disposition de

l'acheteur chez Equipe Europe. Elle a été complètement remise en état et, depuis, a parcouru moins de 1 000 km. Elle est dotée de son équipement de sécurité, de certificats concernant les réservoirs de carburant et d'un "crack-test" de recherche de fêlures.

Extrêmement rapide, cette Nissan R90C-07 est une des rares voitures capables, si elle est en bonnes mains, de surpasser les Sauber Mercedes en Groupe C. Avec un palmarès intéressant comportant des épreuves prestigieuses comme les 24 Heures de Daytona et une course avec un pilote de Formule 1, cette voiture montre un historique très suivi entre les mains de passionnés qui ont continué à la faire vivre en compétition.

Elle ne demande qu'à poursuivre cette brillante carrière dans le monde passionnant des courses historiques, dont bien sûr Le Mans Classic.

*and took part in the 2002 HSR endurance races at Daytona and Sebring, as well as the Le Mans Legends in 2004. He then sold the car to George Purdle in 2008, whose son Andy participated in the Goodwood Festival of Speed that same year and also raced in historic events until 2010, when the car got sold to its current owner. The latter used it in historic Group C racing events, including a return to Le Mans in 2012 for the Legends race.*

*Its current owner continues to race in this historic car and it comes today with a large batch of parts and components including 12 mounted wheels, a front bonnet, a rear spoiler to be restored, a gearbox, two new turbos, a complete set of moulds for the front and rear cowlings, a set of used turbos and an old wiring harness. These parts will be available to the buyer at Equipe Europe. It was fully restored*

*and has since travelled less than 1,000 km. It includes its safety equipment, fuel tanks certificates and a "crack test" report to search for potential cracks.*

*Extremely fast, this Nissan R90C-07 is one of the rare cars capable (if driven by the right person) of surpassing Sauber Mercedes Group C cars. With an attractive track record including prestigious events such as the 24 Hours of Daytona and a race with a Formula 1 driver, this car showcases a consistent history while in the hands of enthusiasts who have continued to bring it to life in racing.*

*It is now time to continue this brilliant career in the exciting world of historic racing, including Le Mans Classic of course.*

## 1994 DE TOMASO PANTERA SI « ADA »

Véhicule de compétition  
*Competition car*

Châssis n° 9628

350.000 - 450.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

- Palmarès important incluant une participation aux 24h du Mans 1994
- Voiture unique et compétitive préparée par ADA Engineering
- Restauration mécanique complète récente
- Passeport technique en cours de validité

- *Major honours including a participation at the 1994 24 Hours of Le Mans*
- *A unique competition car prepared by ADA Engineering*
- *Recent full mechanical restoration*
- *Valid technical passport*



24 Heures du Mans 1994 - © ACO

Surnommée « ADA » en hommage à son préparateur anglais bien connu, la Pantera que nous vous proposons à la vente est un modèle unique puisqu'il s'agit de la seule voiture de course basée sur le dernier modèle de Pantera développé par De Tomaso : la SI.

Présentée en 1990, la SI est dessinée par Marcello Gandini, à qui on doit notamment les mythiques Lamborghini Miura et Countach. Celui-ci doit « donner un coup de jeune » à la Pantera de 1971. Malheureusement ce ne sera pas le succès attendu et seulement 38 exemplaires seront vendus. Malgré cet échec commercial, elle est

considérée comme étant équipée du meilleur châssis jamais réalisé sur une Pantera.

C'est sans doute la raison qui poussa le constructeur britannique ADA Engineering, habitué des 24h du Mans avec ses Groupe C très performantes, à préparer une SI pour l'épreuve mancelle. En 1994, notre Pantera ADA prend donc le départ des 24h du Mans, dans la livrée de couleurs qu'elle arbore encore aujourd'hui. Elle arrive au bout de l'épreuve mais sera non classée à cause notamment de problèmes de boîte de vitesses dus à un fêtu à queue dans le bac à graviers des Hunaudières. Elle

*Nicknamed "ADA" in homage to its well-known English tuner, the Pantera we are offering for sale is a unique model, as it is the only racing car based on the latest Pantera model to be developed by De Tomaso: the SI.*

*Introduced in 1990, the SI was designed by Marcello Gandini, whose work includes the legendary Lamborghini Miura and Countach. The intention was to "give a facelift" to the 1971 Pantera. Unfortunately it was not the success they had hoped for and only 38 were sold. Despite this commercial failure, it is*

*considered to be equipped with the best chassis ever made for a Pantera.*

*This was undoubtedly the reason why British manufacturer ADA Engineering, a regular at the 24 Hours of Le Mans with its high-performance Group C cars, decided to prepare an SI for the event. In 1994, our Pantera ADA took to the starting line of the 24 Hours of Le Mans, kitted out in the livery it still wears today. It finished the race, not classified, due to gearbox problems caused by a spin in the Hunaudières gravel trap. It managed to achieve*

obtient des résultats encore plus probants la saison suivante puisque l'écurie ADA remporte avec la voiture le championnat britannique GT (catégorie GTI) en cumulant pas moins de douze victoires. En 1996, après plusieurs participations remarquées en série BPR à Monza, au Nurbürgring, ou encore au Paul Ricard, pilotée par Andy Wallace, la voiture est vendue à l'écurie britannique Superpower, dirigée par John McDonald, co-fondateur de l'ancienne écurie de Formule 1 RAM Racing. Cette même année, Superpower offre une seconde opportunité à la Pantera ADA de s'illustrer aux 24h du Mans. Cette fois peinte en bleu clair, elle subit des problèmes d'injection durant les qualifications qui ne lui permettront pas de participer. Par la suite, notre Pantera, désormais peinte en jaune, la couleur officielle de Superpower, obtiendra plusieurs victoires au Royaume-Uni avant de prendre sa retraite.

Elle est vendue lors de la liquidation de Superpower en 1998, sans moteur ni boîte de vitesses. Son propriétaire de l'époque conserve l'auto en l'état avant de la céder, en 2007, à l'actuel propriétaire. Ce dernier, grand amateur de Pantera, se lance alors dans une importante restauration. Le moteur a été construit par John Christian à Detroit, il s'agit d'un nouveau bloc Ford V8 de 6 litres, homologué FIA, entièrement en aluminium, mesuré sur le dyno à 635 HP 512ft/lb et ne cumulant que 5 heures d'utilisation. De nouvelles culasses SVO en aluminium, une injection Kinsler et un calculateur Pectel Cosworth complètent l'ensemble. La nouvelle boîte de vitesses est une Porsche G50 à 5 vitesses, n'ayant que 5 heures aussi. L'intégralité de la mécanique a été remplacée ou restaurée (amortisseurs Penske, joints homocinétiques, bobines, radiateurs, etc...). Les mesures croisées réalisées montrent que la voiture est parfaitement alignée. La restauration est achevée à la mi-2021 et les premiers essais de la voiture après 25 ans d'arrêt, sont concluants : la Pantera ADA peut reprendre la compétition !

Avec son propriétaire au volant, elle remporte deux victoires de classe au Championnat de France



Historique des Circuits. Elle fut sur le point de remporter une course d'une heure, sur le circuit de Jerez en Espagne, avant de devoir abandonner, en tête, à un tour de l'arrivée, à cause d'une casse de pièce de tringlerie extérieure de boîte de vitesses. La voiture est livrée avec un important lot de pièces de rechange ainsi que de nombreuses archives d'époques, des dessins, des comptes-rendus de courses et des notes de réglages d'époque. Munie de son passeport technique FFSA en cours de validité, l'auto est prête à courir avec tous ses équipements de sécurité FIA neufs et dont l'homologation est en cours de validité (réservoir d'essence, baquets, harnais, extincteurs etc...).

Eligible sur de nombreuses épreuves prestigieuses dans le monde comme Le Mans Classic au sein du plateau Endurance Racing Legend, le Festival of Speed à Goodwood, le Daytona Classic ou la Rolex Monterey, entres autres, cette Pantera ADA Engineering n'attend que de briller sur les circuits, tout en rendant hommage à la légende De Tomaso !

*even more convincing results the following season, with the ADA team winning the British GT Championship (GTI category) with the car, racking up no fewer than twelve victories. In 1996, after several notable participations in the BPR series; at Monza, the Nurbürgring and Paul Ricard, driven by Andy Wallace, the car was sold to the British Superpower team, run by John McDonald, co-founder of the former RAM Racing Formula 1 team. That same year, Superpower gave the Pantera ADA a second opportunity to shine at Le Mans. This time painted in light blue, it suffered injection problems during qualifying that prevented it from taking part. Our Pantera, now painted yellow, the official Superpower colour, went on to score a number of victories in the UK before retiring.*

*It was sold when Superpower went into liquidation in 1998, without an engine or gearbox. Its owner at the time kept the car as it was before selling it to the current owner in 2007.*

*The latter, a passionate Pantera fan, then embarked on a major restoration. The engine was built by John Christian in Detroit, and is a new FIA-approved 6-litre Ford V8 block made entirely of aluminium, measured on the dyno at 635 HP 512ft/lb and having racked up just 5 hours of use. New aluminium SVO cylinder heads, Kinsler fuel injection and a Pectel Cosworth ECU round off the package. The new gearbox is a Porsche G50 5-speed, which likewise has just 5 hours of use. All the mechanical parts have been replaced or restored (Penske shock absorbers, constant velocity joints, coils, radiators, etc.). Cross measurements show that the car is perfectly aligned. The restoration was completed in mid-2021 and the car's first tests after 25 years out of action were conclusive: the Pantera ADA was ready to return to competition!*

*With its owner at the wheel, it recorded two class victories in the French Historic Circuit Championship. It came close to winning a one-hour race at the Jerez circuit in Spain, before being forced to retire from the lead with one lap to go due to a broken outer gearbox linkage. The car comes with a large number of spare parts, as well as a number of period archives, drawings, race reports and period tuning notes. With its valid FFSA technical passport, the car is ready to race with all its new FIA safety equipment, all holding the necessary valid approvals (fuel tank, bucket seats, harnesses, fire extinguishers, etc.).*

*Eligible to take part in a number of prestigious events around the world, including the Le Mans Classic as part of the Endurance Racing Legend line-up, the Festival of Speed at Goodwood, the Daytona Classic and the Rolex Monterey, to name but a few, this ADA Engineering Pantera is just waiting to shine on the racetrack, while paying tribute to the De Tomaso legend!*

## 1992 LANCIA DELTA INTEGRALE MARTINI V ○

Titre de circulation Andorran  
**Andorra title**

Châssis n° ZFA831AB000568644

100.000 - 150.000 €

- Bel état, kilométrage raisonnable
- Version rare (400 exemplaires produits)
- Qualités routières exceptionnelles

- Good condition, reasonable number of kilometres on the clock
- Rare version (400 produced)
- Exceptional roadholding



Sortie d'usine le 26 mars 1992, cette Lancia Delta Integrale de teinte blanc « 210 » avec intérieur noir « 841 » était destinée au marché allemand. Exportée au Japon à un moment donné de son existence, elle est revenue en 2016 en Angleterre et a été achetée en 2017 par son actuel propriétaire qui, basé en Andorre, l'a fait venir et immatriculer dans la Principauté.

Son compteur kilométrique indique 49 865 km et plusieurs documents attestent qu'elle a été très peu utilisée ces dernières années. Un contrôle technique anglais datant du 16 juin 2016 indique 49 344 km et un contrôle en Andorre effectué le 16 février 2017 précise 49 372 km, ce qui laisse supposer que la voiture a été acheminée par camion. Elle est accompagnée d'un certificat d'authenticité délivré par Lancia Classiche et d'un rapport d'expertise datant de septembre 2020 ne mentionnant aucun défaut notable. La carrosserie est bien conservée, on retrouve les bandes

latérales aux teintes Martini, son becquet noir au sommet du hayon arrière et l'inscription « 5 World Rally Champion » sur le panneau arrière. L'intérieur est impeccable, avec sa sellerie en Alcantara noir à surpiqûres rouges, ses pédales ajourées, son tableau de bord bardé d'instruments à caractères jaunes sur fond noir, un autoradio Sony et, sur le couvercle de boîte à gants, la plaque commémorant cette série spéciale, notre exemplaire étant le 382/400. On retrouve sous le capot le moteur turbo 210 ch non catalysé à couvre-culasse rouge, et une barre antirapprochement.

Cette voiture correspond à l'une des versions les plus intéressantes de Delta Intégrale : en plus de qualités routières exceptionnelles confirmées par d'innombrables succès en rallyes, elle bénéficie d'une finition très attrayante et elle est particulièrement rare, n'ayant été produite qu'à 400 exemplaires. Ces qualités ne devraient pas échapper aux amateurs.

*Upon leaving the factory on March 26<sup>th</sup> 1992, this '210' white and '841' black interior Lancia Delta Integrale was destined for the German market. After having been exported to Japan at one point in its life, it returned to England in 2016 and was purchased in 2017 by its current owner, who, based in Andorra, had it brought to and registered in the Principality.*

*It has 49,865 km on the clock, and several documents attest to the fact that it has seen very little use in recent years. A UK MOT dated June 16th 2016 indicates 49,344 km, and a test in Andorra carried out on February 16th 2017 states 49,372 km, suggesting that the car was transported by lorry. It comes with a certificate of authenticity issued by Lancia Classiche and an expert's report dated September 2020 with no notable defects.*

*The bodywork has been well maintained, with Martini-colored*

*side stripes, black spoiler at the top of the rear hatch, and '5 World Rally Champion' lettering on the rear panel. The interior is faultless, with black Alcantara upholstery and red stitching, racing pedals, a dashboard adorned with yellow lettering on a black background, a Sony radio, and on the glovebox compartment, the plaque commemorating this special series, our copy being 382/400. Under the bonnet you'll find a 210 hp non-catalyst turbo engine with a red cylinder head cover and a strut brace.*

*This car is one of the most desirable versions of the Delta Integrale; in addition to its outstanding roadholding, confirmed by countless rally victories, it boasts a very attractive finish and is particularly hard to come by, with only 400 units ever produced. Enthusiasts will struggle to resist the appeal of these qualities.*

## 1976 FIAT 131 ABARTH RALLY

Carte grise française  
French title

Châssis n° 131AR\*2041842

130.000 - 160.000 €

- Modèle rare et historique
- Un des 4 exemplaires vendus neufs en France
- Voiture toujours conservée par des passionnés
- Conduite par Jean-Claude Andruet à l'époque !

- Rare, historic model
- One of the four cars sold new in France
- Always looked after by enthusiasts
- Driven in period by Jean-Claude Andruet!



Pour pouvoir homologuer sa 131 Abarth en Groupe 4 et remplacer la vieillissante 124 Abarth, Fiat doit produire une version route, commercialisable, produite à quelques centaines d'exemplaires. Présentée au Salon de Genève 1976, la 131 Abarth Rally reçoit le même moteur que la version compétition, mais « civilisé » : ce quatre cylindres 2 Litres 16 soupapes développe tout de même 140 ch, ce qui permet à cette voiture de moins d'une tonne des performances enviables !

La voiture que nous présentons a l'avantage d'avoir un historique français exceptionnel. En effet, comme l'explique une expertise fournie avec celle-ci, on dénombrait seulement quatre 131 Abarth Rally livrés neuves en France.

Notre voiture ferait partie de ces rarissimes exemplaires qui furent pour la plupart utilisés par Fiat France. Ainsi, notre 131 aurait servi à l'époque de mulet, notamment pour Jean-Claude Andruet.

C'est l'information qu'a pu

obtenir le précédent propriétaire, lorsqu'il acheta la voiture à Fiat France, en 1983. Elle était d'ailleurs déjà préparée dans ce but et on peut encore le constater lorsqu'on l'examine aujourd'hui. En effet, elle dispose d'un arceau, d'un lecteur de cartes, d'un trip master et il semble qu'elle possède une légère préparation moteur d'époque.

L'intérêt de la voiture réside dans son état d'origine, la carrosserie n'ayant pas été repeinte récemment, elle se présente en état d'usage. Mais aussi dans son historique puisqu'elle n'a eu qu'un seul propriétaire de 1983 aux années 2000, date à laquelle elle est rentrée dans la collection d'une famille de passionnés de rallye avant d'être achetée l'année dernière par un grand collectionneur français.

Il s'agit donc d'une des dernières Fiat 131 françaises d'origine encore en existence. Les collectionneurs pointus devraient saisir cette occasion car la plupart de ces confidentielles voitures d'homologation ont déjà rejoint de grandes collections.

*To get the 131 Abarth homologated for Group 4 competition and to replace the aging 124 Abarth, Fiat produced a road-going version in a few hundred units. Launched at the 1976 Geneva Motor Show, the 131 Abarth Rally got the same engine as the competition version, but a little 'civilized', with the four-cylinder 2.0-litre 16-valve engine developing 140bhp, which gives this car, weighing less than a ton, enviable performance.*

*The car presented here has the advantage of possessing an exceptional French history. As a valuation report supplied with the car explains, it is understood that only four 131 Abarths were sold new in France. This car is one of these exceptionally rare models, most of which were used by Fiat France. It is thought that this 131 was used at the time as a test mule, notably by Jean-Claude Andruet.*

*This information was obtained*

*by the previous owner when he bought the car from Fiat France in 1983. It had, moreover, already been prepared for this purpose, as can be confirmed when examining the car today. It is fitted with a roll cage, a map-reading light and a Tripmaster, and it appears that it has a mildly tuned engine from the period.*

*This car's appeal lies in its original condition, as the body has not been repainted recently and is in used condition, but also in its history, as it had only one owner from 1983 to the 2000s, when it joined the previous collection of a family of French rally enthusiasts. It was bought last year by an important French collector.*

*It is therefore one of the last surviving original French Fiat 131s. Knowledgeable enthusiasts should seize this opportunity, as most of these homologation models, produced in limited numbers, have already been acquired for major collections.*

## 1970 HERON, RÉPLIQUE FORD GT40 MKIV

Titre de circulation letton  
Latvian title

Châssis n° KWT 4807

200.000 - 300.000 €

• Hommage à la Ford GT40 MkIV victorieuse aux 24 Heures du Mans 1967

• Fabrication d'époque par un artisan néo-zélandais

• Modèle unique, superbe histoire

• *Tribute to the Ford GT40 MkIV that won the 1967 24 Hours of Le Mans*

• *Vintage manufacture by a New Zealand craftsman*

• *A unique model, with a superb story*



Peut-être connaissez-vous les Heron anglaises, petites kit-cars sportives des années 1960 à moteur Ford. Mais, bien qu'également artisanale, la Heron qui nous intéresse ici est tout autre et provient d'un atelier néo-zélandais créé par Ross Baker et dont l'activité a démarré en 1962 par la fabrication d'une réplique de Lotus 23 B.

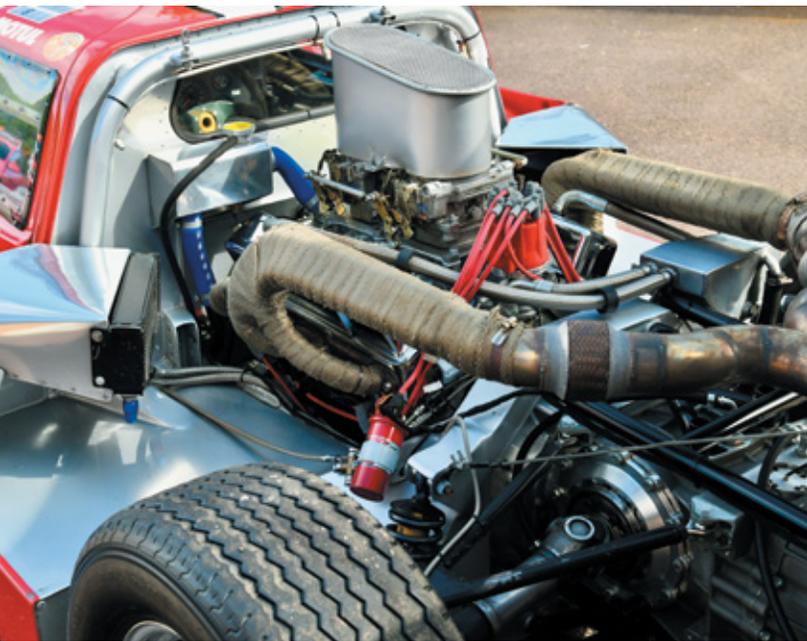
À la suite de la victoire aux 24 Heures du Mans 1967 d'une Ford GT40 MkIV, Ross Baker décide, avec son ami Bob Gee, d'en fabriquer une réplique pour la faire courir en Nouvelle-Zélande.

Il se lancent dans la recherche de toutes les informations nécessaires pour un tel projet, ce qui n'est pas simple à une époque où les moyens de communication se bornent au téléphone et au courrier. Ils réunissent articles, reportages et photos puis se lancent dans la réalisation. Ils dessinent une structure monocoque en acier, et non en aluminium comme l'originale, qu'ils fabriquent entièrement et dont les pièces sont soudées ou rivetées, le tout étant habillé de panneaux en fibre de verre. Côté moteur, Chevrolet étant beaucoup

*You may be familiar with the British Heron, the small, sporty Ford-powered kit cars of the 1960s. However, the Heron we're interested in here, although also handmade, is something quite different, and comes from a New Zealand workshop established by Ross Baker, which started out in 1962 making a replica Lotus 23 B.*

*After a Ford GT40 MkIV won the 1967 24 Hours of Le Mans, Ross Baker and his friend Bob Gee decided to build a replica to race in New Zealand.*

*They set about finding all the information they needed for such a project, which was no easy task at a time when the only means of communication were telephone and post. They compiled articles, reports and photos and then set about making the car. They designed a monocoque structure in steel, not aluminium like the original, which they manufactured entirely from welded or riveted parts, with the entire thing then clad in fibreglass panels. As for the engine, since Chevrolet was*



plus implanté dans leur pays que Ford, ils choisissent un V8 Corvette 327 ci (5,3 Litres), ce qui nécessite la création d'une boîte de vitesses spécifique. Ils en tracent les plans, coulent les carters en aluminium et adoptent une pignonnerie d'origine Ford. Ils doivent aussi concevoir une suspension spéciale dotée de combinés ressorts-amortisseurs et appliquent les méthodes de construction propres à la compétition.

Hélas, après plusieurs années de travail intensif, et alors que leur machine est pratiquement terminée, la réglementation sportive néo-zélandaise change pour la saison 1972 et limite la cylindrée à 2 Litres. Cette décision rend leur modèle obsolète avant même d'avoir pu prendre le départ d'une course...

Découragé, Ross Baker garde la voiture quelque temps, puis se résout à la vendre.

Il semble qu'elle ait ensuite effectué un court séjour aux États-Unis avant de se retrouver en Belgique. C'est chez un spécialiste de ce pays que l'actuel propriétaire la découvre, et tombe amoureux de la qualité de construction de la voiture, et en fait l'acquisition en 2015. Avec le préparateur letton Andris Stals, ils partent à la recherche du constructeur et retrouvent Ross Baker en 2017. Parallèlement, Andris Stals prépare la voiture pour la course, ce qui lui permet de

participer à certains meetings de compétitions historiques, à Spa et au Nürburgring. En septembre 2018, elle tourne sur le circuit Bugatti, au Mans, dans le cadre de l'Historic Tour, dans le plateau « Young Touring Car Challenge ». Comme le rappelle un article du site Endurance Info, Pour l'occasion, Ross Baker fait le voyage, avec sa femme, depuis l'Australie où il réside, afin d'avoir le plaisir de voir la voiture roulée sur le circuit Bugatti.

Il s'agit d'une réplique d'époque dont la forme est étonnamment fidèle à la Ford MkIV, de fabrication artisanale extrêmement soignée, produite à un seul exemplaire par des passionnés du bout du monde. Elle se présente dans la livrée de la gagnante des 24 Heures du Mans 1967, de couleur rouge avec le numéro 1, telle qu'elle était entre les mains de Dan Gurney et A.J Foyt. La voiture possède un passeport FIA pour les épreuves de régularité.

Par rapport aux GT40 MkI et MkII, la MkIV est beaucoup moins connue et répandue. Cette réplique rend un hommage mérité à sa victoire de 1967, la deuxième de l'histoire pour le constructeur américain.

*much more established in their country than Ford, they chose a 327 ci (5.3-litre) Corvette V8, which necessitated the creation of a special gearbox. They drew up the plans, cast the aluminium crankcases, and elected to install original Ford gearboxes. They also had to design a special suspension with combined springs and shock absorbers, applying construction methods specific to racing.*

*Unfortunately, after several years of intensive work, and just as their machine was nearing completion, the New Zealand sporting regulations changed for the 1972 season, limiting the engine capacity to 2 litres. This decision rendered their model obsolete before it even had the chance to start a race...*

*Discouraged, Ross Baker kept the car for a period of time before deciding to sell it.*

*It seems that it then enjoyed a short stay in the United States before ending up in Belgium. The current owner discovered it at a local specialist dealership, fell in love with the car's build quality and purchased it in 2015. Together with Latvian tuner Andris Stals, they set off in search of the manufacturer and finally tracked down Ross Baker in 2017. At the same time, Andris Stals was preparing the car for racing, enabling it to take part in*

*a number of historic competition meetings at Spa and the Nürburgring. In September 2018, it drove the Bugatti circuit in Le Mans as part of the "Historic Tour, as part of the "Young Touring Car Challenge" line-up. As reported in an article on the Endurance Info website, Ross Baker and his wife travelled from Australia, where he lives, to see the car in action on the Bugatti circuit.*

*This is a period replica with a shape that is astonishingly faithful to the Ford MkIV, handcrafted to the highest of standards, and with just a single model produced by enthusiasts on the other side of the world. It features the livery of the 1967 24 Hours of Le Mans winner, in red and bearing the number 1, as driven by Dan Gurney and A.J Foyt. The car has a FIA passport for regularity.*

*Compared to the GT40 MkI and MkII, the MkIV is much less well known and less common. This replica is a fitting tribute to its 1967 victory, the second ever recorded by the American manufacturer.*

## 1979 UNIC 35.8 CAMPING-CAR PAR HOLIDAYCAR

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 10111

10.000 - 20.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• 1<sup>ère</sup> main et 36 300 km  
d'origine

• Une invitation au voyage, à  
l'évasion

• Modèle unique !

• 1<sup>st</sup> hand and 36,300 km since  
*new*

• *An invitation to travel, to  
escape*

• *Unique model!*



L'unique propriétaire de ce camping-car préférait le dessin plus moderne de l'Unic 35.8, comparé aux Peugeot J7 et autres Renault Estafette. Grâce au positionnement avancé du très fiable moteur, il offre 3 places dans la cabine. Livré neuf le 21 juin 1979, comme l'indique le carnet d'entretien, il fut directement transformé en camping-car par Holidaycar. Par rapport à l'aménagement standard, la modification la plus remarquable demandée par son propriétaire est ce très agréable carré permettant d'accueillir toute une famille autour de la table et de bénéficier d'une vue panoramique. Ce carré se transforme la nuit tombée en lit pouvant accueillir généreusement deux adultes, comme la capucine qui accueille aisément un couple. L'accastillage en contreplaqué est plus cossu que l'habituel Formica. Afin d'améliorer la visibilité de nuit,

un pare-chocs fut conçu en fibre de verre et apposé sur le pare-chocs d'origine, permettant l'ajout d'antibrouillards et de longue-portées Carello, lui conférant ainsi un look absolument unique ! En pénétrant à l'intérieur, vous replongez instantanément en 1979, tant l'ensemble a été bien préservé. Côté mécanique, son moteur vient d'être révisé et vous trouvez l'explication de cet état incroyable en vous penchant sur le compteur qui n'affiche que 36 300 km !

Chers amis voyageurs, imaginez-vous assis autour de la table, par une journée d'été, après avoir reculé le camping-car au bord de l'eau et entrebâillé les fenêtres, vous ressentez un bien-être simple et authentique et vous vous laissez charmer par cette invitation au voyage extraordinaire.

*The sole owner of this camper van preferred the more modern design of the Unic 35.8, compared to the Peugeot J7 and other Renault Estafette. Thanks to the forward positioning of its very reliable engine, it offers 3 places inside. Delivered new on 21<sup>st</sup> June 1979 as stated in the service logbook, it was directly converted into a camper van by Holidaycar. Compared to the standard layout, the most remarkable modification requested by its owner is this very pleasant living area, which can accommodate a whole family around the table while enjoying a lovely panoramic view. This living space is transformed into a bed at night that can generously fit two adults, as well as the overcab bed which can easily accommodate a couple. Its plywood fittings are posher than the usual Formica. In order to improve night visibility,*

*a bumper was designed in fibreglass and attached to the original bumper, enabling the addition of Carello fog lights and long-range headlights which made it absolutely unique! You are instantly taken back to 1979 when you step inside, as its entirety has been well preserved. On the mechanical side, its engine has just been serviced and you will understand its incredible condition by leaning towards the odometer, which only displays 36,300 km!*

*Dear traveler friends, imagine yourself sitting around the table on a summer day, having reversed the motorhome right by the water and half-opened the windows, then feeling a simple and authentic well-being and finally letting yourself be charmed by the temptation of an extraordinary journey.*

## 1983 CHEVROLET CHEVY VAN 20 PAR CONTEMPO

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 1GBEG25H9D7149729

25.000 - 35.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• « Mon Amérique à moi », une légende !

• Patine originale charmante pour ce roi de la route

• V8 4,7L équipé camping-car

• *"My very own America", a legend!*

• *This king of the road features the charming original patina*

• *4.7L V8 equipped camper*



Les vans américains sont rentrés dans l'imagerie populaire grâce à des feuilletons comme l'Agence Tous Risques, the A-Team qui se déplaçait dans un van GMC noir, à bande oblique rouge. Ces vans permettent de cruiser dans un confort remarquable grâce à de véritables fauteuils en velours ou en cuir, la plupart du temps inclinables et dotés d'accoudoirs. Au fur et à mesure de la démocratisation de ces véhicules de loisirs, de nombreux équipementiers se sont penchés sur les carrosseries pour agrandir les fenêtres avec de larges baies, permettant à la fois d'inviter la lumière à bord et d'offrir un large panorama aux passagers.

Contempo est une entreprise américaine spécialisée dans la transformation de ces vans. Celui-ci a bénéficié d'un équipement en camping-car avec kitchenette, évier, plaques de cuisson et réfrigérateur fonctionnant au gaz,

un canapé recouvert de velours qui se transforme en lit deux places, un toit relevable permettant de se tenir debout. L'ensemble des installations sont fonctionnelles. L'électricité est créée par une double batterie avec convertisseur 220V. Il est également entièrement équipé de ses moustiquaires d'origine. Il est mû par un moteur V8 4,7L classique à la musique enchanteresse. Tout son charme réside dans son état d'origine et ce divin parfum d'Amérique qu'il dégage ! Son propriétaire actuel l'a fait importer en début d'année dernière mais, ayant acquis un autre camping-car dans notre dernière vente, il ne peut pas conserver celui-ci. Sa carte grise de collection précise qu'il peut accueillir cinq passagers. Ce van aménagé sera votre nouveau partenaire pour vous emmener dans un confort admirable sur la route des vacances, de l'aventure et des découvertes!

*American camper vans have become part of popular iconography, thanks to TV series such as The A-Team, in which the titular characters travelled in a black GMC van with a red slash. These vans allow you to cruise in remarkable comfort, thanks to real velvet or leather armchairs, most of which recline and have armrests. As these leisure vehicles have risen in popularity, many equipment manufacturers have reworked the bodywork to enlarge the windows with large bays, flooding the interior with light and offering passengers a wide panoramic view.*

*Contempo is an American company that specialises in converting these vans. This one has been fitted out like a motorhome, with a kitchenette, sink, a gas hob and fridge, a velvet-upholstered sofa that*

*converts into a double bed, and a pop-up roof that allows you to stand upright. All the facilities are operational. Electricity is generated by means of a dual battery with a 220V converter. It is also fully equipped with its original mosquito nets. It's powered by a classic 4.7L V8 engine that produces an enchanting soundscape. Its charm lies in its original condition and the divine American flavour it exudes! Its current owner had it imported at the beginning of last year, however, having acquired another motorhome in our most recent sale, he is unable to keep hold of this one. Its collector's registration card states that it can seat five passengers. This converted van will be your new partner, allowing you to hit the road in admirable comfort on your next holiday, adventure!*

## 1975 BERTRAM BARON 28 'DONT III' EX-JOHNNY HALLYDAY

Carnet de navigation français  
*French sailing title*

Châssis n° 9628

80.000 - 120.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

- Le Bertram-Baron de Johnny Hallyday
- Restauration de haut niveau, prêt à naviguer
- Ligne exceptionnelle et présentation de grande classe

- *Johnny Hallyday's Bertram-Baron*
- *High level restoration, ready to sail*
- *Exceptional design and premium condition*



Grand amateur de mécaniques en tous genres, Johnny Hallyday ne s'est pas contenté de jeter son dévolu sur les automobiles et les motos. Il vouait aux bateaux à moteur une passion suffisamment forte pour l'inciter à faire venir des États-Unis un Bertram Baron de 28 pieds. Enregistré en France en 1975 et baptisé Dont III, ce bateau à la coque merveilleusement effilée était d'abord équipé de deux V8 MerCruiser de 5 litres, qui laisseront place quelques années plus tard à deux MerCruiser de 5,7 litres nettement plus puissants, développant 300 ch chacun.

Basé sur le bassin d'Arcachon où le chanteur venait passer des vacances,

ce Bertram sera régulièrement utilisé en famille ou avec des amis. Johnny était à l'époque très proche de la famille de Jean-Pierre Pierre-Bloch qui possédait une demeure au Pyla-sur-Mer et avec qui il partageait, entre autres, des moments estivaux. Si bien que, lorsque le rocker a quitté Arcachon pour la Côte d'Azur, il a laissé le bateau à la famille Pierre-Bloch, selon un transfert de propriété datant de 2012.

En 2015, à la suite du décès de Jean-Pierre Pierre-Bloch, ce Bertram a été proposé aux enchères et acheté par un grand admirateur du chanteur, qui s'est mis en tête de le restaurer dans sa première configuration.

*As a great enthusiast of all kinds of machines with engines, Johnny Hallyday didn't want to settle on only automobiles and motorcycles. His passion for motorboats was strong enough to prompt him in bringing a 28-foot Bertram Baron from the United States. Registered in France in 1975 and christened Don't III, this hull boat with exquisite slender shape was initially fitted with two 5-litre MerCruiser V8 engines, which preceded two highly more powerful 5.7-litre MerCruiser engines a few years later, developing 300 hp each.*

*Based in the Arcachon marina where the singer came to enjoy his holidays, this Bertram was regularly used with family and friends. Johnny was at the time very close to the family of Jean-Pierre Pierre-Bloch, who owned a home in Pyla-sur-Mer and with whom he shared (among other things) great summer moments. So much so that, when the rocker left Arcachon for the French Riviera, he left the boat to the Pierre-Bloch family, as evidenced by a transfer of ownership from 2012.*

*Following Jean-Pierre Pierre-Bloch's death in 2015, this Bertram went for sale at auction*



© DR



© DR



Ce choix l'a amené à effectuer des recherches approfondies, en particulier pour retrouver la couleur d'origine qui n'était pas le rouge qui caractérisait le bateau lors de la vente.

Grâce à la collaboration du chantier de Floride d'où est sorti ce canot, la remise en état a pu être menée à bien en se rapprochant le plus possible de l'origine, qu'il s'agisse du thème de couleurs bleu et jaune, de la sellerie ou de l'accastillage. 160 000 € ont été dépensés par son propriétaire ! Il a d'ailleurs fait l'objet de très beaux reportages dans la presse et notamment dans Boat Heroes. Il en résulte une embarcation de

toute beauté qui combine un passé hors du commun, un dessin d'une grande pureté, une finition raffinée et des performances qui, encore aujourd'hui, restent exceptionnelles avec une vitesse de pointe frisant 120 km/h.

Cette pièce chargée d'histoire (des photos d'époque montrent le chanteur et sa famille en balade dans Don III) ne manquera pas d'attirer l'attention des admirateurs de Johnny autant que les amateurs de « cruisers » de grande classe.

*and was bought by a big fan of the singer, who wanted to restore it to its original configuration. This choice led him into carrying out extensive research, in particular to find the original colour (which was not red) that characterised the boat when it was sold.*

*Thanks to the collaboration of the Florida shipyard where this boat came from, the restoration was able to be carried out by getting as close as possible to the original, whether it related to the blue and yellow colour combination, the upholstery or the fittings. Its owner spent €160,000!*

*It has also been the subject of very good features in the press and especially Boat Heroes. As a result, it is now a gorgeous boat that combines an extraordinary past, a design of great purity, a refined finish and a performance that even today, remains exceptional with a top speed of 120 km/h approximately.*

*Full of history (period pictures showing the singer and his family on an outing in Dont III), this item will certainly attract the attention of Johnny's fans, as well as high-class "cruiser" enthusiasts.*

## 1958 CHEVROLET CORVETTE FIBERFAB CENTURION ROADSTER ○

Titre de circulation Andorran  
**Andorra title**

Châssis n° J58S104541

120.000 - 160.000 €

• Modèle particulièrement original

• Kit d'époque rappelant le prototype Corvette XP-87

• Superbe état

• *Particularly original model*

• *Vintage kit reminiscent of the Corvette XP-87 prototype*

• *Gorgeous condition*



© DR

La forme de cette Corvette rappelle inmanquablement celle du prototype XP-87 Sting Ray, né en 1959 du crayon combiné de Bill Mitchell, Pete Brock et Larry Shinoda, modifié pour la course et vainqueur du Championnat SCCA en 1960 entre les mains de Dick Thompson. Cette voiture a ouvert la voie au style particulièrement original de Corvette C2 dévoilée en 1963.

Ce prototype spectaculaire a impressionné à l'époque un dénommé Warren "Bud" Goodwin, qui produisait des kits en fibre de verre sous le nom de Sports Car engineering, avant d'ouvrir en 1964 à Palo Alto, près de San Francisco, une deuxième société de kit-cars dénommée Fiberfab. Il en est sorti diverses pièces de carrosserie en fibre de verre pour certaines voitures existantes telles que Ford Mustang, Jaguar Type E, Jeep Willys ou Lotus, mais l'atelier produisait aussi plusieurs modèles de sa création comme l'Aztec, la Valkyrie ou

l'Avenger GT qui, sur une base de VW Coccinelle, évoquait la Ford GT40.

La Centurion qui nous intéresse ici faisait partie de ces créations et celle-ci est certainement la plus impressionnante tant le style est remarquable. La carrosserie en fibre de verre était conçue pour se boulonner sur un châssis de Corvette C1 ou C2 en utilisant les mêmes fixations, avec un plancher complet, un capot d'une pièce basculant vers l'avant et un pare-brise de Corvette. Le prospectus affirmait notamment : « La Centurion est idéale pour être installée sur les anciennes Corvette et les rajeunir. Si vous avez un tel modèle et que vous avez dépensé beaucoup de temps et d'argent sur votre moteur, choisissez la Centurion pour donner à votre voiture la carrosserie qu'elle mérite. » Le tarif détaillait les diverses options disponibles, comme les appuie-têtes.

Warren Goodwin aurait produit entre cinq et douze carrosseries selon

*The shape of this Corvette is unmistakably reminiscent of the XP-87 Sting Ray prototype, born in 1959 from the combined pencil of Bill Mitchell, Pete Brock and Larry Shinoda, modified for racing and winner of the SCCA Championship in 1960 with Dick Thompson at the wheel. This car paved the way for the particular original style of the Corvette C2 launched in 1963.*

*This spectacular prototype impressed a certain Warren "Bud" Goodwin at the time, who produced fiberglass kits under the name of Sports Car Engineering, before opening a second kit-car company called Fiberfab in 1964 in Palo Alto, near San Francisco. Various fiberglass bodywork parts came out from it for some exciting cars such as the Ford Mustang, Jaguar E-Type, Jeep Willys or Lotus; but the workshop also produced several models of its own creation such as the Aztec, the*

*Valkyrie or the Avenger GT which (based on the VW Beetle) evoked the Ford GT40.*

*This particular Centurion here was one of these creations and this one is certainly the most impressive, thanks to its incredible style. The fiberglass bodywork was designed to bolt onto a C1 or C2 Corvette chassis by using the same fasteners, with complete flooring, one-piece bonnet tilting forward and a Corvette windshield. The prospectus specifically stated: "The Centurion is ideal to be fitted on old Corvette cars, which makes them younger. If you have such a model and you have spent a lot of time and money on your engine, choose the Centurion to give your car the bodywork it deserves". The rate detailed all various options available, such as head restraints.*

*According to sources, Warren Goodwin was aiming to produce between five and twelve bodyworks, but his ambition*



© DR



© DR



© DR

les sources, mais l'affaire se serait terminée de façon dramatique : ayant découvert un jour son épouse dans le même lit que son chef mécanicien, Goodwin a assassiné le gèneur « par accident » et a été condamné à la prison, ce qui a mis un terme à l'aventure. Apparemment, les avocats de General Motors avaient déjà commencé à envisager une procédure contre ce projet considéré comme trop proche de la XP-87.

La voiture que nous proposons a été mise aux enchères lors de la vente 2018 de Barrett-Jackson à Scottsdale, aux États-Unis. Elle a été achetée dans l'état où elle est aujourd'hui par un résident en Andorre, qui l'a importée et immatriculée dans ce même pays.

Complètement restaurée, elle est basée sur une Corvette 1958 et équipée du moteur V8 de 283 ci (4,6 litres) à injection Rochester, avec boîte de vitesses manuelle. Ce serait le seul exemplaire connu doté de deux appuie-têtes profilés. Le sobre

intérieur présente six instruments, un volant sport à branches ajourées et un petit levier de vitesses sur la console centrale.

Cette Corvette Centurion, fabriquée à l'époque est sans doute la seule circulant en Europe. Elle constitue l'occasion unique de se distinguer avec une voiture à la carrosserie exclusive et impressionnante, rappelant un des prototypes les plus historiques du modèle. De présentation impeccable, elle est prête à faire ronronner son gros V8 sur les petites routes de campagne ou lors d'événements historiques et Concours d'Elegance, qui ne manqueront pas de lui ouvrir leurs portes. Il s'agit également d'un témoignage de ce que les préparateurs pouvaient réaliser à l'époque. Une rareté à la ligne à couper le souffle.

*ended up in a drama: one day, he discovered his wife in the same bed as his Chief Mechanic, which led Goodwin to murder the intruder "by accident" and he was then sentenced to prison... consequently ending this adventure. Apparently, General Motors' lawyers had already begun to consider proceedings against this project, considered too close to the XP-87.*

*This particular car was auctioned at the 2018 Barrett-Jackson sale in Scottsdale, USA. It was bought in the condition it is today by a resident of Andorra who imported it and registered it in that same country. Fully restored, it is based on a 1958 Corvette and equipped with the 283hp (4.6-litre) V8 engine with Rochester injection and with a manual gearbox. It appears to be the only known example with two profiled headrests. The dark interior has six instruments,*

*a sports steering wheel with openwork spokes and a small gear lever on the central console.*

*This Corvette Centurion is undoubtedly the only one circulating in Europe. It is a unique opportunity to stand out with a car which has an exclusive and amazing bodywork, similar to one of the model's most historic prototypes. Impeccably presented, it is ready to make its big V8 engine roar on small country roads or during classic car events and concours d'elegance, who will not hesitate to open their doors to welcome it. It's also a testimony to what preparation specialists could achieve at the time. A rarity with a breathtaking design.*

## 1973 STUDEBAKER AVANTI II

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° RQB1903

18.000 - 24.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

- Dessinée par l'équipe du célèbre Raymond Loewy
- Atypique voiture américaine
- Exclusive et performante

- *Designed by the famous Raymond Loewy team*
- *Atypical American car*
- *Exclusive and stylish*



L'Avanti II est la continuation du modèle sorti en 1962, sans cesse amélioré et toujours construit à la main en petite quantité. La production n'a jamais cessé depuis son origine et à perdurée jusqu'en 2007 subissant moultes péripéties financières et qui a compté plusieurs repreneurs épaulés par des financiers passionnés. On compte quatre générations d'Avanti qui ont toujours conservé la ligne esquissée par Raymond Loewy mais celle qui nous intéresse, la seconde, a été produite de 1966 à 1983. La carrosserie, toujours réalisée en fibre de verre pour des raisons de facilité de production repose sur un châssis de Studebaker Lark cabriolet. Elle est mue par un moteur Chevrolet de 6,5 litre, accouplé à une boîte

automatique et son poids à sec ne dépasse pas 1450 kg. Le bloc avant est légèrement plus haut que sur la version originelle afin de loger le gros moteur Corvette désormais. Elles étaient toutes différentes en termes de coloris, d'aménagement intérieur et d'équipement, car réalisées à la main pour une clientèle élitiste et exigeante. Le volant à 3 branches cerclé de bois et les compteurs ronds reposant sur une planche bord en aluminium lui confèrent une image sportive dans le paysage automobile surdimensionné de l'époque. Le propriétaire nous indique qu'il a parcouru des milliers de kilomètres à son bord sans problèmes. Une auto aussi attachante qu'exclusive et très sous-estimée.

*The Avanti II is a continuation of the model released in 1962, constantly improved and always hand built in small quantities. The production lasted until 2007, undergoing many financial ups and downs, with several buyers supported by passionate financiers. There are four generations of Avanti that have always kept Raymond Loewy's design but the one we are interested in, the second one, was produced from 1966 to 1983. The bodywork, always made of fibreglass for ease of production, is based on a Studebaker Lark cabriolet chassis. It is powered by a 6.5 litre Chevrolet engine, mated to an automatic gearbox and has a dry weight of no more than*

*1450 kg. The front compartment is slightly higher than on the original version to accommodate the big Corvette engine. They were all different in terms of colour, interior layout and equipment, as they were all handcrafted for a demanding clientele. The wood-rimmed 3-spoke steering wheel and the round meters in the aluminium dashboard give it a sporty style in the oversized automotive environment of the time. The owner told us that he has driven it thousands of kilometres without any problems. A car that is as endearing as it is exclusive and highly underrated.*

## 2015 GT40 MKII 1966 CONTINUATION PAR SUPERFORMANCE ■

Titre de circulation belge  
**Belgian title**

Châssis n° CSGT40P2370/9

250.000 - 350.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Prête à courir avec son PTH valide

• Un mythe accessible

• Edition spéciale « Shelby Le Mans 1966 »

• *Ready to race with a valid PTH*

• *An accessible myth*

• *Special "Shelby Le Mans 1966" Edition*

En 1966, Henri Ford II et Carroll Shelby marquent l'histoire de l'automobile à tout jamais avec leur triple victoire aux 24 heures du Mans. Trois GT40 franchissent la ligne d'arrivée ensemble, détrônant ainsi Ferrari et ses six précédentes victoires consécutives à l'épreuve mancelle. Produite à seulement une petite centaine d'exemplaires de 1964 à 1968, il est très rare de trouver une GT40 originale sur le marché et lorsque cela arrive, elle se négocie à des prix dépassant plusieurs millions d'euros. Après l'arrêt de la production par Ford, la société industrielle anglaise Safir Engineering rachète la marque « GT40 ». C'est ainsi que la firme californienne Superformance est autorisée à fabriquer des GT40 dites continuations sous licence Safir et avec des numéros de châssis qui suivent ceux des GT40 d'époque. Superformance a une renommée internationale grâce à la qualité des châssis roulants qu'elle produit et assure que plus des deux tiers des pièces sont interchangeables

entre une GT40 d'époque et une sortie de ses usines. Celle-ci a été assemblée par Gentleman Car, importateur officiel en Belgique. Equipée d'un moteur « big block » V8 OVH de 7 Litres qui sort d'une révision complète, et d'une boîte 4 vitesses, cette continuation a la chance de disposer d'un PTH et pourra ainsi courir dans le cadre d'épreuves historiques parmi les plus prestigieuses. Il s'agit d'une édition spéciale Shelby Le Mans, couleur « Amon », dont la livrée rappelle la GT40 de Chris Amon et de Bruce McLaren, la première à avoir franchi la ligne d'arrivée au Mans en 1966. Une opportunité exceptionnelle de se retrouver pour un prix raisonnable au volant d'une légende des 24 Heures du Mans.

La voiture est immatriculée en Belgique, nous conseillons aux acheteurs potentiels de se renseigner sur la législation et la procédure d'immatriculation dans leur pays.

*In 1966, Henri Ford II and Carroll Shelby made motoring history forever with their triple victory in the 24 Hours of Le Mans. Three GT40s crossed the finish line together, overtaking Ferrari's six previous consecutive victories at Le Mans. Produced in only a few hundred examples from 1964 to 1968, it is very rare to find an original GT40 on the market, and when it does, it fetches prices over several million euros. After Ford ceased production, the British industrial company Safir Engineering bought the GT40 brand. As a result, the Californian firm Superformance was authorised to manufacture GT40 continuation cars under Safir licence, with chassis numbers following those of the original GT40s. Superformance has an international reputation thanks to the quality of the chassis it produces, and assures us that more than two-thirds of the parts*

*are interchangeable between a genuine GT40 and one that has left their factory. This one was assembled by Gentleman Car, its official importer in Belgium. Equipped with a 7-litre OVH V8 'big block' engine that has just undergone a complete overhaul, and a 4-speed gearbox, this continuation is fortunate enough to have a PTH and will therefore be able to race in some of the most prestigious historic events. The car is a special Shelby Le Mans edition in the 'Amon' colour, with a livery echoing that of Chris Amon and Bruce McLaren's GT40, the first to cross the finish line at Le Mans in 1966. An exceptional opportunity to get behind the wheel of a Le Mans 24 Hours legend at a reasonable price.*

*The car is registered in Belgium. We advise potential buyers to verify the legal requirements and registration process in their country.*



## 2003 LAND ROVER DEFENDER 110 PICK UP

Titre de circulation italien  
**Italian title**

Châssis n° SALLDHH583A658667

50.000 - 70.000 €  
Sans réserve / **No reserve**

- Près de 2 300 heures de travail de très grand soin par Kworks

- Equipé du recherché moteur 2.5 Td5 et de la climatisation

- Un intérieur unique : cuir italien et jean

- *Almost 2,300 hours of meticulous work by Kworks*

- *Equipped with the latest 2.5 Td5 engine and air conditioning*

- *A unique interior: Italian leather and denim*



Véritable icône du franchissement, le Defender incarne auprès de tous les baroudeurs, la notion de liberté tant ses capacités de franchissement sont presque sans limite. Il n'en fallait pas plus aux ateliers siciliens Kworks pour rendre le plus bel hommage au légendaire tout-terrain, lancé il y a 75 ans.

Cet exemplaire a débuté sa carrière au service des carabinieri de Lombardie jusqu'à atteindre 45 000 km avant de bénéficier d'une importante restauration par les établissements Kworks en 2023 et est présenté pour la première fois lors de notre vente du Mans Classic. Le châssis a été mis à nu, traité contre la rouille en trois couches, aucun boulon n'a été épargné, bien mieux que ce que proposait Land Rover à l'époque. Tous les panneaux de carrosserie ont également été traités à nu, les éléments abîmés ont été remplacés.

Chaque panneau, peint séparément, a bénéficié d'une peinture de qualité à couches multiples. L'ensemble de la mécanique a été remis à neuf, y compris l'électricité. Rares sont les préparations sur base de pick up, pourtant si prisé avec son moteur fiable Td5 de 2,5 L et sa climatisation. Afin de faciliter les manœuvres, il est équipé d'une caméra de recul. La teinte de carrosserie bleu gris s'accorde parfaitement avec ce très original intérieur en cuir bleu et jean.

Cette réalisation est unique, elle incarne un véritable appel à l'évasion. Parfait outil du baroudeur en quête d'aventures, son nouveau propriétaire pourra charger motos, vélos, planches de surf ou tout autre équipement de son choix afin de pratiquer ses loisirs favoris.

*A true off-roading icon, the Defender embodies the notion of freedom for all adventurers, as its off-roading capabilities are almost limitless. That's all it took for the Kworks workshops in Sicily to pay the finest possible tribute to the legendary off-roader, launched 75 years ago.*

*This example began its career in the service of the Lombardy Carabinieri, reaching a mileage of 45,000 km before undergoing a major restoration by Kworks in 2023, and it is being presented for the first time at our sale at Le Mans Classic. The chassis was stripped bare, a three-layer anti-rust treatment applied, and not a single bolt was spared - far better than what Land Rover was offering at the time. All body panels were also stripped bare, and any damaged parts were replaced. Each panel, painted*

*separately, has been given a high-quality multi-layer paint finish. The entire mechanical system has been refurbished, including the electrical system. Refurbished pick-ups are a rarity, yet, with its reliable 2.5-litre Td5 engine and air conditioning, this pick-up is incredibly popular. To facilitate manoeuvring, it has been equipped with a reversing camera. The blue-grey body colour is a perfect match to the highly original blue leather and denim interior.*

*This unique creation is a real invitation to indulge in escapism. The perfect tool for the daring adventurer, its new owner will be able to load motorbikes, bikes, surfboards or any other equipment of his choice with which to enjoy his/her favourite pastimes.*

## 1984 AUSTIN MINI 1000 TICKFORD ○

Titre de circulation anglais  
**British title**

Châssis n° SAXXL2S1N21239618  
Moteur n° 99HA53P0104276

40.000 - 80.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

- Transformation Tickford unique
- Présentation exclusive et luxueuse
- État proche du neuf

- *Unique Tickford modification*
- *Exclusive and luxurious aesthetic*
- *Near mint condition*



Cette Mini unique a été réalisée par le carrossier Tickford en 1983 à la demande d'un prince d'Arabie Saoudite. Rappelons que Tickford, filiale d'Aston Martin à partir de 1954, a produit des carrosseries pour Lagonda avant de fabriquer celles de l'Aston Martin DB2/4. La réalisation de cette Mini spéciale est d'autant plus extraordinaire que Tickford travaillait à cette époque exclusivement pour le célèbre constructeur anglais. En 1983, elle a été facturée la bagatelle de 50 000 livres sterling, ce qui montre qu'aucun frein n'a été mis à la dépense.

Extérieurement, la voiture se distingue par ses quatre phares verticaux, sa calandre obstruée et son spoiler qui se poursuit sur

des extensions d'ailes donnant à la voiture une allure résolument sportive. L'habitacle est équipé de sièges Recaro habillés d'une luxueuse sellerie en cuir Aston Martin et le tableau de bord présente un superbe panneau en ronce de noyer. La sonorisation est assurée par un système audio Clarion.

Récemment, le président du Tickford Register et Aston Martin Heritage a confié au vendeur quelques documents historiques comme le dessin d'origine de la voiture et quelques photos à l'usine Tickford. Aujourd'hui, cette Mini spéciale à conduite à gauche n'affiche que 13 250 km au compteur : à la rareté et à l'exclusivité, elle ajoute un état proche du neuf.

*This unique Mini was made by body designer Tickford in 1983 at the request of a Saudi Arabian prince. Tickford, a subsidiary of Aston Martin from 1954, produced bodywork for Lagonda before making them for the Aston Martin DB2/4. The production of this special Mini is all the more extraordinary as Tickford was working exclusively for the famous British manufacturer at the time. Back in 1983, the Saudi Arabian prince was billed the whopping sum of £50,000, which just goes to show that no expense was spared.*

*On the outside, the car stands out for its four vertical headlamps, its obstructed radiator grill, and its spoiler that spreads onto the*

*fender extensions giving it that sports-car look. The passenger compartment is fitted with Recaro seats with luxurious Aston Martin leather upholstery, and the dashboard boasts a stunning burr walnut panel. The sound system is made by Clarion.*

*The president of the Tickford Register and Aston Martin Heritage recently entrusted the seller with some historical documents such as the original sketch of the car and some photos at the Tickford factory. Today, this special left-hand drive Mini has only 13,250 km on the clock, and, in addition to being a rare and exclusive model, it's in near mint condition.*

## 1950 JAGUAR XK 120 ROADSTER ALUMINIUM

Titre de circulation allemand  
*German title*

Châssis n° 670117

150.000 - 220.000 €

- Rarissime version aluminium
- Belle restauration ancienne
- Couleur rouge d'origine
- Récemment inspectée par l'expert Guy Broad

- *Extremely rare aluminium version*
- *Beautiful old restoration*
- *Original red colour*
- *Recently inspected by Guy Broad*

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 jusqu'à ce qu'on la retrouve chez Tony Amos dans l'Ohio et en 1989 chez le collectionneur bien connu Terry Larssen basé en Arizona. Au début des années 1990 elle fut exportée en Suède avant d'arriver quelques années plus tard en Allemagne auprès du père du propriétaire actuel.

La voiture a été inspectée en 2023 par le grand expert des Jaguar XK en Angleterre Guy Broad qui a confirmé son authenticité. Ce dernier a constaté que le châssis était 100% original, ainsi que les frappes châssis. On peut aussi noter dans le rapport, présent dans le dossier de la voiture, que de très nombreux détails de la carrosserie tels que les ailes avant, le capot, le coffre, le tunnel de transmission ainsi que certains détails de construction sont des particularités que l'on retrouve uniquement sur les carrosseries aluminium d'époque confirmant l'authenticité de cette dernière.

*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. The history in the USA is not known until the car shows up with XK collector Tony Amos in Ohio and later to another well-known collector, Terry Larssen of Arizona in 1989. It is exported to Sweden in the early 90s. It became part of the current German owner's father's collection a few years later.*

*The car has recently had a thorough inspection carried out by UK XK expert Guy Broad who confirmed its authenticity.*

*According to Mr Broad the chassis is 100% original and both chassis stampings are correct. The panel work is of original manufacture, it retains its original factory welds and the construction is exactly as it should be on an alloy car. The front wings, bonnet, doors, rear scuttle and boot lids are specific to an alloy version confirming its authenticity.*

*It has the unique seat frames, windscreen pillars, bonnet hinges, petrol filler cap, gearbox tunnel cover, boot lid hinges, all this is particular original alloy cars. So body and chassis are original to chassis 670117.*





La restauration de ce bel exemplaire a 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. En très bel état, cette voiture constitue une belle opportunité d'acquérir une version rare du roadster qui a rendu Jaguar célèbre.

*The car was re commissioned, repainted and re-upholstered in Dusseldorf just under twenty years ago. As the owner passed away two years ago, this car represents a part of his estate. It was originally fitted with a high-compression engine, later replaced by a more modern SE engine. This car is in very good condition and represents a great opportunity to acquire a rare version of the roadster that made Jaguar famous.*



## 1958 JAGUAR XK 150 3,4L S ROADSTER

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° S830708DN  
Moteur n° VS1151-9  
Coque n° 15711

100.000 - 150.000 €

- Rarissime version 3,4L S Roadster en conduite à gauche

- Equipée de son bloc moteur d'origine

- Important dossier de factures et de photos

- Nombreuses améliorations

- *Extremely rare 3.4L S Roadster version in left-hand drive*

- *Equipped with its original engine block*

- *A large file of invoices and photos*

- *Numerous enhancements*



Son certificat Jaguar Heritage Trust révèle que cette XK 150 S 3,4L a été vendue neuve à New York, USA le 27 juin 1958 dans une très séduisante livrée crème avec un intérieur rouge et capote fauve. Seuls 888 roadsters 3,4L S sont sortis des usines, et plus rares encore sont les versions conduite à gauche ; cet exemplaire dispose de son bloc moteur d'origine, la culasse elle, fut refirappée. Son actuel propriétaire en fait l'acquisition aux Etats-Unis fin 2011 et la rapatrie en France. Elle bénéficie alors d'une importante restauration entre 2012 et 2013, incluant la carrosserie, la mécanique, la sellerie et l'électricité. Un important dossier de factures et de photos illustre la restauration la belle anglaise. La boîte de vitesses d'origine avec overdrive, qui sera

livrée avec la voiture, est remplacée par une boîte Getrag à 5 rapports. L'habitacle garni de cuir beige offre d'élégants baquets (les sièges d'origine seront fournis) et le centre de la planche de bord se pare d'un bois précieux du plus bel effet. En mars 2022, un contrôle complet à la fois de la mécanique mais également de la carrosserie est opéré par Old Star Garage à Solterre, pour un montant de 16 000 €.

Avec ses judicieuses améliorations, cette rare XK 150 S est un choix idéal pour participer à des rallyes touristiques et partir en weekend. A bord de cette belle anglaise, traverser la campagne au rythme du chant mélodieux du légendaire 6 cylindres, vous procure un plaisir instantané.

*Its Jaguar Heritage Trust certificate reveals that this XK 150 S 3.4L was sold new in New York, USA, on 27 June 1958 in an attractive cream painted finish, with a red interior and tan soft top. Only 888 3.4L S roadsters left the factory, and left-hand drive versions are even rarer; this example has its original engine block, however, the cylinder head has been refurbished. Its current owner acquired it in the United States at the end of 2011 and repatriated it to France. It then underwent a major restoration between 2012 and 2013, including refurbishment of the bodywork, mechanics, upholstery and electrics. A large file of invoices and photos illustrates the restoration of this beautiful*

*English car. The original gearbox with overdrive, which will be supplied with the car, has been replaced with a Getrag 5-speed gearbox. The beige leather-trimmed cabin features elegant bucket seats (the original seats will be supplied) and the centre of the dashboard has been adorned with precious wood to superb effect. In March 2022, Old Star Garage in Solterre performed a full mechanical and bodywork check, at a cost of €16,000.*

*With its clever upgrades, this rare XK 150 S is an ideal choice for touring rallies and weekend getaways. Driving this beautiful English car through the countryside to the melodious sound of the legendary 6-cylinder engine is an instant pleasure.*

## 1965 JAGUAR TYPE E 4,2L COUPÉ

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 1E31418  
Moteur n° 7E5004-9

100.000 - 140.000 €

• Restauration documentée de grande qualité

• Élégante combinaison de couleur

• Moteur d'origine

• *High-quality documented restoration work*

• *Elegant colour combination*

• *Original engine*



Selon le certificat du Jaguar Heritage Trust, cette Type E 4,2 litres Série I coupé est sortie d'usine le 14 juillet 1965, en conduite à gauche, boîte de vitesses manuelle et de couleur « Opalescent Maroon » avec intérieur beige. Elle a été livrée le 10 août 1965 à Jaguar Cars à New York (USA), pour sa première propriétaire, Josephine Finkleter.

Au printemps 2016, elle a été achetée par son actuel propriétaire alors qu'elle venait d'être importée en France. Elle était complète, en état d'origine, et notre collectionneur, qui désirait une voiture irréprochable, a décidé de la faire intégralement restaurer sans considération de coût. Les travaux ont duré trois ans et ont nécessité près de 120 000 euros, comme en témoigne le dossier de factures qui accompagnent la voiture.

Elle a fait l'objet d'un démontage total avec mise à nu de la carrosserie, réparation et peinture dans une élégante teinte grise (rappelant le Warwick Grey). La mécanique

a été complètement refaite et de très nombreuses pièces ont été remplacées quand il n'était pas possible de les remettre en état, tel l'arbre de transmission. Rien n'a été laissé au hasard, et les travaux ont concerné également l'habitacle : la sellerie a été complètement refaite avec un beau cuir rouge qui habille les sièges, le tunnel de transmission et les contrepotes. Nous invitons les acheteurs intéressés à consulter l'important dossier de factures et photos de la restauration.

Aujourd'hui, cette Type E dotée de son moteur 4,2 litres d'origine est dans un état impeccable qui rend hommage à sa forme spectaculaire. La voiture n'a parcouru que quelques milliers de kilomètres depuis sa restauration, et notre collectionneur, résidant à l'étranger, la vend par manque d'usage. Il s'agit d'un exemplaire dont le dessin présente toute la pureté originelle tout en offrant un excellent agrément de conduite.

*According to the Jaguar Heritage Trust certificate, this 4.2-litre E-Type Series I coupé left the factory on 14 July 1965, with left-hand drive, a manual gearbox and in an "Opalescent Maroon" colour with beige interior. It was delivered on 10 August 1965 to Jaguar Cars in New York (USA), for its first owner, Josephine Finkleter.*

*In spring 2016, it was purchased by its current owner, having only recently been imported into France. It was complete, in its original condition, and our collector, who wanted a car that was beyond reproach, decided to have it completely restored, irrespective of cost. The work took three years and cost almost 120,000 euros, as the file of invoices accompanying the car shows.*

*It was completely dismantled, the bodywork stripped, repaired and painted in an elegant shade of grey (reminiscent of Warwick*

*Grey). The mechanics have been completely overhauled and a large number of parts have been replaced when it was not possible to restore them, such as the drive shaft for instance. Nothing has been left to chance, and the work has also involved the passenger compartment: the upholstery has been completely replaced, with beautiful red leather covering the seats, the transmission tunnel and the door panels. Interested buyers are invited to consult the extensive file of invoices and photos relating to the restoration.*

*This E-Type with its original 4.2-litre engine is now in impeccable condition; a tribute to its spectacular design. The car has only covered a few thousand kilometres since its restoration, and our collector, who lives abroad, is selling it due to lack of use. This serves as an example of the purity of the original design, while offering excellent driving pleasure.*

## 1987 FERRARI MONDIAL 3,2L CABRIOLET

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 069465

45.000 - 65.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Française d'origine, carnets

• Voiture bien entretenue et préservée

• Architecture intéressante, moteur central et 2+2

• *French since new, logbooks*

• *Well preserved and serviced car*

• *Attractive architecture, central engine 2+2*



Vendue neuve par les établissements Pozzi en avril 1987, cette voiture d'origine française n'a connu que quatre propriétaires, dont le dernier depuis 2015. Régulièrement entretenue, elle est accompagnée d'un dossier de factures dont la dernière, qui date de janvier 2023, décrit des travaux de contrôles et révision (faisceau d'allumage remplacé, réfection lève-vitre passager, réfection bas de caisse...) effectués par le spécialiste reconnu Madou Compétition, à Seclin près de Lille, pour un total de 6 282 euros. Le compteur n'affiche que 59 810 km d'origine et la voiture est vendue avec ses carnets, ainsi qu'une housse de protection. Elle présente une peinture et des jantes en bel état, de même que la sellerie

en cuir noir d'origine qui est bien préservée.

Il s'agit d'une version 3,2 Litres, qui disposait d'une puissance de près de 270ch, enfin à la hauteur de la marque et de son image. Injustement ignoré par les Ferraristes, ce modèle est particulièrement intéressant car il combine une architecture à moteur central et deux places arrière d'appoint pouvant transporter deux enfants. Ainsi, la mondial offre l'équilibre dynamique propre à cette disposition et le plaisir du cabriolet, sans pour autant se priver d'un habitacle plus spacieux. De plus, c'est un modèle relativement rare, dont la production n'a que légèrement dépassé 800 exemplaires, et dont la valeur est encore raisonnable.

*Sold new by Pozzi establishments in April 1987, this car of French origin has had only four owners, the last one since 2015. Regularly serviced, it comes with a file of invoices which indicates that the last one was done in January 2023 and describing checks and servicing work (ignition harnesses replacement, passenger windows repair, underbody repairs, etc.), carried out by the renowned specialist Madou Competition based in Seclin near Lille for a total of 6,282 euros. It has a mileage of only 59,810 km from new and the car is sold with its logbooks, as well as a protective cover. Its paint and rims are in good condition, as well as the*

*original black leather upholstery which is well preserved.*

*This is a 3.2-litre version, which produced almost 270 hp, finally up to the level of the brand and its image. Unfairly ignored by Ferrari enthusiasts, this model is particularly appealing as it combines a mid-engine architecture with two extra rear seats that can carry two children. The Mondial therefore offers the dynamic balance specific to this layout and the pleasure of a convertible, without depriving itself of a more spacious interior. Furthermore, it is a relatively rare model, with a production of only 800 units made approximately and a value that remains reasonable to date.*

## 2005 FERRARI F430 BERLINETTA FI ◆

Titre de circulation  
luxembourgeois

*Luxembourg title*

Châssis n° ZFFEZ58B000140496

85.000 - 125.000 €

- Une Ferrari à acheter maintenant !
- Moins de 28 000 km d'origine
- Historique suivi

- *A Ferrari to buy now!*
- *Less than 28,000 km from new.*
- *Well-documented history.*



Présentée en 2004, la F430 fait partie de la famille des Ferrari V8 et succède à la 360 Modena. Elle bénéficie du développement effectué sur la Ferrari Enzo et des technologies acquises dans le domaine de la Formule 1. Ainsi, elle reçoit un différentiel « E-Diff » et une gestion électronique des trains roulants, dont les cinq positions sont commandées par un manettino au volant. Ces aides à la conduite permettent au conducteur d'exploiter en toute sécurité les 490 ch du moteur 4,3L qui lui permet de faire partie du club restreint des « plus de 300 km/h » (elle atteint 315 km/h en pointe).

L'exemplaire présenté, équipé de la boîte FI, a été vendu neuf le 18 mars 2005 en Espagne. Il retient la teinte « rosso corsa » pour la carrosserie et

un intérieur cuir noir. Jusqu'en 2015, à 20 203 km, son carnet d'entretien a été régulièrement tamponné chez l'agent qui l'avait vendu neuf. Ensuite, la voiture a bénéficié d'une révision en 2017 chez Maserati, dont la facture figure au dossier. C'est cette année-là que la voiture fut immatriculée en Allemagne, avant d'être vendue, l'année suivante, au Luxembourg. Affichant aujourd'hui un peu moins de 28 000 km d'origine, l'élégante berlinetta a été confiée à Ferrari en mai 2023 pour les vérifications d'usage. Cette F430 peu kilométrée représente une excellente occasion d'accéder aux joies de ce modèle dont les qualités sont unanimement reconnues et dont la côte repart dorénavant à la hausse.

*Introduced in 2004, the F430 is part of the Ferrari V8 family and succeeds the 360 Modena. It benefits from the development work carried out on the Ferrari Enzo and the technologies acquired in Formula 1. It features an E-Diff differential and electronic suspension management, whose five positions are controlled by a steering-wheel-mounted Manettino. These driving aids allow the driver to safely exploit the 490 hp of the 4.3L engine, placing it in the exclusive 'over 300 km/h' club (it reaches a top speed of 315 km/h).*

*The example shown, fitted with the FI gearbox, was sold new on 18 March 2005 in Spain. It features a 'rosso corsa' body colour and a black leather interior. Until*

*2015, at 20,203 km, its service book was regularly stamped by the dealer who sold it new. The car was then serviced by Maserati in 2017, the invoice for which is on file. That was the year the car was registered in Germany before being sold the following year in Luxembourg. With just under 28,000 km from new, the elegant berlinetta was entrusted to Ferrari in May 2023 for the usual checks. This low-mileage F430 is an excellent opportunity to experience the joys of a model that is universally recognised for its qualities and whose market value is now once again on the rise.*

## 1986 FERRARI TESTAROSSA MONOSPECCHIO

Titre de circulation belge  
*Belgian title*

Châssis n° ZFFTA17B000064375  
Moteur n° 00642

180.000 - 260.000 €

- Monospecchio, la plus rare des Testarossa
- Rarissime dans cette livrée grigio ferro intérieur crème
- Carnet d'entretien, manuel et trousse à outils
- 14 600 km d'origine !

- *Monospecchio, the rarest of Testarossa*
- *Extremely rare in this grigio ferro livery with cream interior*
- *Service booklet, manual and tool kit*
- *14,600 original km!*



Cette Testarossa est livrée neuve le 3 juin 1986 par la célèbre concession Sa.Mo.Car à Rome en Italie, à son premier propriétaire demeurant à Reggio de Calabre, à la pointe sud de l'Italie. Il la conserve 11 années avant de transmettre sa Ferrari à un compatriote de Reggio de Calabre. Son actuel propriétaire expatrié la « Monospecchio » de sa terre natale en 2012. Après 4 années d'utilisation, les jantes d'origine, qui seront fournies avec la voiture avec 3 pneus, sont remplacées par des modèles reprenant le dessin originel mais permettant la monte de pneumatiques plus modernes. Le dernier remplacement de la courroie de distribution effectué par le mécanicien du propriétaire date de juin 2021. Singulière dans cette rare livrée grigio ferro qui se marie élégamment avec cet intérieur cuir crème, cette Testarossa est dans un état de préservation exceptionnel, grâce à son faible kilométrage de 14 600 km. Son dossier de

factures d'entretien, entre Sa.Mo. Car et Ferrari Francorchamps, suit l'évolution du kilométrage. Elle dispose de sa pochette en cuir protégeant les livrets d'origine, incluant entre autres le carnet d'entretien et le manuel, sans oublier la trousse à outils, le kit de secours en cas de crevaison et de la baladeuse.

Le design de la Testarossa est un hymne aux années 80 tant la virilité de ses lignes, doté de cet arrière si emblématique, ses écopes sur les flancs, représentent la démesure et la force de la vitesse. Dans la famille des Testarossa, nous présentons ici la version la plus rare et la plus recherchée, comme souvent les premières versions sont les plus courues : la « Monospecchio » (un seul rétroviseur), avec ses écrous centraux. Rappelons que ces premiers modèles n'ont été produits qu'à un peu moins de 400 exemplaires et qu'ils représentent le nectar de cette prestigieuse lignée au nom si évocateur.

*This Testarossa was delivered new on 3 June 1986 by the famous Sa.Mo.Car dealership in Rome, Italy, to its first owner living in Reggio Calabria, at the southern tip of Italy. He kept it for 11 years before passing his Ferrari on to a fellow countryman from Reggio Calabria. Its current owner moved the 'Monospecchio' away from its homeland in 2012. After 4 years of use, the original rims, which were supplied with the car with 3 tyres, were replaced by models that retained the original design but allowed the fitting of more modern tyres. The owner's mechanic last replaced the timing belt in June 2021. This unique Testarossa in its rare grigio ferro livery, which blends elegantly with the cream leather interior, is in an exceptional state of preservation, thanks to its low mileage of 14,600 km. Its service invoice file, with invoices issued by both Sa.Mo.*

*Car and Ferrari Francorchamps, tracks his mileage. It comes with a leather pouch to protect the original booklets, including the service booklet and manual, not to mention the original tool kit, puncture kit and hand lamp.*

*The design of the Testarossa is an ode to the 1980s, with its potent lines, iconic rear, and side scoops representing the excess and force of speed. Within the Testarossa family it is often the earliest models that are the most popular, and here we present the rarest and most sought-after of all: the 'Monospecchio' (a single rear-view mirror), with its central wheel nuts. Just under 400 of these early models were produced, and they represent the crème de la crème of this prestigious and evocatively named lineage.*



**2010 ALFA ROMEO SC COMPETIZIONE SPIDER ▲**

Titre de circulation allemand  
*German title*

Châssis n° ZAR92000000053846

240.000 - 290.000 €

• Moins de 3 100 km, état proche du neuf

• Un seul propriétaire, options désirables

• Modèle rare (500 exemplaires) et très performant

• *Less than 3,100 km, near new condition*

• *One owner, numerous desirable options*

• *A rare, high-performance model (only 500 produced)*



Commandée le 22 octobre 2009, cette voiture a été livrée en avril 2011 avec les options suivantes : sellerie en cuir marron (1 667 €), système de navigation par satellite (1 083 €), peinture blanc nacré spéciale (2 917 €), protection cellophane (1 667 €) et arceau de sécurité (1 250 €).

Ce qui est incroyable avec cette voiture, c'est qu'elle n'a jamais été enregistrée au nom de son propriétaire. Simplement, pour qu'elle soit inscrite dans le système de circulation allemand, celui-ci a demandé une immatriculation provisoire, valable trois jours seulement, selon un système

utilisé habituellement dans le cas d'une exportation ou d'un transport entre deux revendeurs. Le document correspondant ne porte aucune information de propriété. Aujourd'hui, le compteur n'affiche que 3 000 km d'origine, distance parcourue quand la voiture s'est rendue de Francfort jusqu'à la région de Wiesbaden, où elle a été livrée. Le propriétaire a réglé la TVA, si bien qu'un acheteur allemand n'aura pas besoin de s'en acquitter. Pour une autre nationalité, il convient de se renseigner sur les règles en vigueur dans le pays de résidence du futur propriétaire.

*Ordered on 22 October 2009, the car was delivered in April 2011 with the following options: brown leather upholstery (€1,667), satellite navigation system (€1,083), special pearlescent white paint (€2,917), cellophane protection (€1,667) and roll-over bar (€1,250).*

*The incredible thing about this car is that it has never been registered in its owner's name. The simple reason for this is that, in order for it to be registered within the German vehicle registration system, the owner requested a provisional registration, valid for just three*

*days, thus availing of a system normally used in the case of an export or a handover between two dealers. The corresponding document bears no ownership information. Today, the odometer shows just 3,000 original km, the distance covered when the car was driven from Frankfurt to the Wiesbaden region, where it was delivered. The owner has paid the VAT, so any German buyer will not be required to pay it. For other nationalities, it is advised that you find out about the rules in effect in the future owner's country of residence.*



Ce Spider 8C Competizione porte le n°495, sur les 500 exemplaires produits. Selon une information transmise au propriétaire par Alfa Romeo, les derniers exemplaires bénéficieraient d'une puissance plus importante que les premiers, mais nous n'avons pas été en mesure de confirmer cette information.

Avec son kilométrage qui en fait une voiture pratiquement neuve, cette Alfa 8C Competizione associe à sa rareté et ses performances hors du commun le plaisir d'une carrosserie spider permettant de profiter de ce modèle extraordinaire tant en balade qu'en conduite sportive.

*This Spider 8C Competizione is number 495 of the 500 produced. According to information sent to the owner by Alfa Romeo, the later models have more power than those first produced, however, we have not been able to confirm this information.*

*With a mileage that makes it practically brand new, this Alfa 8C Competizione combines its rarity and outstanding performance with the pleasure of the spider body, making this an extraordinary model that can be enjoyed both on the road and on the track.*



## 1975 BMW 3,3L BERLINE

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 3290540

25.000 - 35.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

• Deux propriétaires seulement,  
française d'origine

• Modèle luxueux à empattement  
long

• Important travaux ces  
dernières années

• *Only two owners, both French*

• *Luxury model with long  
wheelbase*

• *Major refurbishment in recent  
years*



Achetée en 2017 à son premier propriétaire, cette voiture est donc une deuxième main française. Rare version à empattement long de cette berline BMW à moteur 6-cylindres (ici dans sa déclinaison 3,3 litres), elle ne totalise que 130 000 km car elle est restée entreposée sans rouler du début des années 1990 jusqu'à 2017. Elle bénéficie de nombreux équipements correspondant à son statut (vitres électriques, appuie-tête arrière, sellerie cuir en bon état, toit ouvrant électrique, direction assistée, essuie-phares avant, liseuse arrière, accoudoir avant coulissant, siège conducteur confort avec réglages spéciaux, autoradio Blaupunkt, jantes en alliage repeintes en 2022).

Des travaux importants ont été effectués entre 2018 et 2021 : réservoir et pompe à essence, allumage (pose d'un système électronique), remplacement des quatre phares, des clignotants et des feux arrière, remplacement des

conduites d'eau, des canalisations d'essence et des conduites de frein, remplacement du système de freinage (dont le maître-cylindre, les étriers, les disques avant et les garnitures), de l'échappement, du pare-brise, des pneus, réfection des carburateurs, pose d'un alternateur avec régulateur intégré, vidange moteur et boîte automatique... De plus, une peinture complète a été posée en 2020, dans sa teinte d'origine blanc Chamonix.

Les travaux ont été effectués, en grande partie, par le propriétaire, qui a conservé les factures d'achat et de pièces. Depuis, cet amateur de belles sportives françaises et allemandes a parcouru environ 5 000 km au volant de cette voiture en superbe état, qui annonçait l'entrée de BMW dans le monde des berlines haut de gamme à la fois confortables et sportives.

*Purchased in 2017 from its first owner, this car is therefore a French second hand model. A rare long-wheelbase version of this BMW saloon with a 6-cylinder engine (here in the 3.3-litre version), it has a total mileage of just 130,000 km, having been stored without being driven from the early 1990s until 2017. It comes with a wealth of features, befitting of its status (electric windows, rear headrests, leather upholstery in good condition, electric sunroof, power steering, front headlamp wipers, rear reading light, sliding front armrest, comfort driver's seat with special customisations, Blaupunkt radio, alloy wheels repainted in 2022).*

*Major work was carried out between 2018 and 2021: fuel tank and pump, ignition (installation of an electronic system), replacement of the four*

*headlights, indicators and rear lights, replacement of the water pipes, fuel lines and brake lines, replacement of the braking system (including the master cylinder, callipers, front discs and linings), exhaust, windscreen and tyres, carburettor refurbishment, installation of an alternator with an integrated regulator, engine oil and automatic gearbox fluid change... In addition, a complete paint job was carried out in 2020, in its original Chamonix white colour.*

*Most of the work was performed by the owner, who retained the purchase and parts invoices. Since then, this lover of fine French and German sports cars has covered around 5,000 km behind the wheel of this pristine car, which heralded BMW's entry into the world of top-of-the-range saloons combining both comfort and sporty handling.*

## 1987 FERRARI 412

Carte grise française  
**French title**  
 Châssis n° ZFFYD24B000071141  
 60.000 - 80.000 €

- Livrée neuve en France
- Seulement 58.000km d'origine, 2<sup>ème</sup> main
- Près de 30 000 € de frais récents

- *Delivered new in France*
- *Only 58,000 km from new, 2<sup>nd</sup> hand*
- *Nearly €30,000 in recent costs*



La Ferrari 412 apparaît en 1985 comme la digne évolution initiée en 1972 avec la 365 GT4 2+2, puis la 400 GT en 1976 et enfin la version injection en 1979. Le dessin superbe de Paolo Martin alors chez Pininfarina n'évoluera que très peu pendant 17 ans, preuve de sa modernité et de sa pureté originelle. La 412 reste un modèle rare dont moins de 600 exemplaires seront produits. L'exemplaire que nous vous proposons se présente dans une élégante robe grise avec son intérieur bleu. Il fut pendant près de trente années la propriété de Patrick Pariente, co-fondateur de la marque Naf-Naf, qui l'avait acheté neuf chez Pozzi à Levallois. Son actuel et deuxième propriétaire s'en est porté acquéreur en 2015 lors de la vente de

la collection de Patrick Pariente. Il a réalisé de nombreux frais d'entretien (près de 30.000€ dépensés), chez des spécialistes Ferrari bien connu, comme la carrosserie Lecoq à Paris, et, le garage Sampaio Automobile au Mans. Equipé du mythique moteur 12 cylindres en V et de la boîte automatique Borg Warner, le compteur affiche aujourd'hui 57 917 km, ce qui correspond à son kilométrage d'origine.

Cette voiture est vendue avec son carnet d'entretien, son manuel d'utilisation, sa trousse à outils (partiellement complète), son cric et ses plaques d'immatriculation d'origine. Elle constitue l'occasion d'acheter une Ferrari encore sous cotée, mécaniquement noble, mais sachant rester élégamment discrète.

*The Ferrari 412 was launched in 1985 as the worthy evolution of the series initiated in 1972 with the 365 GT4 2+2, closely followed by the 400 GT in 1976, and finally the fuel injection version in 1979. The superb design by Paolo Martin, then at Pininfarina, changed very little over the next 17 years, a testament to its modernity and original purity. The 412 remains a rare model, with fewer than 600 produced. This model comes in an elegant grey colour, with a blue interior. For almost thirty years, it was owned by Patrick Pariente, co-founder of the Naf-Naf brand, who bought it new from Pozzi in Levallois. Its current and second owner acquired it in 2015 at the sale*

*of Patrick Pariente's collection. He spent almost €30,000 on servicing with well-known Ferrari specialists such as the Lecoq body shop in Paris and the Sampaio Automobile garage in Le Mans. Equipped with the mythical V12 engine and the Borg Warner automatic gearbox, the meter now reads 57,917 km, which corresponds to its original mileage.*

*This car is sold with its service booklet, user manual, tool kit (partially complete), jack and original number plates. This is an opportunity to purchase a Ferrari that's still under-rated, mechanically sophisticated, yet elegantly discreet.*

## 1991 FERRARI 348 TS

Carte grise française  
**French title**  
 Châssis n° ZFFFA36S000089134  
 60.000 - 80.000 €

- Moins de 21.500 km d'origine
- Version TS, la plus désirable
- Le son du V8 ravageur

- *Less than 21,500 km from new*
- *TS version, the most desirable*
- *Sound of the ferocious V8*



Première Ferrari produite après la mort du « Commentadore » mais toujours l'œuvre du grand carrossier Pininfarina, la 348 est la digne descendante de la 328. Son moteur, un V8 de 3,4 litres développant pas moins de 300cv est des plus efficaces, tout en faisant preuve d'une très grande souplesse. Son dessin, aux nombreuses évocations de la fameuse Testarossa, lui donne un look racé à souhait. Pas étonnant qu'à sa sortie, la 348 fut prise d'assaut par les commandes. Il fallait être patient pour en obtenir une neuve... jusqu'à 4 ans de délai ! Dès 1989, deux versions sont proposées : une berlinette (TB) et une targa (TS). C'est cette dernière version, la plus désirable avec son toit amovible, que nous vous proposons ! Achetée par son actuel propriétaire en Suisse en

2017, cette 348 TS se trouve dans un très bel état de présentation et n'affiche que 21.366 km d'origine au compteur, carnet et factures d'entretien à l'appui ! Durant sa vie helvétique, elle était entretenue chez Symbol Automobile SA avant de l'être en France chez Pozzi Levallois. Sa dernière « grosse » révision qui comprend le remplacement des courroies, a été réalisée en 2020 et moins de 1.200km ont été parcourus avec la voiture depuis ! Une facture Pozzi de l'année dernière mentionne des pneus et des plaquettes usées à seulement 5%, il y a 750km de ça. Cette 348, dans sa belle robe Rosso Corsa, ne demande qu'à dévorer le bitume !

*As the first Ferrari produced following the death of the "Commentadore" but still designed by the great coachbuilder Pininfarina, the 348 is the worthy descendant of the 328. Its 3.4-litre V8 engine developing over 300 hp is highly efficient, while showing great flexibility. With several evocations of the famous Testarossa, its design conveys a desirable classy look. It was no surprise that the 348 was submerged with orders when it came out. You had to be patient to get a new one... up to 4 years! From 1989, two versions were offered: a berlinetta (TB) and a targa (TS). It is the latter version that we are offering here, known as the most desirable one with its removable roof! Acquired by its*

*current owner in Switzerland in 2017, this 348 TS is in a very good original condition and only displays a mileage of 21,366 from new, evidenced by its logbook and servicing invoices! During its Swiss life, it was serviced at Symbol Automobile SA before going to France where it was then serviced at Pozzi Levallois. Including the replacement of belts, its last "major" service was carried out in 2020 and less than 1,200 km have been added on the odometer since then! A Pozzi invoice from last year states that tyres and pads were only 5% worn, 750 km ago. In its beautiful Rosso Corsa bodywork, this 348 is just waiting to be enjoyed on the asphalt!*

## 2000 PORSCHE 996 TURBO RUF RTURBO

Carte grise française  
French title

Châssis n° WPOZZZ99Z1S681293

100.000 - 120.000 €

- Moins de 80 exemplaires
- 550 ch, 4 roues motrices en boîte mécanique
- Carnet, factures d'entretien et facture Ruf

- *Less than 80 units produced*
- *550 bhp, 4-wheel drive with manual gearbox*
- *Service logbook, maintenance invoices and Ruf invoice included*



Ruf s'inscrit dans l'histoire automobile en 1987, en établissant un record de vitesse à 342 km/h avec sa CTR Yellow Bird, mieux que la Porsche 959 ou que la Ferrari F40. La RTurbo, est une 996 Turbo sur laquelle Ruf venait greffer la boîte de vitesse et le pont de la GT2, un embrayage amélioré et un différentiel à glissement limité. La puissance elle, passait de 420 ch à 550 ch.

Livrée neuve le 10 octobre 2000 à Stuttgart, c'est en 2006 en Suède qu'elle fut convertie en RTurbo par les établissements Ruf. Après avoir commandé les pièces auprès du centre Ruf Suède, notamment les amortisseurs réglables Ohlins et les rares jantes Ruf Modular, la préparation fut achevée par la maison mère de Ruf avec l'installation du kit moteur portant la puissance à 550 ch. Le coût de la conversion

s'élève à près de 48 000€ sans compter l'arceau, les baquets et les harnais d'origine Porsche. C'est fin 2022 que notre Ruf RTurbo quitte la Suède pour rejoindre la France où elle fut immatriculée en février 2023, après une visite de la maison mère de Ruf à Pfaffenhausen, en Allemagne et affiche aujourd'hui moins de 93.500 km au compteur.

Les réalisations de Ruf sont réputées, rares et très performantes. La RTurbo, produite à moins de 80 exemplaires, est une machine à sensation avec sa boîte mécanique à débatement court mais étonnamment rassurante grâce à ses 4 roues motrices et son arceau. L'attrait des 996 Turbo ne s'essouffle pas et Ruf, devenu un véritable constructeur à part entière, voit la côte de ses réalisations s'envoler ces dernières années.

*Ruf made automotive history in 1987, setting a speed record of 342 km/h with the CTR Yellow Bird, surpassing the Porsche 959 and the Ferrari F40. The RTurbo is a 996 Turbo to which Ruf added the GT2 gearbox and drivetrain, an improved clutch and a limited slip differential. Power was increased from 420 bhp to 550 bhp.*

*Delivered new to Stuttgart on 10 October 2000, it was converted into an RTurbo by Ruf in Sweden in 2006. After ordering parts from the Ruf Sweden centre, including adjustable Ohlins shock absorbers and rare Ruf Modular wheels, the preparation was completed by the Ruf parent company with the installation of the engine kit boosting the power to 550 bhp. The cost of the conversion was*

*almost €48,000, not including the roll cage, bucket seats and original Porsche harnesses. At the end of 2022, our Ruf RTurbo left Sweden for France, where it was registered in February 2023, after a visit to Ruf's parent company in Pfaffenhausen, Germany and now has less than 93,500 km on the odometer.*

*Ruf's designs are renowned, rare and highly effective. The RTurbo, produced in fewer than 80 units, is a sensational machine, with its short-throw mechanical gearbox, yet surprisingly reassuring thanks to its 4-wheel drive and roll cage. The appeal of the 996 Turbo has never waned, and Ruf, now a fully-fledged manufacturer in its own right, has seen the value of its creations skyrocket in recent years.*

## 1969 FERRARI 365 GT 2+2 PININFARINA

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 12963  
Moteur n° 12963

240.000 - 280.000 €

- Moteur et couleur d'origine
- Exemplaire superbe
- 60 000 € de factures récentes chez Ferrari Biarritz
- Historique complet, quatre propriétaires seulement depuis l'origine

- *Original engine and colour*
- *Gorgeous example*
- *€60,000 of recent invoices at Ferrari Biarritz*
- *Full history, four owners since new*



Avec sa ligne effilée signée Pininfarina, la 365 GT 2+2 est une des plus belles Ferrari quatre places de l'histoire de la marque et sa rareté (environ 800 exemplaires) ne la rend que plus attirante.

La voiture que nous présentons a été livrée neuve le 30 juin 1969 au Portugal, dans sa combinaison de couleurs actuelle. Depuis, elle a fait l'objet d'un entretien régulier et n'a connu que quatre propriétaires, dont le premier l'a conservée jusqu'à la fin des années 1990. Le dernier en date, qui en a fait l'acquisition en 2019, a confié la voiture à Ferrari Biarritz pour une révision approfondie dont les travaux ont totalisé plus de

60 000 euros. La facture jointe au dossier indique le remplacement des sorties d'échappement, du faisceau de radiateur de refroidissement, de conduites d'eau et d'essence, du volant-moteur, une révision complète du moteur avec remplacements de joints, travaux sur la distribution et réglage du fonctionnement, une remise à niveau de la suspension et des freins (le réglage de l'assiette arrière étant assuré par un amortisseur non hydraulique), le remplacement des feux arrière par des pièces d'origine avec reprise de la jupe arrière pour montage puis peinture complète, la réfection de la boîte de vitesses envoyée

*With its slender design by Pininfarina, the 365 GT 2+2 is one of the most beautiful four-seater Ferrari cars in the brand's history and its rarity (around 800 units) only makes it more appealing.*

*This particular car was delivered new on the 30<sup>th</sup> June 1969 in Portugal in its current colour combination. Since then, it has been regularly serviced and has had only four owners, the first of whom kept it until the end of the 1990s. The last one acquired it in 2019 and entrusted the car to Ferrari Biarritz for a major service, which totalled*

*more than €60,000. Included in the file, the invoice indicates the replacement of exhaust outlets, the cooling radiator harness, water and fuel pipes, the flywheel, a full service of the engine with replacement of seals, work on the transmission and operating adjustment, suspension and brake upgrades (rear trim adjustment being provided by a non-hydraulic shock absorber), the replacement of rear lights by original parts and rework of the rear body for assembly, then complete painting, gearbox especially sent to Italy to be repaired, replacement of the leather for front seats with*



spécialement pour cela en Italie, le remplacement du cuir des sièges avant avec pigmentation des sièges arrière et des panneaux de portes, la fabrication de moquettes avant et arrière conformes à l'origine... Nous invitons les acheteurs intéressés à consulter le détail de cette impressionnante intervention.

Dotée de roues Borrani à rayons et de sa mécanique d'origine, cette voiture est livrée avec ses carnets et manuels d'utilisation dans leur pochette en cuir. Elle conviendra parfaitement à un passionné qui sera heureux de partager sa passion avec ses enfants ou ses proches !

*pigmentation of rear seats and door panels, the manufacturing of front and rear carpets conforming to the original... We invite interested buyers to consult details of this impressive restoration work.*

*Fitted with Borrani wire wheels and its original engine, this car comes with its logbooks and user manuals in their leather pouch. It will be perfect for an enthusiast who will be happy to share his passion with children or loved ones!*



## 1975 FIAT 124 ABARTH 16 SOUPAPES GROUPE IV

Titre de circulation belge  
**Belgian title**

Châssis n° 124CSA0092699  
Immatriculation d'époque  
TO M46466

First registration: TO M46466

150.000 - 200.000 €

• Version préparée par l'usine  
pour la saison 1975

• Remise en état complète,  
moteur 16 soupapes conforme

• Très rare dans cette  
configuration

• *Factory-prepared version for  
the 1975 season*

• *Complete overhaul, 16-valve  
engine compliant*

• *Very rare configuration*



La famille Neri baigne depuis toujours dans l'automobile, avec pour commencer l'ouverture d'une concession Fiat au début des années 60 en Belgique. Rapidement, elle gagne la réputation de faire partie des meilleurs spécialistes de la préparation des voitures de la marque et, de 1960 à 1980, les activités vont se développer de la façon suivante : concession Fiat à Liège, concession Ferrari pour la partie Wallonne, préparations sportives et de compétition, et importation Abarth pour le Benelux.

Actuel propriétaire de la Fiat 124 Abarth que nous proposons, Fernand Neri (fils du fondateur de l'ensemble) a bénéficié de cette situation pour effectuer des stages de spécialisation chez Abarth (en étant accueilli plusieurs mois dans la famille de Renzo Avidano, directeur du service

course Abarth) et rencontrer des ingénieurs de la trempe d'Aurelio Lampredi (créateur de plusieurs moteurs Ferrari et Fiat), Mario Colucci ou Enzo Osella.

Se frotter à cette marque et ces personnages l'amène irrémédiablement à se passionner pour la compétition, et il se lance pour commencer dans les courses de côte, suivies des circuits et rallies. Ce qui l'amène à l'achat d'une première Fiat 124 Abarth Groupe 4 (immatriculée TOK 81051, ex-Paganelli et Waldegard) avec laquelle il participe en 1976/1977 à treize épreuves et signe deux victoires. A la suite de cette saison prometteuse, Renzo Avidano lui suggère d'acheter la présente voiture, fabriquée en 1975 (et immatriculée pour la première fois le 22 mai 1975, M46466 TO) pour

*The Neri family has always been immersed in the automotive world, beginning with the opening of a Fiat dealership in Belgium in the early 1960s. It quickly earned a reputation as one of the leading specialists in the preparation of Fiat cars and, from 1960 to 1980, the business developed as follows: Fiat dealership in Liège, Ferrari dealership for the Walloon Region, sports and competition preparations, and Abarth imports for the Benelux countries.*

*The current owner of the Fiat 124 Abarth on offer today, Fernand Neri (son of the company's founder), took full advantage of the situation to enrol in specialisation training courses at Abarth (staying with Renzo Avidano, director of the Abarth racing department, and his family*

*for several months) and to rub shoulders with the likes of Aurelio Lampredi (designer of several Ferrari and Fiat engines), Mario Colucci, and Enzo Osella.*

*Exposure to the brand and these figures inevitably led to a passion for competition; he started out in hill-climbing, followed by circuits, and then rallies. This would eventually lead to the purchase of his first Fiat 124 Abarth Group 4 (registration TOK 81051, ex-Paganelli and Waldegard), with which he took part in thirteen events in 1976/1977 and bagged two victories. Following this promising season, Renzo Avidano suggested he buy the present car, constructed in 1975 (and originally registered on May 22<sup>nd</sup> 1975: M46466*

l'équipe usine qui, en 1977, est passée à la 131 Abarth et n'utilise plus les 124. Celle-ci fait partie d'une petite série de 7 à 10 voitures selon les sources, les plus abouties du modèle, préparées pour le Championnat du Monde. Certaines d'entre elles ont pris part à plusieurs épreuves en 1975/1976, les autres étant gardées comme voitures de réserve ou pour d'autres destinations. Cet exemplaire présente donc les spécifications de ces rares versions, dont un moteur à culasse 16 soupapes « testa streta » (culasse étroite) et injection Kugelfischer, développant 200 ch au lieu de 170 ch pour la version à huit soupapes.

Fernand Neri achète donc cette voiture, neuve, en 1977 et participe à trois rallyes avant de passer lui aussi à la Fiat 131 Groupe 4. Il cède donc la 124 Abarth à un agent Fiat de Huy, qui souhaite se lancer en rallye mais qui finalement ne le fera pas. Deux ans plus tard, en 1979, Fernand Neri décide de lui racheter la voiture mais malheureusement son moteur n'est plus là (c'est le seul élément manquant) et les documents qui l'accompagnaient ont disparu. Il la met de côté et, en 2012, se lance dans une restauration compétente. La voiture est complètement mise à nu et tous les éléments de suspension, freins ou accessoires électriques sont refaits conformément à l'origine. Fernand Neri, après de longues recherches, achète à prix d'or une culasse spéciale 16 soupapes d'origine estampillée Abarth, avec ses arbres à cames spéciaux, et remet le moteur en état avant de le roder au banc d'essai. La boîte Colotti à laquelle il est relié a été elle aussi dument restaurée. La carrosserie et l'intérieur font également l'objet d'une restauration conforme aux spécifications d'origine.

Parallèlement, les certificats de conformité fournis par Fiat Auto Belgio permettent son immatriculation en Belgique. Aujourd'hui, cette voiture complètement restaurée présente toutes les caractéristiques des dernières Fiat 124 Abarth usine, avec ses élargisseurs d'aile, ses projecteurs additionnels, ses prises d'air dans les flancs, son hard-top et son aménagement intérieur spécial.



TO M46466 au circuit des Ardennes - 1978 © DR

Rappelons que ce modèle, dont 1 000 exemplaires ont été produits à des fins d'homologation, était issu du Spider de série et a servi à Fiat pour défendre ses couleurs en rallye de 1973 à 1976. Il a en particulier remporté le titre au Championnat d'Europe des Rallyes 1975, entre les mains de Maurizio Verini, et une 124 Abarth de la même série que celle-ci (immatriculée TO M46460) est arrivée huitième au Rallye de Monte Carlo 1976.

Le présent exemplaire correspond donc à l'ultime version de cette spéciale, préparée par l'usine pour son propre usage. Rarissime et restaurée selon les règles de l'art, elle procurera à son futur propriétaire les sensations authentiques d'une des meilleures voitures de rallyes des années 70, tout en étant éligible aux rallyes historiques les plus réputés.

*TO) for the factory team, which, in 1977, had switched to the 131 Abarth and no longer used the 124. This is one of a small series of 7 to 10 cars (depending on the source), the most accomplished of the model, prepared for the World Championship. Some of them took part in several events in 1975/1976, the others being kept as reserve cars or for other uses. This vehicle features the specs of these rare versions, including a 16-valve 'testa streta' (narrow cylinder head) engine with Kugelfischer injection, producing 200 hp instead of 170 hp for the eight-valve version.*

*Fernand Neri bought the car new in 1977 and took part in three rallies before switching to a Fiat 131 Group 4. He sold the 124 Abarth to a Fiat agent from Huy, Belgium, who wanted to*

*get into rallying but didn't follow through. Two years later, in 1979, Fernand Neri decided to buy the car back from him, but unfortunately the engine was gone (it was the only missing part) and the accompanying documents had disappeared. He set it aside and, in 2012, embarked on a full-scale restoration. The car was completely stripped bare and the suspension, brake, and electrical components were reconstructed to the original specifications. After an arduous search, Fernand Neri bought a special 16-valve Abarth cylinder head with distinct camshafts for a pretty penny, and he restored the engine before breaking it in on the test bench. The Colotti gearbox has also been duly restored. The bodywork and interior were restored to their original specifications as well.*

*The certificates of conformity supplied by Fiat Auto Belgio allow the car to be registered in Belgium. Today, this fully restored car has all the features of the last factory Fiat 124 Abarths, with fender flares, additional headlamps, side air intakes, a hard-top, and special interior setup.*

*This model, 1,000 of which were produced for certification purposes, was derived from the series Spider and used by Fiat to defend its rally credentials from 1973 to 1976. Notably, it won the 1975 European Rally Championship with Maurizio Verini at the wheel, and a 124 Abarth of the same series (registration TO M46460) came eighth in the 1976 Monte Carlo Rally.*

*The car here is therefore the final version of this special series, prepared by the factory for its own use. Rarely seen and restored to the very highest standards, this vehicle's lucky future owner will feel the genuine thrills of one of the best rally cars of the 70s and will be eligible for the most famous historic rallies.*

## 1969 LOTUS 61 FORMULE FORD

Véhicule de compétition

**Competition car**

Châssis n° 61-FF-200

Cadre n°205

20.000 - 30.000 €

Sans réserve / No reserve

- Remise en état complète
- Façon ludique et peu coûteuse de courir en historique
- Utilisée par des pilotes connus en course historique

- Complete refurbishment
- A fun and inexpensive way to experience historic racing
- Driven by famous drivers in historic races



Cette monoplace Formule Ford a été vendue neuve en 1969 à M. Ian Ashley et, alors de teinte orange, elle était équipée d'un réservoir de grande contenance et d'un moteur BRM, en lieu et place des habituels Lotus Holbay, ainsi que le mentionne un courrier du registre Lotus Formule Ford. Après un passage à la célèbre Jim Russel Racing Drivers School, elle est partie en 1970 au Brésil où elle aurait intégré l'équipe dirigée par le célèbre Emerson Fittipaldi. Après plusieurs années dans ce pays, elle a été importée en Italie où Simon Hadfield, un habitué des compétitions historiques, l'a découverte autour de 1990. Après l'avoir ramenée en Angleterre, il a effectué une préparation qui lui a permis de remporter victoires et places d'honneur. Elle est ensuite passée entre les mains d'autres pilotes connus, Brian Hayward en février 1995 puis Denis Welsh, qui l'a remise en état. En juillet 2012, elle a été achetée par un avocat du sud de la France qui a participé à quelques

jours de course, et, en 2013, à une manche du challenge Formule Ford Historique au Castellet.

Depuis, elle est restée dans un garage fermé du département du Var et a bénéficié plus récemment d'une restauration complète. Le châssis a été sablé avant de recevoir un traitement « powdercoating » et le moteur Lotus-Holbay a été complètement remis à neuf soigneusement (avec réalésage et remplacement des bielles et pistons) ; la boîte Hewland Mk6 a fait elle aussi l'objet d'une réfection totale, de même que les pièces de suspension et trains roulants.

Accompagnée d'une carte d'identité FIA, d'une carte d'identité HSCC et d'un PTH valable jusqu'en septembre 2023, cette jolie monoplace est prête à courir et à prendre part aux superbes championnats historiques auxquels elle est éligible.

*This Formula Ford single-seater was sold new in 1969 to Mr Ian Ashley and, then orange in colour, was fitted with a large capacity fuel tank and a BRM engine in place of the usual Lotus Holbay, as mentioned in a letter from the Lotus Formula Ford Register. After a spell at the famous Jim Russel Racing Drivers School, in 1970 it moved on to Brazil, where it joined the team run by the famous Emerson Fittipaldi. After spending several years in the Latin American country, it was imported to Italy, where Simon Hadfield, a regular competitor in classic car competitions, discovered it around 1990. After taking the car back to England, he got it race-ready, with a series of victories and podium finishes to follow. It then passed into the hands of other well-known drivers; Brian Hayward in February 1995 and Denis Welsh, who restored it. In July 2012, it was purchased by a lawyer from*

*the south of France who took part in a number circuit days and, in 2013, a round of the Challenge Formula Ford Historic at Le Castellet.*

*Since then, it has remained in a closed garage in the Var Department, and more recently underwent a complete restoration. The chassis was sandblasted before receiving a powder-coating treatment, and the Lotus-Holbay engine was comprehensively and carefully refurbished (including the re-boring and replacement of the connecting rods and pistons); the Hewland Mk6 gearbox also underwent a complete overhaul, as did the suspension and running gear.*

*Accompanied by an FIA identity card, an HSCC identity card, and an HTP that is valid until September 2023, this beautiful single-seater is ready to race and take part in superb historic championships, for which it is eligible.*

## 1973 ALFA ROMEO 2000 GT VELOCE

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° AR2442156  
Moteur n° AR00512\*S11035\*

40.000 - 50.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

- Vendue neuve en France
- Combinaison de couleurs d'origine
- Historique limpide

- *Sold new in France*
- *Original colour combination*
- *Continuous history*



Cet élégant coupé Bertone a été vendu neuf en France, ainsi qu'en témoigne sa plaque d'importation, et a été immatriculé le 4 décembre 1973. De couleur « Grigio Chiaro Metallizzato » avec sellerie en skai noir, il disposait de jantes en acier de série. C'est en 2002 que son actuel propriétaire en a fait l'acquisition auprès du garage Quadrifoglio d'Argenteuil qui indiquait que la voiture était dans la même famille depuis l'origine et n'avait que peu roulé. Le compteur affichait alors 26 835 km et, bien que nécessitant une remise en état, elle était dans un état de conservation rare. C'est ce même professionnel de la marque qui procéda à la remise en état de la carrosserie, repeinte dans sa teinte d'origine début 2003. La mécanique a également bénéficié d'une révision

complète, tandis que la sellerie en skai, très bien conservée, avait pu être préservée. Depuis, la voiture a parcouru plus de 20 000 km et a toujours été suivie par le Garage Quadrifoglio jusqu'à sa fermeture. La dernière révision date de décembre 2022, chez JP Auto Passion à Clamart. Notre examen a révélé une voiture au point mécaniquement, une carrosserie saine et un état de présentation homogène, légèrement patiné, mais sans fatigue aucune, propre aux véhicules utilisés et entretenus régulièrement. Accompagné de son cric d'origine et de son guide des agences de réparation, ce coupé dont le 2L de 130 cv en fait le plus puissant de la lignée est un exemplaire de choix.

*This elegant Bertone coupe was sold new in France, as indicated by its import plate, and was registered on 4 December 1973. This 'Grigio Chiaro Metallizzato' vehicle with skai black upholstery was fitted with steel rims as standard. The current owner acquired it in 2002 from the Quadrifoglio garage in Argenteuil, near Paris, which indicated that the car had been in the same family since day one and had only been driven a few times. It had 26,835 km on the clock and, although in need of reconditioning, it was actually very well preserved. The bodywork was repainted in its original colour in early 2003 by the same specialist garage. The mechanics also benefited from a*

*complete overhaul, while the very well-preserved skai upholstery was kept in place. Since then, the car has covered more than 20,000 km and was always looked after by the Quadrifoglio garage until its closure. The vehicle was last serviced in December 2022 at JP Auto Passion in the Parisian suburb Clamart. Our inspection showed a mechanically sound car with healthy bodywork and a uniform appearance, with a slight patina but no clear signs of fatigue, characteristic of vehicles that are used and maintained regularly. Complete with its original jack and repair centre guide, this coupe, whose 130 hp 2L makes it the most powerful in the range, is truly a fine motor.*

## 1952 MAICO MOBIL MB 175

A immatriculer en collection  
*To be registered*

Cadre n° 41201M3-71306

12.000 - 18.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• 3<sup>ème</sup> main, historique limpide

• Remise en état dans le respect de l'origine

• Pièce de design originale et élaborée

• 3<sup>rd</sup> hand, clear history

• Refurbished according to original specifications

• Original and crafted design piece



Conçu comme « une voiture sur deux roues » ce scooter fut produit en Allemagne par Maico, contraction de Maisch Company, entre 1950 et 1958. Sa carrosserie en alliage léger est particulièrement futuriste pour l'époque et offre une protection optimale du conducteur, tandis que le passager bénéficie également d'un siège confortable. Cet exemplaire dispose du moteur 175cc accouplé à une boîte 4 rapports. Il s'agit d'un des 5 exemplaires de couleur beige expédiés en Finlande à l'occasion des jeux olympiques d'été d'Helsinki en 1952. C'est un horloger de Turku qui en fit l'acquisition la même année. Son second propriétaire, un Finlandais qui avait circulé à l'époque avec un modèle identique, s'en porta acquéreur en 1979, ainsi que le

confirme un document de cession présent au dossier aux côtés de copies des manuels, alors que le beau scooter était complet mais démonté. S'en suivit une remise en état étalée sur 5 ans, dans respect de l'origine, en conservant le maximum de pièces d'origine. Il n'a que peu roulé par la suite, et son actuel troisième propriétaire l'exposait dans son salon comme pièce de design, le faisant démarrer régulièrement. Aujourd'hui très recherchés, les Maico Mobil aussi bien préservés, avec un historique limpide et documenté, sont très rares, celui-ci est donc une occasion exceptionnelle de rouler de façon originale au guidon d'un engin particulièrement élaboré.

*Designed as "a car on two wheels", this scooter was produced in Germany by Maico (initially known as Maisch & Co) between 1950 and 1958. Its light alloy bodywork was particularly futuristic for its time and offered optimal protection for the rider, while the passenger also benefited from a comfortable seat. This example has a 175cc engine and a 4-speed gearbox. This is one of 5 beige-coloured units sent to Finland for the 1952 Summer Olympics in Helsinki. It was acquired by a watchmaker from Turku that same year. Its second owner, a Finn who was moving around with an identical model at the time, bought it in 1979, as stated by a transfer document*

*included in the file alongside copies of the manuals, despite the beautiful scooter being complete but disassembled. This was followed by a restoration spread over 5 years, according to original specifications and keeping as many original parts as possible. It was not driven much after that and its third owner displayed it in his living room as a design piece, while starting it regularly. Maico Mobil vehicles are highly sought after today and the ones that are well preserved with clear and documented history are very rare. This specific one is therefore an exceptional opportunity to ride in a unique way a particularly elaborate machine.*

## 1966 FIAT 600 JUNGLA

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 100D2254953  
Moteur n° 100D0002499456

20.000 - 30.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

• Voiture originale, rare et astucieuse

• Mécanique simple et pièces disponibles

• Accessoire estival distingué!

• *Original, rare, and highly savvy car*

• *Simple mechanics and available spare parts*

• *The most refined summer accessory*



La 600 Jungla fût à l'origine conçue par Fiat pour un usage militaire, et en particulier pour pouvoir être parachutée depuis les avions de transport. De conception simple, elle était constituée de pièces de grande série dont le moteur, la boîte et le train avant de la Multipla à la démultiplication plus courte. Dévoilée au Salon de Turin 1965 et malgré un accueil positif, la Jungla ne fût pas retenue par l'armée. Produite dans les ateliers du carrossier Savio, elle a donc fait carrière dans les professions utilisatrices de véhicules tous chemins, comme l'office national des forêts italien. L'exemplaire présenté, dont la carte grise mentionne par erreur une première immatriculation en 1963 alors que son numéro de série la date de 1966, a passé la première partie de sa vie en Italie, ainsi qu'en témoigne un ancien titre de circulation.

Son actuel propriétaire, collectionneur avisé, en a fait l'acquisition en 2019 alors que la voiture était immatriculée en Corse. Elle avait été repeinte dans son actuelle couleur rouge qui renforce son côté ludique, tandis que les soubassements étaient restés d'origine, avec une trace de réparation ancienne. La mécanique, toujours du bon type, et qui vient de bénéficier d'une révision de principe fonctionne de manière satisfaisante ; le système de capotage a été restauré. Nous avons été séduits par les nombreuses possibilités qu'offre sa carrosserie avec ses portes amovibles et son pare-brise rabattable qui en font une exceptionnelle voiture de loisirs, très rare puisque qu'en 2019, le club Fiat Italie n'en recensait que 2 exemplaires en France, avec une production totale estimée à 600 unités environ.

*The 600 Jungla was originally designed by Fiat for military use, and more specifically to be parachuted from cargo planes. The simple design featured mass-produced parts, including the engine, gearbox, and front axle of the Fiat 600, which was combined with the axle of the Multipla with a shorter gear ratio. Unveiled at the 1965 Turin Motor Show to a positive reception, the Jungla was nevertheless not adopted by the army. Manufactured in Savio's body shops, it thus made a name for itself among industries in need of all-terrain vehicles, such as the Italian National Forestry Office. The car on offer here, the registration document of which mistakenly states that it was first registered in 1963, whereas its serial number dates it to 1966, spent the first part of*

*its life in Italy, as evidenced by an old registration document. Its current owner, an astute collector, acquired it in 2019 when the car was registered in Corsica. It had been repainted in its current red colour, adding to its already playful look, while the foundations remained in their original form, with traces of former minor repairs. The (perfectly adapted) mechanics have just been overhauled and are working well; the cowling system has been restored. We fell in love with the numerous possibilities ensured by the bodywork with removable doors and folding windscreen, which make it an incredible leisure car; it's certainly a very rare model as the Fiat Italy club has only noted 2 in France since 2019, with total production estimated at just 600 units.*

## 1963 ALFA ROMEO 2600 SPIDER TOURING

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° 191778  
Moteur n° 02314

50.000 - 70.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

- Vendue neuve en France
- Matching numbers and colors
- Superbe projet de restauration

- *Sold new in France*
- *Matching numbers and colors*
- *Excellent restoration project*



Véritable vaisseau amiral de la gamme Alfa Romeo, la 2600 comporte dès 1962 un cabriolet de grand luxe, doté de quatre vraies places et habillé par Touring. Le ramage est à la hauteur du plumage, puisque c'est un 6 cylindres double arbre tout alu couplé à une boîte 5 vitesses qui lui permet d'atteindre près de 200 km/h. Son prix de vente élevé en limitera la diffusion et seules 2255 unités seront produites.

L'exemplaire présenté est un des rares spider vendus neufs en France où il fut immatriculé pour la première fois le 21 mai 1963. Dès sa sortie d'usine, il retenait son élégante combinaison de couleur actuelle : carrosserie blanche associée à un intérieur en simili marron et capote noire. On retrouve ensuite sa trace en 1978, alors qu'il est immatriculé

dans le Maine et Loire, et c'est auprès de ce propriétaire que le défunt mari de l'actuelle propriétaire, un avocat parisien, en fera l'acquisition en 1996. Jamais restauré, l'élégant cabriolet a été anciennement repeint, mais la carrosserie, victime de corrosion, devra bénéficier d'une restauration. La sellerie et la mécanique sont quant à elles d'origine, le tout ayant été entretenu lorsque cela était nécessaire afin de pouvoir circuler autour d'une résidence secondaire en Sarthe. Notre essai a révélé un fonctionnement du moteur satisfaisant, sans bruit anormal, mais il conviendra cependant d'entreprendre la restauration complète de ce très beau spider qui le mérite amplement et symbolise l'âge d'or de la carrosserie italienne.

*A true flagship of the Alfa Romeo range, the 2600 featured a luxury convertible from 1962 onwards, with four full seats and bodied by Touring. The 6-cylinder, twin-shaft, all-aluminium engine with a 5-speed gearbox allows it to reach speeds of up to 200 km/h. The high price tag certainly limited its distribution, with only 2,255 units being produced.*

*The vehicle on offer is one of the rare spiders sold new in France, where it was first registered on May 21<sup>st</sup> 1963. From the moment it left the factory, it retained its elegant colour scheme: white bodywork combined with a brown leatherette interior and black soft top. We can later trace it back to 1978, when it was registered in the Maine-et-Loire*

*department, and it was here that the current owner's late husband, a Parisian lawyer, acquired it in 1996. This elegant convertible has previously been repainted, but the bodywork is suffering from corrosion and will need to be restored. The upholstery and mechanics are original and have been maintained when necessary to allow the owner to drive it in the vicinity of their holiday home in the Sarthe department. Our test drive showed satisfactory engine function, with no abnormal noise, but a full restoration is in order for this stunning and deserving Spider that symbolises the golden age of Italian bodywork.*

## 1960 ALFA ROMEO 2000 SPIDER TOURING

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 01234

70.000 - 100.000 €

- Restauration documentée de haut niveau
- Travaux supervisés par un passionné du modèle
- Moteur d'origine fourni avec la voiture

- *High quality and documented restoration*
- *Work supervised by an enthusiast of this model*
- *Original engine supplied with the car*



L'actuel propriétaire de cette voiture voue une passion particulière aux Alfa Romeo et au Touring en particulier. En 2016, son cabriolet 2600 a été vendu aux enchères au Mans Classic pour un montant record. Aujourd'hui, pour des raisons familiales, il doit se séparer de son cabriolet 2000 qui se présente lui aussi dans un état exceptionnel. C'est une voiture d'origine française, qui était « jaune paille » mais qu'il a préféré repeindre en « Grigio Grafite ». Le dossier de restauration de la voiture montre un soin et une minutie ahurissante dans la restauration, « jusqu'à la moindre rondelle » comme le précise le propriétaire, ingénieur de formation, qui a fait cette voiture dans l'optique de l'utiliser et la garder sa vie entière. La base était très saine, avec un kilométrage sans doute d'origine de 38 910 km. Tout a été refait : carrosserie (peinture vernie), chromes, sellerie ont été complètement remis à neuf. Le moteur d'origine a été préservé

et il est vendu avec la voiture. Un moteur en bon état a été entièrement démonté et refait avec quelques modifications pour en améliorer la puissance et l'agrément d'utilisation (bielles-pistons plus légers, conduits travaillés). Tous les accessoires ont été démontés et refaits, en reprenant les pièces d'origine lorsqu'elles étaient en bon état et en les remplaçant quand nécessaire. Les appareils et le circuit électrique ont fait l'objet de tous les soins, de même que l'embrayage, la boîte de vitesse, la transmission, la suspension, les trains roulants (qui ont été améliorés par rapport à l'origine) ... Il est difficile de dresser la liste de tout ce qui a été effectué et nous invitons les acheteurs intéressés à consulter cet incroyable dossier. Même la boîte à outils a été restaurée avec la suédoise d'origine, et notre collectionneur pour la compléter avec les outils d'époque a dû en acheter trois !

Ce cabriolet 2000 Touring est sans doute un des plus beaux jamais proposés à la vente.

*The car's current owner has a great passion for Alfa Romeo, Touring ones in particular. In 2016, his 2600 convertible was auctioned at Le Mans Classic for a record amount. He now has to part with his 2000 convertible for family reasons, which is also in exceptional condition. It is a French car from new in "straw yellow" but his preference was to repaint it in "Grigio Grafite".*

*The car's restoration file demonstrates the amazing care and thoroughness carried out in the work, "down to the smallest washer" as confirmed by the owner (an engineer by trade) who made this car with the aim of using it and keeping it for life. The chassis was very healthy, with a likely original mileage of 38,910 km. Everything has been redone: bodywork (varnished paint), chrome and upholstery have been completely refurbished. The original engine has been preserved and will be sold with the*

*car. An engine in good condition was fully disassembled and rebuilt with few modifications to improve power and ease of use (lighter connecting rods-pistons, worked ducts). All accessories have been dismantled and rebuilt, by taking original parts when they were in good condition and replacing them whenever necessary. Devices and the electrical circuit were meticulously cared for, as well as the clutch, the gearbox, the transmission, the suspension, the running gear (which have been improved compared to the original)... It is hard to list everything done on the car however, we invite interested buyers to consult this incredible file. Even the toolbox was restored with the original suède and our collector had to buy three of them in order to complete it with all original tools!*

*This 2000 Touring convertible is undoubtedly one of the most beautiful versions ever offered for sale.*

## 1965 ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GTA

Titre de circulation belge  
*Belgian title*

Châssis n° AR613669

200.000 - 280.000 €

- Livrée neuve en France
- Modèle mythique, éligible pour les plus beaux événements
- Magnifique provenance, authenticité indiscutable

- *Delivered new in France*
- *Legendary model, eligible for the most beautiful events*
- *Incredible provenance, unquestionable authenticity*



Selon deux certificats émis par le service historique d'Alfa Romeo (l'un du 2 mars 2005, l'autre du 26 novembre 2010), cette voiture correspond à une Alfa Romeo Giulia Sprint GTA sortie des chaînes d'assemblage le 13 septembre 1965 et vendue le 13 octobre 1965 à la So.F.A.R., importateur de la marque à Paris. Il est également précisé qu'elle était de couleur rouge avec intérieur en skaï noir.

On retrouve cette voiture en novembre 1997 à l'occasion de la vente de la collection de Fernand Masoero, par Hervé Poulain au Palais des Congrès. Masoero, ancien pilote de rallye, est toujours resté fidèle à Alfa Romeo et a signé quelques résultats impressionnants comme une deuxième place en catégorie Tourisme au Tour de France Automobile en 1958 et 1959

(Giulietta Ti, avec Henri Oreiller) ou troisième au Tour de Corse avec une Giulietta Sprint Veloce. Il s'illustrera en course jusqu'à la fin des années 1970 avec des résultats de premier plan. Il a parallèlement ouvert une concession Alfa Romeo à Orange, au sein de laquelle il effectuait aussi des préparations à la course, en collaboration avec les meilleurs préparateurs Alfa comme Virgil Conrero en Italie. Il lui arrivait de conserver les reprises en bon état effectuées par le garage et, lors de la vente de 1997, ce sont les plus beaux exemplaires qu'il avait conservé qui ont été proposés.

Cette Alfa GTA en faisait partie et elle était décrite dans le catalogue comme étant « dans sa configuration d'origine à part les carburateurs de 40 au lieu de 45, « pour facilité d'utilisation » dit Fernand Masoero.

*According to two certificates issued by Alfa Romeo's historical department (one dated 2<sup>nd</sup> March 2005 and the other 26<sup>th</sup> November 2010), this car is an Alfa Romeo Giulia Sprint GTA which left the factory on 13<sup>th</sup> September 1965 and was sold on 13<sup>th</sup> October 1965 to So.F.A.R., the make's importer in Paris. It was also stated that the car was red with black faux leather interior:*

*This car was part of the Fernand Masoero collection auction sale in November 1997, conducted by Herve Poulain at the Palais des Congrès. As a former rally driver, Masoero always remained faithful to Alfa Romeo and achieved impressive results such as second place in the Touring class at the Tour de*

*France Automobile in 1958 and 1959 (Giulietta Ti, with Henri Oreiller) or third at the Tour de Corse with a Giulietta Sprint Veloce. He stood out from the crowd in motorsport until the end of the 1970s with great results. He also opened an Alfa Romeo dealership in Orange at that time, where he carried out race preparations, in collaboration with the best Alfa preparation specialists such as Vigil Conrero in Italy. He sometimes kept trade-ins vehicles in good condition carried out by the workshop. During the 1997 auction sale, the most beautiful examples he kept were the ones offered.*

*This Alfa GTA was one of them and in the catalog, it was described as being "in its original*



Elle est dans un état exceptionnel ». Comme c'était souvent le cas, le moteur avait été remplacé à l'époque par un bloc ne portant pas de numéro.

Cette intéressante GTA a été achetée par un collectionneur français lors de la vente qui l'a lui-même cédée en novembre 2003 à un autre collectionneur bien connu du nord de la France. L'entretien a été alors confié au garage Van Landuyt, à Tourcoing. Dans le but de participer au Tour de France Automobile historique, la voiture a été équipée entre autres d'un arceau, de sièges baquets (les sièges d'origine ont été conservés et sont livrés avec la voiture) et d'un tripmaster.

Elle est ensuite rentrée dans l'importante collection d'un couple de gentlemen drivers bruxellois qui l'a garée à côté de son Alfa TZ et de sa Lotus XI. Pour les travaux d'entretien et de réglages, il s'est tourné vers le garage Aresta, de Liège, concessionnaire Alfa Romeo (et spécialiste Weber) qui a notamment procédé au remplacement de l'embrayage et qui

a posé des carburateurs Weber de 45 (ce qui correspond au montage d'origine) au lieu des Weber 40. Des factures attestent de ces travaux.

Le dernier rallye effectué par l'actuel propriétaire a été le « Tour Britannia », en 2015 et, depuis, la voiture n'a que peu roulé. C'est cette faible utilisation qui amène son propriétaire à s'en séparer aujourd'hui.

Avec sa carrosserie en Paralumin bien conservée, son 4-cylindres double arbre double allumage, il s'agit d'un exemplaire d'une des Alfa Romeo les plus mythiques des années 60, celle qui a donné ses lettres de noblesse à l'appellation GTA (GT « Alleggerita »). Grâce à sa légèreté et ses qualités routières, la Giulia GTA s'est bâti un palmarès hors du commun, en rallye ou sur circuit. Aujourd'hui, cette voiture à l'authenticité irréprochable, et à la provenance exceptionnelle, apportera à son nouveau propriétaire la richesse des sensations qu'elle procure, tout en lui donnant un billet d'entrée idéal aux événements historiques les plus en vue.



*configuration apart from the 40 carburetors instead of 45, 'for ease of use' according to Fernand Masoero. It is in exceptional condition". As it was often the case, the engine had been replaced by an unnumbered engine block at the time.*

*This appealing GTA was bought by a French collector during the sale who himself sold it in November 2003 to another well-known collector from the north of France. The servicing was then entrusted to the Van Landuyt garage, in Tourcoing. In order to take part in the historic Tour de France Automobile, the car was equipped with a roll bar, bucket seats (the original seats have been kept and will be included with the car) and a tripmaster, among other things.*

*It then joined the important collection of a couple of gentlemen drivers from Brussels who parked it next to his Alfa TZ and his Lotus XI. For servicing and preparation work, he turned to the Aresta garage in Liege, an Alfa Romeo dealer (and*

*Weber specialist) who notably replaced the clutch and fitted 45 carburetors (which is the original specification) instead of the Weber 40. Invoices for this work are included in the file. The current owner's last rally was the 2015 "Tour Britannia" and since then, the car has not been driven much. The latter is actually why its owner has decided to part with it today.*

*With its well preserved Paralumin bodywork, its 4-cylinder dual overhead camshafts with twin ignition, this is one of the most legendary Alfa Romeo of the 1960s, the one that gave its nobility status to the appellation GTA (GT "Allegerita"). Thanks to its lightness and its road qualities, the Giulia GTA has built an outstanding track record in rallies or on tracks. With its impeccable authenticity and exceptional provenance, this car will bring its new owner an abundance of thrills, while giving this person an ideal ticket to the most renowned historical events.*





Nous sommes heureux de présenter cette collection de 21 Alfa Romeo réunies par un passionné de la marque, de la région de Nevers. A l'âge de 13 ans, il a incité son père à acheter une Alfetta 2 litres qui lui a définitivement donné le virus et qu'il a conservée et utilisée quand il a obtenu son permis. Il a ensuite progressivement assouvi sa passion : lorsqu'il était étudiant avec des Alfa de collection, puis, une fois installé professionnellement, en achetant des modèles plus sportifs, de la Montréal jusqu'aux supercars Alfa les plus exclusives dont il a respecté l'intégrité avec un soin rare.

Il se sépare aujourd'hui de sa collection par manque de temps pour les utiliser. Les voitures demeurées statiques ces dernières années, elles sont vendues sans contrôle technique à jour et nécessiteront une révision d'usage avant de reprendre la route.

*We are delighted to present this collection of 21 Alfa Romeos assembled by an enthusiast from the Nevers region. At the age of 13, he encouraged his father to buy a 2-litre Alfetta, which definitely gave him the bug and which he kept and used when he obtained his driving licence. He then gradually pursued his passion: as a student with classic Alfa cars, then, once he had settled down professionally, by buying sportier models, from the Montreal to the most exclusive Alfa supercars, the integrity of which he respected with rare care.*

*He is now parting with his collection due to a lack of time to use them. The cars, which have remained static over the last few years, are being sold without up-to-date technical inspections, and will need to be serviced before they return on the roads.*

## COLLECTION D'UNE FAMILLE DE PASSIONNÉS D'ALFA ROMEO

*Collection from a family  
of Alfa Romeo enthusiasts*

Lots 133 à 153

## 2002 ALFA ROMEO 156 GTA BREAK SW

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° 00201770

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

- Première main, seulement 27 734 km d'origine
- État de préservation superbe et rare pour ce modèle
- Améliorations sportives sur un modèle déjà très performant

- *Only one owner, only 27,734 km since new*
- *Superb preserved condition, rare for this model*
- *Sporty improvements on an already high-performance model*



Il est rare de trouver ce modèle dans un tel état de préservation. Il s'agissait de la voiture de démonstration du garage Alfa Tenailles de Nevers, vendue à notre collectionneur en remplacement de l'exemplaire qu'il avait commandé et qui n'avait pas été livré à temps pour ses vacances. Immatriculée pour la première fois par le garage en juillet 2002, elle est passée en octobre 2002 au nom de notre collectionneur.

Après avoir totalisé 24 300 km en quelques années, essentiellement pour ses vacances en famille, il a souhaité s'orienter vers des sorties sportives et l'a fait légèrement modifier en 2009 en s'adressant à Team Dynamics et AutoDelta : modification de l'admission et de la gestion électronique du moteur, suspension surbaissée, disques hautes performances de

330 mm, échappement inoxydable, différentiel autobloquant, embrayage compétition... Le tout pour un total avoisinant 7 000 € sur factures.

La voiture n'a alors effectué que quelques sorties faute de temps et le compteur affiche aujourd'hui 25 734 km. Toujours entretenue au garage GTA de Nevers, elle est dans un état superbe avec une peinture « Nero Metallico » impeccable et une belle sellerie en cuir noir et bleu très bien préservé. Vendue avec ses quatre jantes complètes d'origine chaussées de pneus Pirelli (2005), elle bénéficie d'options comme un filet de séparation coffre/habitacle et un système audio Bose.

Version la plus performante de la 156, cette GTA présente le rare avantage d'être de première main, à faible kilométrage et en état superbe. Les amateurs apprécieront.

*It is a rare thing indeed to find this model in such a preserved condition. This is the demonstration vehicle from the Alfa Tenailles garage in Nevers, sold to our collector as a replacement for the one he had ordered but wasn't delivered in time for his holiday. Registered for the first time by the garage in July 2002, it was signed over to our collector in October 2002.*

*After having driven it 24,300 km in a few years, mostly for family holidays, he wanted to shift his focus to sport outings and contacted Team Dynamics and AutoDelta to have the car lightly modified in 2009: modification of the engine intake and electronic management, lowered suspension, high-performance 330 mm discs, stainless steel exhaust, limited slip differential, racing clutch, etc. All*

*coming to a total in the region of €7,000 on the invoices.*

*The car was then only taken out a few times due to a lack of time, and today the odometer shows 25,734 km. With maintenance always done at the GTA garage in Nevers, the car is in a superb condition with impeccable "Nero Metallico" paint and beautiful black and blue leather upholstery in very good condition. Sold with four intact wheel rims fitted with Pirelli tyres (2005), it features several options, including a boot/passenger compartment divider and a Bose audio system.*

*As the highest performing version of the 156, this GTA has the rare advantage of having had only one owner, as well as low mileage and being in a superb condition. Connoisseurs will love it.*

## 1979 ALFA ROMEO ALFETTA 2,0L BERLINE

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° AR11655\*0049537

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

• Dans la même famille depuis l'origine !

• Etat de préservation incroyable

• Intéressante version 2.0, mêlant luxe et performances

• *In the same family since new!*

• *Incredible original condition*

• *Interesting 2.0 version, blending luxury and performance*



Cette voiture a la rare particularité d'avoir été achetée neuve par le père de notre collectionneur auprès du Garage Alfa Romeo GTA de Nevers elle est toujours restée dans la famille. « Le bruit de cette voiture m'a toujours fasciné, » nous a-t-il avoué. « J'ai de très nombreux souvenirs liés à cette voiture avec laquelle nous avons effectué plusieurs voyages, dont un jusqu'en Yougoslavie. Dès qu'on entrait dans la voiture, on se sentait en vacances ! »

Aujourd'hui cette Alfetta 2.0, que notre collectionneur a confiée il y a quelques années à un spécialiste de Tours pour une réfection de carrosserie, se présente dans un état superbe, avec une tôlerie étonnamment bien préservée et une peinture de bon aloi. Elle est encore équipée de son antenne accessoire sur le coffre arrière et l'intérieur est à la hauteur de cette impression globale, avec de beaux sièges en velours dont celui du conducteur est

légèrement plissé par endroits, et une banquette arrière à peine marquée. Caractéristique de son époque, le tableau de bord anguleux comporte une étroite bande imitation bois et le compteur affiche 14 283 km, soit 114 283 km réels comme nous l'a confirmé le propriétaire. La provenance française est rappelée par la plaque Alfa Romeo France, dans un compartiment moteur en état d'origine.

Ce modèle était une évolution de l'Alfetta lancée en 1972 et qui se caractérisait par sa boîte-pont favorisant la répartition des masses, et sa suspension plus sophistiquée que ses devancières, ce qui procurait un meilleur comportement routier. En 1977 elle recevait un moteur 2 Litres et, ainsi équipée, affichait une personnalité combinant sport et luxe.

La voiture que nous présentons, exceptionnelle par son histoire et son état, en est une représentante particulièrement attrayante et significative.

*This car has the rare distinction of having been bought new by our collector's father at the Alfa Romeo GTA Garage in Nevers and has always remained in the family. "The sound of this car has always fascinated me" he told us. "I have a lot of memories linked to this car with which we made several trips, including one to Yugoslavia. As soon as we got into the car, we felt like we were on holiday!"*

*Our collector entrusted it a few years ago to a specialist in Tours for a bodywork restoration and today, this Alfetta 2.0 is in superb condition with surprisingly well-preserved sheet metal and a quality paint job. It is still equipped with its optional antenna on the rear boot and the interior lives up to its overall expectation, with beautiful velvet seats (of which the driver seat is slightly creased in places) and an almost intact rear bench seat.*

*Characteristic at the time, the angular dashboard features a narrow wood effect strip and the odometer displays 14,283, which in real terms is 114,283 km as confirmed by the owner. The Alfa Romeo France plate in the engine bay (in total original condition) also confirms its French provenance.*

*This model was an evolution of the Alfetta launched in 1972, which was characterised by its transaxle favouring the weight distribution and its more sophisticated suspension than its predecessors, which provided better handling. In 1977, a 2-litre engine was fitted which gave the car a combined personality of luxury and performance.*

*With its exceptional history and condition, this specific car is particularly attractive and appreciable.*

## 1989 ALFA ROMEO 75 3,0L AMERICA BERLINE

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° ZAR162000\*06122603

20.000 - 30.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Version la plus puissante de l'Alfa 75

• Voiture rare dans cet état

• Entretien suivi, kilométrage garanti

• *Alfa 75 most powerful version*

• *Rare car in this condition*

• *Regular servicing, guaranteed mileage*



Cette voiture rare et intéressante, dotée du brillant V6 Alfa en version 3 litres, était exposée en 2001 dans le garage Alfa Tenailles Automobiles de Nevers. Lors de la tempête qui a traversé la France cette année-là, la vitrine en verre est partiellement tombée sur la voiture et en a endommagé la peinture, qui a donc été complètement refaite par l'établissement. Puis, en 2006, alors qu'elle affichait 94.973 km, elle a été achetée par notre collectionneur qui l'a utilisée quotidiennement jusqu'à 2018, la faisant entretenir régulièrement comme en témoignent les factures présentes au dossier. Aujourd'hui, le compteur affiche 124.236 km certifiés d'origine par le garage Tenailles qui connaît cette voiture de longue date.

De teinte « Rosso Alfa 130 », la carrosserie est très bien conservée, avec tous ses attributs extérieurs. Disposant d'un toit ouvrant et d'un système d'air conditionné, l'intérieur est lui aussi en bon état, avec sièges en tissu à chevrons (à noter un trou dans celui côté conducteur) et plastiques bien conservés et complets, ce qui est rare. Le compteur de vitesses gradué jusqu'à 260 km/h rappelle les performances de ce modèle qui bénéficiait de 185 ch avec un couple généreux, parfait pour une grande routière.

Cette voiture constitue une rare occasion d'acquérir une 3.0 America bien préservée, version ultime de l'Alfa 75.

*Fitted with the brilliant 3-litre version of the Alfa V6 engine, this rare and attractive car was displayed in 2001 at the Alfa Tenailles Automobiles garage in Nevers. During the storm which hit France that year, a glass panel partially fell on the car and damaged the paint, which was therefore fully redone by the company. It was then bought in 2006 by our collector, when the mileage was at 94,973 km. The car was used daily and serviced regularly until 2018, as evidenced by invoices in the file. Today, it displays a mileage of 124,236 km, certified as original by the Tenailles garage who has known this car for a long time.*

*The bodywork is very well preserved with its "Rosso Alfa 130" colour and all its exterior characteristics. With a sunroof and an air conditioning system, the interior is also in good condition and includes herringbone fabric seats (note a hole in the seat on the driver side) and well preserved and complete plastics, which is rare. Graduated up to 260 km/h, the speedometer emphasises the performance of this model which boasted 185 hp with generous torque, perfect for a large touring car.*

*This car is a rare opportunity to acquire a well preserved 3.0 America, the ultimate version of the Alfa 75.*

## 1995 ALFA ROMEO GTV 2,0L V6 TB COUPÉ

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° ZAR916000\*06005965

15.000 - 25.000 €

Sans réserve / **No reserve**

- Un seul propriétaire, 43 132 km d'origine
- Modèle original et performant
- Belle présentation

- *Only one owner, 43,132 km since new*
- *Powerful and original model*
- *Beautiful condition*



Cette GTV 2 Litres turbo est la première voiture quasiment neuve dont notre collectionneur a fait l'acquisition pour son usage quotidien. Il s'agissait d'un véhicule de démonstration du garage Alfa Tenailles Automobiles GTA de Nevers, dont son père était déjà un client fidèle !

Jeune diplômé il décida de s'offrir sa première Alfa moderne.

Aujourd'hui, ce coupé affiche 43 132 km d'origine et, régulièrement entretenu par le garage GTA, il se trouve dans un très bel état général. La peinture « Rosso Alfa » ne présente pas de défaut notable et, à l'intérieur, la sellerie en cuir noir et les inserts de bois sur la console centrale contribuent à l'ambiance cosquée de cet élégant coupé. Doté de vitrages gravés, il dispose d'une alarme Cobra d'époque.

Il s'agit d'un modèle peu banal, conçu pour répondre à la fiscalité italienne qui taxait la cylindrée. C'est pourquoi l'on trouve ici une version 2 litres du célèbre V6 Alfa, auquel a été greffé un turbo Mitsubishi qui permet d'obtenir une puissance de plus de 200 ch et un couple particulièrement généreux, une fois dans la plage de régime du turbocompresseur. Sous une belle robe signée Pininfarina, il en résulte une voiture au caractère plus sportif que la version dotée du V6 atmosphérique.

Modèle original, peu connu et très performant, ce coupé est difficile à trouver en bel état. Ce qui rend celui-ci d'autant plus attractif.

*This 2-litre turbo GTV is the first almost-new car that our collector has acquired for his daily use.. It was a demo car from the Alfa Tenailles Automobiles GTA dealership in Nevers, of which his father was already a loyal customer!*

*As a young graduate, he decided to buy his first modern Alfa. This coupe now has a mileage of 43,132 km since new and is in very good condition overall, also thanks to regular servicing carried out by the GTA garage. The "Rosso Alfa" paint seems to be in healthy condition. As for the interior, the black leather upholstery and wood inserts on the central console emphasise the lavish atmosphere of this elegant coupe. Fitted with engraved glazing, it also has a Cobra alarm of that era.*

*This is an unusual model, designed to address Italian taxation which was based on engine capacity. This is why this car has a 2-litre version of the famous Alfa V6, to which a Mitsubishi turbo was grafted in order to obtain a power of over 200 hp and a particularly generous torque once reaching the right amount of revs for the turbocharger to kick in. With its beautiful bodywork designed by Pininfarina, this car has a sportier character than the version equipped with the atmospheric V6 engine.*

*Original model, little known and very powerful, this coupe is difficult to find in good condition; which makes it even more appealing.*

## 2015 ALFA ROMEO 4C COUPÉ ▲

Carte grise française  
**French title**  
Châssis n° ZAR960000M184078  
  
70.000 - 90.000 €

- 160 km d'origine ! Un seul propriétaire
- État proche du neuf, options
- Modèle exceptionnel par sa conception et ses performances

- 160 km since new! Only one owner
- Near new condition, extras
- Exceptional model in terms of design and performance



Avec la 8C et la GTAm de la collection, ce coupé 4C complète le trio de supercars Alfa Romeo que notre collectionneur souhaitait ardemment réunir. S'agissant pour lui d'une voiture de collection dans le sens le plus pur, il n'a pratiquement jamais roulé avec, par crainte de l'endommager. « Sa principale sortie a eu lieu pour un reportage effectué par Alfa Romeo, » nous a-t-il indiqué, « avec quatre clients de quatre pays. Ils m'avaient choisi pour représenter la France. »

Ainsi, cette voiture n'affichant que 160 km d'origine est dans un état quasi neuf. Elle bénéficie de plusieurs options (totalisant 11 510 €) et d'un équipement très complet avec notamment : bagage intérieur, casquette de tableau de bord en carbone, système HiFi, prise auxiliaire et prise USB, pack « Lusso » avec sièges sport en cuir rouge (matériau que l'on retrouve sur la console centrale, le méplat du volant et les poignées intérieures),

pack « Racing », logo Quadrifoglio sur les ailes avant, radar de recul, spoiler arrière, housse et chargeur Alfa. De plus, cette voiture est recouverte d'un film de protection PPF (Paint Protection Film) intégral, une option de 4 250 €.

Elle est accompagnée de sa documentation complète avec bon de commande, carnets et manuels, dépliants publicitaires d'époque, carte de vœux pour l'année 2015 d'Alfa Romeo pour faire patienter en l'attente de la livraison, billets de train Paris-Nevers et retour pour aller voir la voiture...

Une Alfa Romeo 4C est déjà très exclusive par sa conception et ses performances. Très légère (900 kg à sec) et disposant de 240 ch, elle est extrêmement agile et frôle 260 km/h. A ces caractéristiques brillantes, l'exemplaire que nous proposons ajoute un état proche du neuf, ce qui en fait une absolue rareté.

*Alongside the collection's 8C and GTAm, this 4C coupé completes the trio of Alfa Romeo supercars that our collector so ardently sought out. For him, this was a collector's car in the purest sense – he almost never drove it for fear of damaging it. "The only time I really took it out was for an article by Alfa Romeo," he told us, "with four customers in four countries. They chose me to represent France."*

*As a result, this car has a mileage of only 160 km since new and is in a near new condition. It features several options (totalling €11,510) and very complete set of equipment, including: interior luggage, carbon fibre cluster hood, HiFi system, auxiliary socket and USB port, "Lusso" pack with red leather sports seats (material also used on centre console, flat section of steering wheel and interior handles), "Racing" pack,*

*Quadrifoglio logo on the front wings, parking sensor, rear spoiler, cover and Alfa charger. Additionally, this car is completely covered in a paint protection film (PPF), an option priced at €4,250.*

*It comes with complete documentation including the order form, logbooks and manuals, period promotional flyers, 2015 greetings card from Alfa Romeo as the buyer awaited delivery, return train ticket to Paris-Nevers to go to view the car, etc.*

*An Alfa Romeo 4C is very exclusive simply in terms of its design and performance. Very light (900 kg dry) and with 240 bhp under the bonnet, it is extremely agile and can reach almost 260 km/h. Beyond these brilliant characteristics, the car we have on offer is in near new condition, making it a true rarity.*

## 1983 ALFA ROMEO SPIDER S3 2,0L

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° ZAR115380\*02478404

20.000 - 30.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Belle préservation d'origine

• Kilométrage raisonnable

• Deux propriétaires seulement depuis 1990

• *Beautiful original condition*

• *Reasonable mileage*

• *Only two owners since 1990*



Cette voiture appartenait depuis 1990 au même propriétaire quand notre collectionneur en a fait l'acquisition, en 2006. Vendue neuve en Haute-Marne (avec comme première immatriculation 1587 LX 52), cette voiture était déjà immatriculée dans la Nièvre en 1989.

Lors de son achat en 2006, le compteur affichait 85 017 km et ce chiffre, aujourd'hui, est passé à 86 000 km : la voiture a donc peu roulé et son état qui semble bien conservé depuis l'origine est conforme à ce kilométrage. La carrosserie a été repeinte dans les règles de l'art mais le spoiler arrière est fendu dans sa partie centrale. La capote beige présente un état d'usage satisfaisant malgré un accroç côté conducteur et la voiture repose sur

quatre jantes Alfa Romeo en alliage léger. L'habitacle est équipé de sièges en similicuir marron d'origine, avec moquettes et couvre-capote assortis.

Dans la lignée des premiers Duetto et doté du brillant 4-cylindres 2 litres double arbre (ici alimenté par deux carburateurs Dell-Orto DHLA40) qui a fait les beaux jours de la marque, ce Spider troisième série constitue un moyen idéal de profiter des journées de beau temps au volant d'une voiture bien préservée offrant à la fois un tempérament sportif et un confort moderne.

*This car was owned by the same proprietor since 1990 when our collector acquired it in 2006. Sold new in Haute-Marne (with its first registration 1587 LX 52), this car was already registered in Nièvre in 1989.*

*It had a mileage of 85,017 km when it was purchased in 2006, this figure has now increased to 86,000 km; the car has therefore not been driven much and its condition (which seems well preserved since new) appears to be consistent with its mileage. The bodywork has been professionally repainted but the rear spoiler is cracked towards the middle. The beige soft top is in satisfactory condition despite a tear on the*

*driver's side and the car has four Alfa Romeo light alloy rims. The interior is fitted with original brown faux leather seats, with matching carpets and tonneau cover.*

*In line with the first Duetto and fitted with the brilliant 2-litre twin-cam 4-cylinder engine (here powered by two Dell-Orto DHLA40 carburetors) which made the brand's heyday. This third Spider series is an ideal way to enjoy sunny days at the wheel of a well-preserved car offering both a sporty feel and modern comfort.*

## 1973 ALFA ROMEO MONTREAL

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° 1428276

50.000 - 75.000 €

• Restauration ancienne de qualité

• Modèle rare et original

• Mécanique noble, sonorité superbe

• *Quality traditional restoration*

• *Rare and Original model*

• *Noble engine, amazing sound*



Lorsque notre passionné d'Alfa Romeo a acheté cette voiture en 2007, elle appartenait depuis 2003 à un collectionneur Ferrari de la région de Nevers. Depuis, elle a été utilisée avec parcimonie puisque le compteur affichait 3 744 km en 2009, 4 480 km en 2014 et, aujourd'hui, 6 510 km. Parmi ses sorties figure un rassemblement d'Alfa Montreal en 2014 : « Nous avons organisé cet événement dans la région de Beaune avec un club de Montreal, » nous a précisé notre collectionneur. « C'était fantastique de voir 50 Alfa Romeo Montreal venues de toute l'Europe, réunies sur le parking de l'hôtel ! »

Française d'origine, comme l'indique la plaque d'identification Alfa Romeo France, cette voiture affiche une très bonne allure générale grâce à une restauration ancienne mais sérieuse. La peinture orange, typique des années 70, a été refaite avec soin et un léger accrochage à l'arrière, pendant le rassemblement

de 2014 mentionné plus haut, a été réparé comme il se doit.

L'intérieur, avec ses compteurs futuristes et son beau volant en bois vernis, est en bon état, malgré une fente au tableau de bord, et les sièges ont été refaits dans un tissu qui ne semble pas conforme à la présentation d'origine mais dont le motif quadrillé est tout à fait dans l'esprit d'époque. Cette voiture est équipée d'un coupe-batterie et de sa roue de secours, en plus du dossier de factures d'entretien qui l'accompagne.

Après une période d'oubli, la Montreal a retrouvé ses lettres de noblesse autour de son V8 quatre arbres et de sa carrosserie Bertone, et ce n'est que justice. Cet exemplaire de belle présentation fait honneur à ce modèle de prestige.

*When our Alfa Romeo enthusiast bought this car in 2007, it had then belonged to a Ferrari collector in the Nevers region since 2003. Since then, it's been sparingly driven, as the counter displayed 3,744 km in 2009, 4,480 km in 2014 and 6,510 km at present. One of these drives was the 2014 Alfa Montreal gathering: "We organised this event in the Beaune region with a club from Montreal", our collector told us. "It was amazing to see 50 Alfa Romeo Montreal cars from all over Europe gathered in the hotel car park!"*

*As stated on the Alfa Romeo France identification plate, this is a French car since new and it looks very good overall, thanks to a traditional but yet serious restoration. Typical from the 1970s, the orange paintwork has been carefully redone and a minor*

*damage at the rear (during the 2014 event mentioned above) has been properly repaired.*

*With its futuristic gauges and beautiful varnished wooden steering wheel, the interior remains in good condition, despite a crack on the dashboard. The seats have been redone in a different fabric to the one fitted originally however, the grid pattern seems to match well with the trend of that era. This car is equipped with a battery switch and its spare wheel, in addition to the file of servicing invoices which is also included.*

*After a period of oblivion, the Montreal has regained its badge of honour thanks to its four-cam V8 engine and its Bertone bodywork, fair and square. This beautifully presented example does perfectly portray this prestigious model.*

## 1981 ALFA ROMEO GTV 2,0L SÉRIE LIMITÉE « GRAND PRIX »

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 00053552

12.000 - 18.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Rare série limitée Grand Prix, finition spéciale

• Ligne intemporelle

• Toutes les qualités du coupé GTV 2 litres

• *Rare Grand Prix limited series, special finish*

• *Timeless design*

• *All of the qualities of the 2-litre GTV coupé*



Cette Alfa GTV fait partie de la rare série limitée « Grand Prix », produite à 650 exemplaires pour célébrer le retour d'Alfa Romeo en Formule 1. Elle s'accompagnait d'une finition particulière réalisée par le carrossier Maggiora, avec peinture rouge intégrale (pare-chocs compris), sièges en velours gris à bandes, moquettes rouges et divers détails d'aménagement comme les jantes Ronal de cette voiture.

Elle a été achetée en 2008 par notre collectionneur à un amateur du département du Cher qui en disposait depuis 2002. Elle affichait 86 000 km, avec un ensemble de facture depuis 2003. En 2012, elle a fait l'objet d'une remise en état de carrosserie, avec remplacement des deux ailes arrière (achetées chez le spécialiste VHB), restauration des soubassements et peinture vernie, pour un total de 2 200 euros,

comme l'indique une facture présente au dossier, avec d'autres, du garage Alfa GTA de Nevers.

L'ensemble est bien conservé. Le compartiment moteur est en état d'usage, les carburateurs Dell'Orto sont coiffés de filtres à air accessoires et nous avons noté une trace de réparation ancienne de l'aile avant gauche qui sera à reprendre. L'intérieur semble d'origine, avec la plaque Grand Prix n°291 sur le couvercle de boîte à gants. Le compteur affiche 87 131 km et un autoradio CD JVC équipe le tableau de bord. La voiture devra être révisée avant de reprendre la route.

Cette série Grand Prix ajoute de l'exclusivité aux qualités naturelles de ce coupé GTV capable d'accueillir quatre personnes dans une ambiance confortable et sportive.

*This Alfa GTV is part of the rare "Grand Prix" limited series created to celebrate Alfa Romeo's return to Formula 1, of which only 650 were ever manufactured. It has a special finish by coachbuilder Maggiora, with a complete coat of red paint (including the bumpers), striped grey velvet seats, red carpets and various fittings such as Ronal wheel rims.*

*Our collector purchased it in 2008 from an enthusiast based in Cher, who had owned it since 2002. It has a mileage of 86,000 km and a set of invoices from 2003 to present. In 2012, its bodywork was overhauled, with the two rear wings replaced (bought from the specialist VHB) and restoration of the underbody and lacquered paintwork, coming to a total of 2,200 euros, as can*

*be seen on one of several invoices from the GTA Alfa garage in Nevers present in the file.*

*The vehicle as a whole is well preserved. The engine compartment is in used condition, the Dell'Orto carburetors feature accessory air filters and we found traces of a previous repair to the left front wing, which will need rework. The interior looks as new, with the Grand Prix no. 291 plaque on the glove box casing. The odometer displays 87,131 km and the dashboard includes a JVC CD audio system. The car requires servicing before being taken back on the road.*

*This Grand Prix series adds exclusivity to the excellent qualities inherent to the GTV coupé, with space for four in a comfortable and sporty ambience.*

## 2003 ALFA ROMEO I47 GTA

Carte grise française  
**French title**  
Châssis n° ZAR937000\*05104872  
15.000 - 25.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

- Performances élevées
- Boîte de vitesses mécanique
- Moteur V6 3,2 litres, 250 ch

- *High performance*
- *Manual gearbox*
- *3.2-litre V6 engine, 250 hp*



En installant le V6 de 3,2 litres et 250 ch sous le capot de la compacte I47, Alfa Romeo a créé une véritable bombe capable de frôler 250 km/h, ce qui répondait à son appellation « GTA ». Malgré les limites imposées par la traction avant, son empattement court la rendait particulièrement alerte et réactive.

Ce sont ces qualités exclusives qui ont séduit notre collectionneur quand il a fait l'acquisition de cette voiture en 2020 auprès d'un spécialiste basé au Luxembourg. De teinte « Nero Metallico », elle avait été livrée neuve au Japon et ses carnets d'utilisation et d'entretien sont fournis dans cette langue.

L'extérieur est en bon état, avec des jantes de marque Gilvia qui ne correspondent pas au modèle

d'origine. À l'intérieur, le ciel de toit est en Alcantara et la sellerie en tissu se montre partiellement distendue sur les sièges et contre-portes, ce qui correspond au kilométrage de 146 174 km qu'affiche le compteur. La voiture est équipée de sur-tapis et d'un système audio Bose, ainsi que d'un pommeau de vitesses et d'un soufflet non conformes. Il s'agit d'une intéressante version à boîte mécanique. Le carnet d'entretien est tamponné jusqu'en 2005 et notre collectionneur a très peu utilisé cette voiture depuis son achat.

Sous une robe relativement sobre, ce modèle dissimule un tempérament de feu, fidèle la marque milanaise : de quoi surprendre même les amateurs d'Alfa !

*By fitting the 3.2-litre V6 and 250 hp engine under the bonnet of the compact I47, Alfa Romeo has created a true rocket capable of reaching 250 km/h, which corresponded to its name "GTA". Despite limitations imposed by the front-wheel drive, its short wheelbase made it particularly alert and responsive.*

*The latter are exclusive qualities which seduced our collector when he acquired this car in 2020 from a specialist based in Luxembourg. In "Nero Metallico" colour, it has been delivered new in Japan and its user manuals and service logbook are provided in this language.*

*The exterior is in good condition, with Gilvia rims*

*which do not correspond to the original model. Inside, the headlining is in Alcantara and the fabric upholstery is partially overstretched on the seats and door panels, consistent with its mileage reading of 146,174 km.*

*The car is fitted with carpet mats and a Bose audio system, as well as a non-compliant gear knob and bellows. This is an interesting manual gearbox version. The service logbook is stamped until 2005 and our collector has not used this car much since its purchase. Under a relatively sober bodywork, this model conceals a fiery temperament, faithful to the Milanese brand: enough to even surprise Alfa enthusiasts!*

## 2008 ALFA ROMEO SC COMPETIZIONE COUPÉ

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° ZAR92000000034099

200.000 - 300.000 €

- Première main, un des premiers exemplaires livrés neuf en France
- A peine plus de 6 000 km, état proche du neuf
- Options désirables
- Modèle emblématique et rare (500 exemplaires)

- *Only one owner, one of the first of its kind delivered new in France*
- *Just over 6,000 km, near new condition*
- *Sought-after options*
- *Iconic and rare model (500 made)*



Son nom à lui seul, « SC Competizione », rappelle les plus belles pages de l'histoire d'Alfa Romeo en course et les victoires des SC aux 24 Heures du Mans et aux Mille Miglia, parmi leurs innombrables succès. « Quand Alfa a annoncé la SC, je me suis mis immédiatement sur les rangs, » nous a avoué notre collectionneur. « Il fallait constituer un dossier pour être éligible, et j'ai fait une note récapitulant toutes les Alfa que j'avais eues. » Un représentant d'Alfa Romeo France est même venu spécialement à Nevers pour préparer le bon de commande et ces démarches ont permis d'obtenir ce qui est sans doute le premier exemplaire livré neuf en France.

Vendue via le garage Alfa Tenailles Automobiles GTA de Nevers, cette voiture de teinte « Rosso SC

Competizione » (code 202/B) avec intérieur en cuir rouge bénéficie de plusieurs options : ciel de toit en cuir, étriers de frein portant l'inscription Alfa Romeo, Quadrifoglio peint sur les ailes avant, jantes Racing, kit conduite carbone, système audio Bose, prise iPod, bagages Schedoni spéciaux (deux valises derrière les sièges, un attaché-case dans le coffre), extincteur, chargeur SC et bon pour un « SC experience day », non utilisé.

Cette SC est accompagnée de plusieurs documents, dont une carte de vœux d'Alfa Romeo pour l'année 2008 en attendant la livraison de la SC, un carton d'invitation au Salon de Paris 2006 pour la présentation de la SC, divers échanges de courriers en vue d'être sélectionné comme acheteur, le bon

*Its name alone, "SC Competizione", brings to mind the greatest episodes in Alfa Romeo's racing history and the SC's victories in the 24h of Le Mans and Mille Miglia, among innumerable other successes. "When Alfa announced the SC, I immediately got myself on the list," confessed our collector. "You had to put together a file to be eligible, and I added a note listing all of the Alfas I've owned." A representative from Alfa Romeo France even came to Nevers specifically to draw up the order form. These arrangements meant I acquired what is beyond doubt the first SC delivered new in France."*

*Sold via the Alfa Tenailles Automobiles GTA garage in Nevers, this car in the colour*

*"Rosso SC Competizione" (code 202/B) with a red leather interior features several options: leather headlining, brake callipers bearing the inscription Alfa Romeo, the Quadrifoglio painted on the front wings, Racing wheel rims, carbon hose, Bose audio system, iPod dock, special Schedoni luggage (two suitcases behind the seats, a briefcase in the boot), fire extinguisher, SC charger and a voucher for an "SC experience day", unused.*

*This SC comes with several documents, including a 2008 greetings card from Alfa Romeo as the buyer awaited delivery of the SC, an invitation to the 2006 Paris Motor Show for the presentation of the SC, various letters sent when applying to be a*



de commande du 16 mars 2007 qui précise que la marque Alfa Romeo soit inscrite en rouge sur les étriers de frein.

Un ensemble de factures figurant également au dossier rappelle les opérations entreprises et notamment quatre révisions aux établissements Pozzi : en 2009 à 1 780 km, en 2012 à 2 385 km (avec vidange), en 2013 à 3 054 km (pour un rappel) et en 2013 à 3 372 km (pour un total de 1 000 euros). Aujourd'hui, cette voiture affiche à peine plus de 6 000 km, et son état est proche du neuf. Nous avons seulement noté que le vérin de coffre arrière à remplacer.

« Pour moi, c'est la plus emblématique et la plus aboutie des Alfa Romeo modernes, » selon notre collectionneur. « C'est une voiture magnifique et, sur circuit, un immense plaisir. »

Ce qui n'a rien d'étonnant car Alfa n'avait pas lésiné sur les moyens en mettant au point cette machine d'exception. Elle faisait suite au

concept car présenté en 2003 au Salon de Francfort et, dès son annonce, la demande avait dépassé de trois fois les 500 exemplaires prévus. La SC commercialisée était dotée d'une mécanique d'origine Maserati, avec un V8 de 4,7 litres développant 450 ch et relié à une boîte séquentielle six rapport, ce qui lui permettait de dépasser 290 km/h.

Exceptionnelle par sa mécanique et sa rareté, cette Alfa Romeo SC Competizione présente en plus l'avantage d'être une première main française, très soigneusement entretenue et n'ayant que très peu roulé, avec un kilométrage extraordinairement bas et un état général qui se rapproche de celui d'une voiture neuve. Sans doute une des plus belles SC Competizione disponibles sur le marché.

*buyer, and the order form from 16 March 2007 specifying that the Alfa Romeo logo will be inscribed in red on the brake callipers.*

*The file also includes several invoices documenting work done, in particular four services at Pozzi establishments: in 2009 at 1,780 km, in 2012 at 2,385 km (with oil change), in 2013 at 3,054 (as a follow-up) and in 2013 at 3,372 km (coming to a total of 1,000 euros). Today, this car has a mileage just over 6,000 km and its condition is near new. We have noted only that the rear boot strut needs replacing.*

*"In my opinion, it's the most iconic and the most accomplished of the modern Alfa Romeos," said our collector. "It's a magnificent car and an immense pleasure on the track."*

*This is no surprise, as Alfa made no compromises when perfecting this exceptional*

*machine. It followed the concept car presented in 2003 at the Frankfurt Motor Show, and as soon as it was announced, demand exceeded triple the planned 500 vehicles. The production SC has Maserati mechanical components, with a 450 bhp 4.7-litre V8 connected to a six-speed sequential transmission, enabling it to exceed 290 km/h.*

*Exceptional in terms of both its mechanical components and its rarity, this Alfa Romeo SC Competizione also has the advantage of having been supplied to its sole owner in France, in addition to being meticulously maintained and driven very little, with an extraordinarily low mileage and a condition that approaches that of a brand-new car. Without doubt one of the most beautiful SCs available on the market.*

## 1966 ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GT 1600

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° 605965  
Moteur n° AR00526\*52369

30.000 - 40.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

- Française d'origine
- Même propriétaire depuis 20 ans
- Joli projet

- *Originally supplied in France*
- *Same owner for 20 years*
- *Interesting project*



Avec la Giulia, les Alfa Romeo d'après-guerre ont atteint leur pleine maturité. Reprenant les bases de la Giulietta (carrosserie monocoque, moteur double arbre en alliage), elle était plus puissante et sa version coupé bénéficiait du trait de crayon magistral du jeune Giorgetto Giugiaro.

Française d'origine, achetée au début des années 2000 par notre collectionneur pour notamment participer aux montées historiques de Bona, cette Giulia Sprint appartient à la désirable première version, dotée du capot « boîte aux lettres ». Elle a fait l'objet d'une restauration ancienne et les alignements de carrosserie sont un peu inégaux, avec des coulures autour de la lunette arrière et des bulles au bas

des portes. L'un des phares Carello jaunes présente un éclat. À l'intérieur, le ciel de toit semble d'origine mais comporte des tâches, le volant présente des traces d'oxydation et les sièges sont en bon état mais ne correspondent pas au modèle d'origine. L'autoradio est plus récent et le compteur affiche 80 770 km.

La voiture est dotée de sa plaque d'identification Alfa Romeo France et le compartiment moteur est en état d'usage, avec deux carburateurs Weber 40DCO4.

De présentation sympathique, cette voiture intéressante constitue une excellente base pour, moyennant quelques travaux, offrir à son propriétaire tout le plaisir d'un coupé Sprint dans sa première version, esthétiquement la plus pure.

*The post-war Alfa Romeos really came into their own with the Giulia. Based on the Giulietta (monocoque bodywork, alloy twin-cam engine), the Giulia was more powerful, and a young Giorgetto Giugiaro contributed to its coupé version.*

*Originally supplied in France, bought in the early 2000s by our collector primarily to be able to take part in the Bona classic car rally, this Giulia Sprint is of the sought-after first version, with the "letterbox" bonnet. It has previously been restored and the bodywork is a little flawed, with runs around the rear windscreen and bubbles at the door sills. One of the yellow Carello headlamps has a chip in it. Inside, the*

*headlining looks original but bears some marks, the steering wheel shows some signs of corrosion and the seats are in good condition but are not of the original model. The audio system is more recent and the odometer shows 80,770 km*

*The car has its Alfa Romeo France identification plate and the engine compartment is in working order, with two 40DCO4 Weber carburetors.*

*This attractive car is well presented and, after some work, can offer its owner all the pleasure of a Sprint coupé in its first – and most aesthetically pure – version.*

## 1966 ALFA ROMEO GIULIA 1600 SPIDER

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° AR378744  
Moteur n° ARO0112\*14230

50.000 - 70.000 €

• Restauration ancienne bien préservée

• Patine attrayante

• Ligne superbe

• Previous restoration well preserved

• Attractive patina

• Superb design



On ne soulignera jamais assez l'élégance du dessin de Pininfarina pour ce Spider Alfa Romeo, ici dans sa version Giulia à moteur 1600. « C'est ma préférée sur le plan du design, » nous a avoué notre collectionneur de Nevers. « En plus, elle date de mon année de naissance ! »

Au début des années 2000, cette voiture a fait l'objet d'une restauration par un passionné de la carrosserie Bandonny, basée à Auxerre, qui a parfait les travaux en 2003 avant de la céder en 2006 à notre collectionneur. Depuis 2002, date à laquelle le compteur indiquait 18 771 km, cette voiture a connu deux propriétaires mais elle a très peu roulé, puisqu'elle affiche aujourd'hui 18 869 km. Le dossier comporte des factures de pièces détachées achetées en France (au spécialiste VHB notamment) et en Italie.

Bien réalisée, la restauration ancienne légèrement patinée

donne à la voiture un aspect fort sympathique. A l'intérieur, la sellerie en cuir noir offre également une présentation agréable, avec des moquettes remplacées et un autoradio Blaupunkt d'époque. La capote en alpaga se manœuvre correctement, malgré de petites déchirures sur sa partie inférieure, de chaque côté.

On retrouve sous le capot le 4-cylindres double arbre avec ici un filtre à air Redline non d'origine pour coiffer l'unique carburateur Weber de cette version. La voiture dispose de freins à disques à l'avant et d'une boîte cinq rapports, ce qui constituait un indéniable progrès par rapport à la Giulietta dont elle était issue. La voiture devra être révisée avant de reprendre la route avec élégance. Avec sa patine agréable, cette voiture séduisante fait honneur à l'un des plus beaux dessins automobiles des années 60.

*Words are not enough to fully describe the elegance of the Pininfarina design of this Alfa Romeo Spider Giulia with a 1600 engine. "It's my favourite in terms of design," said our Nevers-based collector. "What's more, it dates from the year I was born!"*

*At the beginning of the 2000s, this car underwent restoration by an enthusiast at the Bandonny body shop in Auxerre, who refined the works in 2003 before the car passed to our collector in 2006. Since 2002, on which date the odometer read 18,771 km, this car has had two owners but was driven very little: today, the odometer reads 18,869 km. The file includes invoices for spare parts bought in France (in particular from the specialist VHB) and in Italy.*

*The light patina caused by the excellently done restoration gives the car a wonderful look. Inside,*

*the black leather upholstery offers a pleasant atmosphere, with replaced carpets and a period Blaupunkt radio. The alpaca hood moves correctly, despite small tears on the lower section on both sides.*

*Under the bonnet, a 4-cylinder twin-cam can be found, with a non-original Redline air filter to cap the single Weber carburettor used in this model. The car has disc brakes at the front and a five-speed transmission, which represent an undeniable step forwards in comparison to the Giulietta it is based on. The car requires a service before it will drive at its best. With its pleasant patina, this beguiling vehicle boasts one of the most beautiful car designs of the 1960s.*

## 1988 ALFA ROMEO ALFASUD SPRINT SÉRIE LIMITÉE « GRAND PRIX »

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 05131221

3.000 - 5.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Série spéciale "Grand Prix"

• Moteur 1500 Veloce

• Carrosserie bien conservée

• "Grand Prix" limited edition

• 1500 Veloce engine

• Well preserved bodywork



Cette collection d'Alfa Romeo reflète le goût de son propriétaire pour les versions spéciales. C'est le cas de cette Alfasud Sprint appartenant à la série limitée Grand Prix qui bénéficiait d'une finition spécifique avec pare-chocs et bandes de protection couleur carrosserie, bandes et filets décoratifs noirs, inscription « Grand Prix » de part et d'autre de la lunette arrière, échappement double, lave-phares, jantes spéciales à huit trous et, à l'intérieur, sièges et contreportes en tweed.

C'est donc, en grande partie, ainsi que se présente cette voiture qui se caractérise aussi par son bon état de carrosserie : alors que ce modèle souffrait d'une corrosion galopante, nous n'avons détecté que très peu

de traces de rouille aux endroits habituels. En revanche la peinture, plus mate et foncée que l'origine, est mal appliquée mais le compartiment moteur est extrêmement sain. Les sièges sont protégés par des housses et le pommeau de vitesse est un accessoire.

Ce modèle est équipé du 4-cylindres 1500 cm<sup>3</sup> de la version Veloce et qui, grâce à sa puissance de 105 ch et son poids limité, procurait une enviable vivacité : le km départ arrêté était couvert en 32 secondes.

Cette jolie voiture nécessitera une révision d'usage. Une fois la peinture refaite, elle donnera à ce petit coupé l'allure séduisante qui correspond à sa personnalité sportive et à sa mécanique mélodieuse.

*This Alfa Romeo collection reflects the owner's taste for special versions. This holds true for this Alfasud Sprint from the Grand Prix limited series, which has a special finish with bumpers and protective strips in the same colour as the bodywork, black decorative strips and lines, the inscription "Grand Prix" on both sides of the rear windscreen, a double exhaust, headlight washers, special eight-hole wheel rims and, on the inside, tweed seats and door panels.*

*This car also possesses bodywork in great condition: while this model is known to suffer from rampant corrosion, we detected very little rust in the usual places. On the other hand,*

*the paint, which is now more matte and darker than when new, is poorly applied, although the engine compartment is extremely sound. The seats are protected by covers and the gearstick knob is an accessory.*

*This model is equipped with a 1,500 cm<sup>3</sup> 4-cylinder Veloce which, thanks to its 105 bhp power and limited weight, means it has enviable handling: from a standing start, it covers 1 km in 32 seconds.*

*This lovely car requires a routine service. Once the paintwork has been redone, this little coupé will have a beguiling allure to match its sporty personality and melodious mechanical components.*

## 1991 ALFA ROMEO SZ

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° 03000360

60.000 - 80.000 €

- Modèle rare et exclusif
- Intérieur en bel état
- Dessin radical, sans équivalent

- Rare and exclusive model
- Interior in good condition
- Radical design, without equal



Qu'on l'aime ou qu'on la déteste, cette voiture au dessin baroque ne laisse pas indifférent. « Elle m'a toujours plu, » nous a avoué notre collectionneur. « Et elle ne passe pas inaperçue ! Je l'ai achetée à un fanatique bordelais qui l'avait acquise pour suivre le Tour de France Auto, quand la marque Alfa était à l'honneur. » En bel état de conservation sur ses superbes jantes Speedline, elle a passé une partie de sa carrière au Japon et présente une peinture rouge impeccable qui a été refaite avec, à l'intérieur, des sièges en cuir beige peu marqués. Le capot dissimule le V6 Alfa 3 Litres 210 ch.

Né sous le nom de code ES 30 sur la base mécanique de la 75, ce projet a fait l'objet d'une compétition entre les Centro Stile d'Alfa et de Fiat. C'est ce dernier, alors dirigé par Robert

Opron, qui a remporté la mise avec un dessin radical entièrement orienté vers l'efficacité sportive. Confiée à Zagato, la fabrication utilisait des matériaux légers (aluminium, carbone, fibre de verre) pour en limiter le poids.

Avec une production qui n'aurait pas dépassé 1 036 unités (y compris prototypes et modèles de présérie), ce modèle traduit l'audace du constructeur à explorer de nouvelles voies esthétiques. Conservé visiblement avec soin, le présent exemplaire (accompagné d'une documentation marketing de 1989 qui revient sur la genèse du modèle) représente une rare opportunité d'acquiescer une voiture aussi extrême qu'exclusive.

*Love it or hate it, this classic car leaves no one unmoved. "I've always loved it," said our collector. "And it never fails to draw attention! I bought it from an enthusiast in Bordeaux who acquired it to follow the Tour de France Automobile, when the Alfa brand took centre stage. In an excellent state of preservation on its superb Speedline wheel rims, it spent many years in Japan and has flawless red paintwork that has been redone and, inside, has beige leather seats with few marks. The bonnet conceals a 210bhp 3-litre Alfa V6.*

*Conceived of under the codename ES 30 and based on the mechanical components of the 75, this project was part of a competition between Centro Stile*

*Alfa and Centro Stile Fiat. The latter, under the leadership of Robert Opron, won with a radical design entirely oriented towards sporty efficiency. Production was entrusted to Zagato, which used lightweight materials (aluminium, carbon fibre, fibreglass) to limit the weight.*

*With no more than 1,036 ever produced (including prototypes and pre-series models), this model embodies the manufacturer's boldness in exploring new aesthetic avenues. Visibly upkept with care, this car (accompanied by marketing documentation from 1989 that details the model's genesis) represents a rare opportunity to acquire a car as extreme as it is exclusive.*

## 1999 ALFA ROMEO 166 V6 2,5L

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° 021648

8.000 - 12.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Dans la même famille depuis l'origine

• Moteur V6 2,5 Litres 24 soupapes

• Bel état de conservation

• *In the same family since new*

• *2.5-litre V6 engine, 24 valves*

• *Well preserved example*



Cette Alfa 166 est elle aussi une voiture de famille ! Elle a été achetée neuve par le père de notre collectionneur d'Alfa Romeo et immatriculée 8420 SG 58 le 30 mars 1999, puis transmise en 2006 à son fils alors qu'elle affichait 120 000 km. Entretien avec soin, comme en témoigne son dossier de factures, elle se présente dans le très bel état que mérite ce haut de gamme équipé du célèbre moteur Alfa, le V6 de 2,5 Litres conçu par Giuseppe Busso, ici en version 24 soupapes. On peut rappeler que ce brillant ingénieur avait auparavant travaillé sur le célèbre 4-cylindres Alfa double arbre et le V12 de la Ferrari 125 S.

Cette berline spacieuse bénéficie d'un équipement très complet avec en particulier : sièges chauffant, GPS, chargeur CD, vitres arrière teintées,

finition bois pour le volant, la console et le pommeau de vitesse... Les sièges en tissu sont très bien préservés et nous avons simplement noté que l'ensemble des plastiques était collant notamment sur la partie inférieure du tableau de bord (boîte à gants) ce qui est caractéristique de l'époque.

Accompagnée de son carnet d'entretien et de son code alarme, cette voiture affichait 143 989 km en 2012 et, depuis, elle a très peu roulé.

Dans la même famille depuis l'origine et magnifiquement motorisée, cette 166 fait sans doute partie des plus belles survivantes de ce modèle mêlant luxe, confort et performances.

*This Alfa 166 is also a family car! It was bought new by the father of our Alfa Romeo collector and registered 8420 SG 58 on the 30<sup>th</sup> March 1999, then passed onto his son in 2006 when the mileage was at 120,000 km. As evidenced by its file of invoices, it's been meticulously serviced and is presented in the very healthy condition that this high-end model deserves, fitted with the famous Alfa 2.5-litre V6 engine (24-valve version) designed by Giuseppe Busso. It's worth mentioning that this brilliant engineer had previously worked on the famous 4-cylinder Alfa twin-cam engine and the V12 engine of the Ferrari 125 S.*

*This spacious saloon is fully loaded: heated seats, GPS, CD*

*charger, tinted rear windows, wood finish for the steering wheel, the console and the gear knob... The cloth seats are very well preserved and we simply noted that all the plastics were sticky, especially on the lower part of the dashboard (glove box), characteristic of that era.*

*With its service logbook and alarm code included, this car displayed 143,989 km in 2012 and since then, it has not been driven very much.*

*In the same family since new and beautifully motorised, this 166 is undoubtedly one of the finest survivors of this model, combining luxury, comfort and performance.*

## 1995 ALFA ROMEO 164 Q4

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° 06308866

10.000 - 20.000 €

Sans réserve / **No reserve**

- Rare version Q4
- Moteur V6 3 Litres 24 soupapes et transmission intégrale
- Dossier d'entretien

- **Rare Q4 version**
- **3-litre V6 engine 24 valves and all-wheel drive**
- **Servicing folder**



L'arrivée de cette voiture dans la collection s'est faite un peu par hasard, comme le raconte notre collectionneur nivernais : « Le responsable Alfa du concessionnaire de Nevers, qui est un ami, m'a un jour appelé car on lui proposait une 164 Q4 dont le moteur tournait mal. Le modèle était intéressant et j'ai pris le risque de l'acheter. Finalement, nous avons découvert qu'il ne s'agissait que d'une erreur de calage de distribution et, une fois réparée, la voiture fonctionnait parfaitement. »

Sur la version Q4, le V6 « Busso » 3 Litres 24 soupapes et une transmission intégrale transformaient cette berline cossue en redoutable machine sportive. Ayant séjourné en Alsace et dans l'Allier avant de rejoindre Nevers, cette voiture est une belle représentante, entretenue avec soin : important dossier de factures depuis son achat en Alsace,

révision en 2019 chez GTA avec remplacement des courroies y compris distribution, remplacement des amortisseurs avant en 2019 chez Stac... Lors d'une révision de 2015, le compteur affichait 227 260 km, pour 230 864 km aujourd'hui. La carrosserie et la peinture sont en bel état considérant le kilométrage et, à l'intérieur, l'équipement et les sièges en cuir marron glacé sont bien conservés, à part le support de l'assise côté conducteur dont le plastique est cassé et les commandes détachées.

En plus de ses qualités routières reconnues, cette version est rare, avec quelque 1 400 exemplaires produits. Son niveau de préservation fait de celle-ci une voiture particulièrement attractive.

*This car's arrival in the collection happened by luck, as our collector from Nevers told us: "The manager at the Alfa dealership in Nevers, a friend of mine, called me one day because he was offered a 164 Q4 with the engine running badly. The model was interesting and I took the risk to buy it. Eventually, we discovered that it was just a timing transmission error and once it was repaired, the car was running perfectly fine."*

*On the Q4 version, the 3-litre "Busso" V6 engine of 24 valves and all-wheel drive transformed this magnificent saloon car into an incredible sports machine. Having been in Alsace and the Allier before joining Nevers, this car is a fine representation of this model, serviced with care: large*

*file of invoices since its purchase in Alsace, service in 2019 at GTA including the replacement of belts and distribution, replacement of front shock absorbers in 2019 at Stac... During a service in 2015, the mileage was at 227,260 km compared to 230,864 km today. The bodywork and paint are in sound condition despite the mileage. As for the interior, the equipment and glossy brown leather seats are well preserved, apart from the driver's side seat support, where the plastic is damaged and the panel came loose.*

*With some 1,400 examples produced as well as its renowned road qualities, this version is rare. Its level of preservation makes it a particularly attractive car.*

## 2021 ALFA ROMEO GTAM BERLINE ▲

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° ZAREAEHV4M7656706

220.000 - 260.000 €

• 76 km d'origine seulement !  
État neuf

• Livrée "Silverstone 1972"  
avec deux casques Bell aux  
mêmes couleurs

• Vendue avec sa montre  
Eberhard GTAm spéciale

• *Only 76 km since new! As new*

• *"Silverstone 1972" livery  
with two Bell helmets in the  
same colours*

• *Sold with its special  
Eberhard GTAm watch*



Un des aspects les plus remarquables de cette voiture stupéfiante est son kilométrage incroyablement faible : 76 km d'origine. « Pour moi, elle est née pure voiture de collection, » nous a indiqué notre collectionneur. « Je n'ai pu l'utiliser car j'avais trop peur de l'abîmer. C'est le modèle ultime d'Alfa Romeo, après elle l'histoire de la marque s'arrête. » Cette vision radicale est celle d'un passionné qui souhaitait réunir toutes les supercars Alfa Romeo de l'ère moderne.

Au regard de sa glorieuse appellation GTAm, cette voiture affiche des caractéristiques hors du commun : 540 ch, 300 km/h, 0 à 100 km/h en 3,6 s, carrosserie allégée, aménagement intérieur

compétition et production limitée à 500 exemplaires (GTA et GTAm).

Arborant une livrée « Silverstone 1972 » (avec rouge Etna) qui rappelle la domination des Giulia GTA au Championnat d'Europe Tourisme de cette saison-là, elle est accompagnée de plusieurs éléments spécifiques : livre du reportage photographique de la construction de cette voiture sur la chaîne de fabrication ; correspondance entre le chef de produit français et notre collectionneur ; deux casques Bell numérotés et affichant la même livrée Silverstone ; invitation à la réception organisée en 2021 pour la livraison de la voiture dans la concession de Nevers, en présence de deux représentants d'Alfa France ;

*One of the most remarkable things about this stunning car is its incredibly low mileage: 76 km since new. "In my opinion, this was made to be a collector's car," said our collector. "I found myself unable to use it because I was too afraid of damaging it. This is the ultimate Alfa Romeo model: after this, the brand's history stops." This radical opinion is that of an enthusiast who sought to collect all the Alfa Romeo supercars of the modern era.*

*Along with its glorious "GTAm" name, this car's features are far outside the norm: 540 bhp, 300 km/h, 0 to 100 km/h in 3.6 s, lightened bodywork, race interior fittings and production limited to*

*500 (GTA and GTAm).*

*With "Silverstone 1972" livery (in Etna red) that calls to mind the Giulia GTA's dominance at the European Touring Car Championship that season, it comes with many unique items: a photobook of the car's construction on the production line; correspondence between the French product manager and our collector; two numbered Bell helmets in the same Silverstone livery; an invitation to the reception organised in 2021 for the delivery of the vehicle to the Nevers dealership in the presence of two representatives of Alfa France, and a certificate of authenticity with plaque.*



certificat d'authenticité avec plaque. De plus, la voiture est vendue avec la montre Eberhard n°85 qui reprend le numéro peint sur la voiture et les casques, produite spécialement et dont le bon de commande figure au dossier.

La facture d'achat est à la hauteur du caractère exceptionnel de cette machine, avec un total de 221 000 € TTC dont 11 100 € pour la livrée Silverstone et 32 000 € de malus. Cette voiture mérite indiscutablement l'attention soutenue des collectionneurs et passionnés d'Alfa Romeo, conscients de la rare opportunité qu'elle représente.

*Furthermore, the car is sold with the specially produced no. 85 Eberhard watch that features the number painted on the car and helmets, complete with the order form in the file.*

*The purchase invoice matches the exceptional nature of this machine, coming to a total of €221,000 inc. VAT, including €11,100 for the Silverstone livery and a €32,000 surcharge. This car represents a rare opportunity and indisputably merits close attention from Alfa Romeo collectors and enthusiasts.*



## 1984 ALFA ROMEO ALFA 6 QUADRIFOGLIO ORO

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° 00006033

4.000 - 8.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Provenance très intéressante

• Superbe intérieur

• Berline de luxe au moteur sportif

• *Very interesting provenance*

• *Gorgeous interior*

• *Luxurious saloon with sporty engine*



Cette berline haut de gamme bénéficie d'une très belle provenance puisqu'elle était utilisée comme voiture de service par le directeur d'Alfa Romeo France, appartenance confirmée par son carnet de service où Alfa Romeo France apparaît comme le premier propriétaire.

La peinture marron glacée de cette voiture semble ancienne mais elle est encore de belle apparence, même si nous avons noté des traces de corrosion perforante au niveau de l'entourage de pare-brise et des bas de caisse qui nécessiteront d'être traitées. Pour préserver le bel état d'origine de cette voiture, il conviendra donc de remédier à ces défauts avant qu'ils ne s'aggravent. Le pare-brise souffre d'un éclat.

L'habitacle est de belle facture, avec de confortables sièges en velours

beige bien conservés. Leur réglage électrique traduit la personnalité opulente de cette berline Alfa Romeo, dont les places arrière sont spacieuses et séparées par un accoudoir relevable. Elle est équipée d'un autoradio Blaupunkt à lecteur de cassettes.

De plus, il s'agit ici d'une version « Quadrifoglio Oro », dotée du V6 de 2,5 Litres à injection développant plus de 150 ch, ce qui lui procurait une personnalité sportive confirmée par sa grille de boîte de vitesses avec première décalée. D'un style typique des années 1980, cette voiture intéressante, ancienne voiture de fonction d'Alfa France est un jalon de l'histoire des berlines haut de gamme de la marque, entre la 2600 qui l'a précédée et la 164 qui lui succèdera.

*This high-end saloon car has a very good provenance since it was used as a company car by Alfa Romeo France's director, ownership evidenced by its service logbook stating that Alfa Romeo France was the first owner.*

*The glossy brown paintwork on this car seems old but still looks good, even if we did notice some signs of pitting corrosion around the windshield and the underbody which will need to be addressed. In order to retain the beautiful original condition of this car, it will therefore be necessary to amend these imperfections before they get worse. The windshield also has a chip.*

*The interior is beautifully crafted, with comfortable and well-preserved velvet seats.*

*Their electric adjustment conveys the grandiose personality of this Alfa Romeo saloon car, which also includes spacious rear seats with folding armrest. It is equipped with a Blaupunkt car radio with cassette player.*

*This specific car is a "Quadrifoglio Oro" version, fitted with the 2.5-litre V6 injection engine producing over 150 hp, which gave it a sporty personality also thanks to its gearbox grille set up with a shifted first gear. With its typical 1980s style and as a former Alfa France company car, this interesting car is a milestone in the history of the brand when it comes to high-end saloon cars, between the 2600 which preceded it and the 164 which superseded it.*

151

## 1961 ALFA ROMEO 2000 BERLINA

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° AR10200\*01274

10.000 - 15.000 €

Sans réserve / **No reserve**

- Modèle rare
- Carrosserie refaite
- Trois propriétaires depuis 1967

- **Rare model**
- **Bodywork restored**
- **Three owners since 1967**



« Cette voiture m'a plu par sa calandre très Alfa Romeo et ses deux échappements, même si l'un est factice, » nous a indiqué notre collectionneur. « C'est un détail qui avait de l'importance à l'époque... » et qui traduisait le niveau de luxe et de performance du modèle. Achetée en 2004 à un collectionneur de Villeneuve-sur-Allier, cette rare 2000 Berlina n'a connu que trois propriétaires depuis 1967. Non roulante lors de son achat, elle a été mécaniquement refaite et restaurée en carrosserie (avec remplacement des bas de caisse et du panneau de porte avant gauche), comme en témoigne une facture de 4 000 euros incluse au dossier. Très élégante dans sa teinte gris souris, la remise en état a bien vieilli et ne laisse apparaître que quelques traces

d'impuretés, de légère corrosion ou de « peau d'orange ». L'intérieur, qui semble d'origine, est détérioré au niveau des sièges et sera à refaire, mais le tableau de bord paraît bien préservé. Notez la présence d'une boîte 5 rapports, une rareté pour l'époque. Le compartiment moteur abrite le beau 4-cylindres double arbre issu de l'Alfa 1900, et une plaque de la Régie Renault rappelle l'accord qui la liait au constructeur italien.

Produit à moins de 3 000 exemplaires, ce beau projet qui nécessite une remise en route, est un bon exemple des berlines mi-luxe mi-sportives que commercialisait Alfa Romeo dans les années 1960.

*“Its typical Alfa Romeo grille and both its exhausts are what attracted me to this car, even if one of them was artificial” stated our collector. “It was an important detail at the time...” which reflected the model's level of luxury and performance. Acquired in 2004 by a collector from Villeneuve-sur-Allier, this rare 2000 Berlina has only known three owners since 1967. As a non-runner when it was purchased, this car had its engine rebuilt and the bodywork restored (including the replacement of rocker panels and the front left door panel), as evidenced by a €4,000 invoice included in the file. Highly elegant in its mouse-grey colour, the restoration has aged well and only shows minor*

*traces of impurity, light corrosion or “orange peel” effect. Its interior (which seems to be the original) has degraded and the seats will need to be redone however, the dashboard appears to be in well-preserved condition. It's also worth mentioning the 5-speed gearbox, extremely rare at that time. The engine bay includes a gorgeous 4-cylinder twin-cam engine from the Alfa 1900 and a Regie Renault plate which also reminds us of the official collaboration made with the Italian manufacturer.*

*With less than 3,000 examples produced, this beautiful project (which requires a restart) is a good example of the half-luxury and half-sporty saloon cars marketed by Alfa Romeo in the 1960s.*

## 1976 ALFA ROMEO BERLINA 2000

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° AR2377063

18.000 - 26.000 €  
Sans réserve / **No reserve**

- Une familiale de caractère
- Modèle intéressant, dans la lignée des Giulia
- Version 2 Litres, la plus puissante

- *Family car with a strong personality*
- *Attractive model, in line with the Giulia*
- *2-litre version, the most powerful one*



Achetée en 2005 par son actuel propriétaire, cette voiture appartenait auparavant à un collectionneur du département de l'Essonne. Sa plaque d'identification Alfa Romeo France confirme qu'elle est française d'origine. La voiture a bénéficié d'une restauration de la carrosserie, comme on peut le voir grâce à un dossier de photos de restauration.

Aujourd'hui dans un sympathique état d'usage, elle comporte encore à l'avant ses quatre phares jaunes Carello et l'on retrouve à l'intérieur le beau tableau de bord sportif de ce modèle, avec un compteur affichant 18 500 km et un autoradio Kenwood. Les assises des sièges avant sont par endroit déchirées mais pour le reste l'habitacle est bien conservé.

Ce modèle était particulièrement intéressant car, tout en succédant à la Giulia, il était plus étoffé, plus spacieux et plus puissant, surtout avec la version 2 Litres du célèbre 4-cylindres double arbre comme sur la présente voiture. Il succédait au 1750 et développait officiellement 132 cv et, comme la voiture dépassait à peine une tonne, elle pouvait atteindre 190 km/h. La carrosserie signée Bertone gardait une personnalité sportive, dans un dessin plus moderne et cosu.

Cet exemplaire, à réviser, constitue une occasion intéressante d'acquies ce modèle moins recherché et plus abordable que les berlines Giulia.

*Purchased by its current owner in 2005, this car previously belonged to a collector in the Essonne region. Its Alfa Romeo France identification plate confirms its French provenance. The bodywork was restored, as evidenced by pictures of the restoration included in the file.*

*It is now presented in a lovely used condition and still has its four yellow Carello front headlights, as well as its beautiful sporty dashboard inside the car which displays a mileage of 18,500 km and a Kenwood car radio. The front seat cushions are ripped in some areas but the rest of the interior is well preserved.*

*As a successor of the Giulia, this*

*model was particularly attractive since it was more developed, more spacious and more powerful, especially thanks to its 2-litre version of the famous 4-cylinder twin-cam engine, just like the one on this car. It succeeded the 1750 and officially produced 132 hp. And since the car slightly exceeded a ton in weight, it could reach a top speed of 190 km/h. Designed by Bertone, the bodywork retained a sporty personality as well as having a more modern and posher look.*

*This example (which requires a service) is an appealing opportunity to acquire this less sought-after and more affordable model than the Giulia saloon cars.*

## 1981 ALFA ROMEO GTV6 2,5L

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 00002894

15.000 - 25.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Version 2,5 Litres, la plus enviable

• Excellentes performances, superbe sonorité

• Cote très raisonnable

• *2.5-litre version, the most desirable one*

• *Excellent performance, amazing sound*

• *Very reasonable rating*



En mai 1982, à propos de l'Alfa GTV6 2,5 Litres, le magazine *Échappement* écrivait : « On cherche les mots pour décrire la joie que procure cet extraordinaire 2,5 Litres injection, stupéfiant de puissance et de couple, de rage à tous les régimes, de légèreté, de brio, de santé joyeuse. » Comment mieux décrire l'irrésistible charme de ce modèle ?

Achetée par notre collectionneur en 2004, cette voiture appartenait à son précédent propriétaire depuis 1996. Dans son élégante peinture gris métallisé, elle est aujourd'hui dans un état d'usage bien préservé et dispose d'un toit ouvrant non d'origine et de jantes de marque AEZ.

A l'intérieur, les sièges en velours beige clair présentent quelques marques, notamment côté conducteur, et les contreportes en velours noir contribuent à l'aspect cosu de l'habitacle. Le compteur affiche 26 537 km et, depuis l'achat, le système d'échappement a été revu et le dossier comporte quelques factures d'entretien. Le dernier contrôle technique date de 2018.

Le propriétaire nous a avoué avoir été particulièrement séduit par la sonorité de cette voiture, dont les qualités l'ont incité à l'utiliser lors de quelques montées historiques.

Nul doute que, après une révision d'usage, cette Alfa GTV6 saura procurer à son futur propriétaire l'intense plaisir décrit plus haut par *Échappement* !

*In May 1982, Echappement magazine wrote the following about the 2.5-litre V6 Alfa GTV6 car: "We're looking for words to describe the joy that this extraordinary 2.5-litre injection engine gives, with incredible power and torque, fury at all revs, lightness, brilliance, joyful health." How better to describe the irresistible charm of this model?*

*Purchased by our collector in 2004, this car was owned by its previous proprietor since 1996. In its elegant metallic grey paintwork, it is today in well-preserved used condition and has an aftermarket sunroof and AEZ rims.*

*Inside, there are a few marks on the light-beige velvet seats (especially on the driver's side) and the black velvet door trims enhance the posh appearance of the interior. It has a mileage of 26,537 km and since its acquisition, the exhaust system has been revised and the file includes some servicing invoices. The last technical inspection dates from 2018.*

*The owner admitted that he was particularly won over by the sound of this car, one of many qualities which prompted him to use it on a few classic hill climbs.*

*After a standard service, there is no doubt that this Alfa GTV6 will enable its future owner to experience the intense pleasure described above by Echappement!*

# ARTCURIAL

// Motorcars



*1964 Ferrari 250 LM #5901*

*Estimate: €13,500,000 – 20,000,000*

# SINGLE LOT TO BE AUCTIONED

*Thursday 6 July 2023 – 7PM*



© Kevin Van Camperhout

Auction at Artcurial:

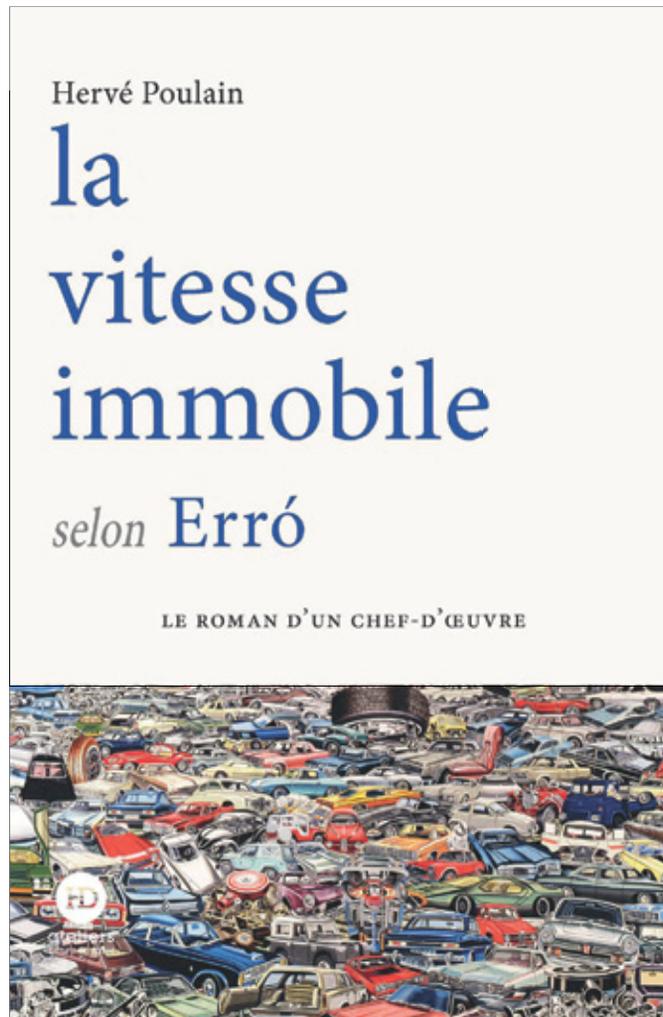
7 rond-point  
des Champs-Élysées Marcel Dassault  
75008 Paris

Contact:

+33 (0)1 42 99 20 73  
motorcars@artcurial.com  
[artcurial.com/motorcars](https://artcurial.com/motorcars)

# ARTCURIAL

// *Motorcars*



## DÉDICACE

*Hervé Poulain signera son nouveau livre  
lors du Mans Classic*

Hervé Poulain reprend  
la plume pour le centenaire  
des 24 Heures du Mans.  
Il signera son livre sur  
le chef-d'œuvre du Pop Art,  
le Carscape du peintre  
islandais Erró

Dédicace :  
Samedi 1<sup>er</sup> juillet 2023  
à partir de 18h30

Tente Artcurial  
Circuit des 24 Heures  
72000 Le Mans

# ARTCURIAL

## // Motorcars



1974 Ferrari 365 GTB/4 Daytona

Vendue 870 160 € le 16 octobre 2022

1969 Lamborghini Miura S

Vendue 1 416 000 € le 16 octobre 2022

## *Inscrivez votre automobile !*

# AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS

Clôture du catalogue :

Début septembre

Vente aux enchères :

Dimanche 22 octobre 2023

7 rond-point  
des Champs-Élysées Marcel Dassault  
75008 Paris

Contact :

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

[artcurial.com/motorcars](http://artcurial.com/motorcars)



# STILL MAKING HISTORY SIXTY YEARS LATER



From the sale of the Falcon 20 to Pan Am to the eagerly awaited Falcon 10X ultra widebody, our mission remains the same. Deliver the most efficient, comfortable, and safest passenger experience imaginable. Then re-imagine it again and again. **Fly smart. Fly Falcon.**



YEARS OF  
ADVANCES

**Falcon** 

[WWW.DASSAULTFALCON.COM](http://WWW.DASSAULTFALCON.COM) | FRANCE: +33 1 47 11 88 68 | USA: +1 201 541 4591

**DASSAULT  
AVIATION**



# LE MANS CLASSIC



**29 JUIN - 2 JUILLET 2023**

CÉLÉBRATION DES 100 ANS DES 24 HEURES DU MANS



Design by Peter & Associates

**RICHARD MILLE**



# CONDITIONS GÉNÉRALES D'ACHAT AUX ENCHÈRES PUBLIQUES

## ARTCURIAL SAS

Artcurial SAS est un opérateur de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques régie par les articles L 321-4 et suivant du Code de commerce. En cette qualité Artcurial SAS agit comme mandataire du vendeur qui contracte avec l'acquéreur. Les rapports entre Artcurial SAS et l'acquéreur sont soumis aux présentes conditions générales d'achat qui pourront être amendées par des avis écrits ou oraux avant la vente et qui seront mentionnés au procès-verbal de vente.

## I. LE BIEN MIS EN VENTE

a) Les acquéreurs potentiels sont invités à examiner les biens pouvant les intéresser avant la vente aux enchères, et notamment pendant les expositions. Artcurial SAS se tient à la disposition des acquéreurs potentiels pour leur fournir des rapports sur l'état des lots.

b) Les descriptions des lots résultant du catalogue, des rapports, des étiquettes et des indications ou annonces verbales ne sont que l'expression par Artcurial SAS de sa perception du lot, mais ne sauraient constituer la preuve d'un fait.

c) Les indications données par Artcurial SAS sur l'existence d'une restauration, d'un accident ou d'un incident affectant le lot, sont exprimées pour faciliter son inspection par l'acquéreur potentiel et restent soumises à son appréciation personnelle ou à celle de son expert. L'absence d'indication d'une restauration d'un accident ou d'un incident dans le catalogue, sur des rapports, des étiquettes ou transmises verbalement, n'implique nullement qu'un bien soit exempt de tout défaut présent, passé ou réparé. Inversement la mention de quelques défauts n'implique pas l'absence de tout 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 dépôt. Artcurial SAS se réserve d'interdire l'accès à la salle de vente de tout acquéreur potentiel pour justes motifs.

b) Toute personne qui se porte enchérisseur s'engage à régler personnellement et immédiatement le prix d'adjudication augmenté des frais à la charge de l'acquéreur et de tous impôts ou taxes qui pourraient être exigibles. Tout enchérisseur est censé agir pour son propre compte sauf dénonciation préalable de sa qualité de mandataire pour le compte d'un tiers, acceptée par Artcurial SAS.

c) Le mode normal pour enchérir consiste à être présent dans la salle de vente. Toutefois Artcurial SAS pourra accepter gracieusement de recevoir des enchères par téléphone d'un acquéreur potentiel qui se sera manifesté avant la vente. Artcurial SAS ne pourra engager sa responsabilité notamment si la liaison téléphonique n'est pas établie, est établie tardivement, ou en cas d'erreur ou d'omissions relatives à la réception des enchères par téléphone. À toutes fins utiles, Artcurial SAS se réserve le droit d'enregistrer les communications téléphoniques durant la vente. Les enregistrements seront conservés jusqu'au règlement du prix, sauf contestation.

d) Artcurial SAS pourra accepter gracieusement d'exécuter des ordres d'enchérir qui lui auront été transmis avant la vente, pour lesquels elle se réserve le droit de demander un dépôt de garantie, et qu'elle aura acceptés. Si le lot n'est pas adjugé à cet enchérisseur, le dépôt de garantie sera renvoyé sous 48h. Si Artcurial SAS reçoit plusieurs ordres pour des montants d'enchères identiques, c'est l'ordre le plus ancien qui sera préféré. Artcurial SAS ne pourra engager sa responsabilité notamment en cas d'erreur ou d'omission d'exécution de l'ordre écrit.

e) Dans l'hypothèse où un prix de réserve aurait été stipulé par le vendeur, Artcurial SAS se réserve le droit de porter des enchères pour le compte du vendeur jusqu'à ce que le prix de réserve soit atteint. En revanche, le vendeur n'est pas autorisé à porter lui-même des enchères directement ou par le biais d'un mandataire. Le prix de réserve ne pourra pas dépasser l'estimation basse figurant dans le catalogue ou modifié publiquement avant la vente.

f) Artcurial SAS dirigera la vente de façon discrétionnaire, en veillant à la liberté des enchères et à l'égalité entre l'ensemble des enchérisseurs, tout en respectant les usages établis. Artcurial SAS se réserve de refuser toute enchère, d'organiser les enchères de la façon la plus appropriée, de déplacer certains lots lors de la vente, de retirer tout lot de la vente, de réunir ou de séparer des lots. En cas de contestation Artcurial SAS se réserve de désigner l'adjudicataire, de poursuivre la vente ou de l'annuler, ou encore de remettre le lot en vente.

g) Sous réserve de la décision de la personne dirigeant la vente pour Artcurial SAS, l'adjudicataire sera la personne qui aura porté l'enchère la plus élevée pourvu

qu'elle soit égale ou supérieure au prix de réserve, éventuellement stipulé. Le coup de marteau matérialisera la fin des enchères et le prononcé du mot «adjugé» ou tout autre équivalent entraînera la formation du contrat de vente entre le vendeur et le dernier enchérisseur retenu. L'adjudicataire ne pourra obtenir la livraison du lot qu'après règlement de l'intégralité du prix. En cas de remise d'un chèque ordinaire, seul l'encaissement du chèque vaudra règlement. Artcurial SAS se réserve le droit de ne délivrer le lot qu'après encaissement du chèque.

h) Pour faciliter les calculs des acquéreurs potentiels, Artcurial SAS pourra être conduit à utiliser à titre indicatif un système de conversion de devises. Néanmoins, les enchères ne pourront être portées qu'en euro et les erreurs de conversion ne pourront engager la responsabilité d'Artcurial SAS.

## 3. L'EXÉCUTION DE LA VENTE

a) En sus du prix de l'adjudication, l'adjudicataire (acheteur) devra acquitter par lot et par tranche dégressive les commissions et taxes suivantes:

1) Lots en provenance de l'UE:

- Automobilia :**
- 26 % + TVA au taux en vigueur.
- Automobiles de collection :**
- De 1 à 900 000 € :  
16% +TVA au taux en vigueur
- Au-delà de 900 001 € :  
12 % + TVA au taux en vigueur.

2) Lots en provenance hors UE: (indiqués par un O). Aux commissions et taxes indiquées ci-dessus, il convient d'ajouter des frais liés à l'importation (5,5 % du prix d'adjudication pour les automobiles de collection, 20 % pour les automobiles d'occasion, les bijoux et montres, les vins et spiritueux et les multiples).

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

4) La TVA sur commissions et les frais liés à l'importation peuvent être rétrocedés à l'adjudicataire sur présentation des justificatifs d'exportation hors UE. L'adjudicataire UE justifiant d'un n° de TVA Intracommunautaire et d'un document prouvant la livraison dans son Etat membre pourra obtenir le remboursement de la TVA sur les 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 clés, 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 vidéo. En cas d'erreur de manipulation pouvant conduire pendant la vente à présenter un bien différent de celui sur lequel les enchères sont portées, Artcurial SAS ne pourra engager sa responsabilité et sera seul juge de la nécessité de recommencer les enchères.

## 5. PRÉEMPTION DE L'ÉTAT FRANÇAIS

L'état français dispose d'un droit de préemption des œuvres vendues conformément aux textes en vigueur. L'exercice de ce droit intervient immédiatement après le coup de marteau, le représentant de l'état manifestant alors la volonté de ce dernier de se substituer au dernier enchérisseur, et devant confirmer la préemption dans les 15 jours. Artcurial SAS ne pourra être tenu pour responsable des conditions de la préemption par l'état français.

## 6. PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE – REPRODUCTION DES ŒUVRES

Artcurial SAS est propriétaire du droit de reproduction de son catalogue. Toute reproduction de celui-ci est interdite et constitue une contrefaçon à son préjudice. En outre Artcurial SAS dispose d'une dérogation lui permettant de reproduire dans son catalogue les œuvres mises en vente, alors même que le droit de reproduction ne serait pas tombé dans le domaine public. Toute reproduction du catalogue de Artcurial SAS peut donc constituer une reproduction illicite d'une œuvre exposant son auteur à des poursuites en contrefaçon par le titulaire des droits sur l'œuvre. La vente d'une œuvre n'emporte pas au profit de son propriétaire le droit de reproduction et de présentation de l'œuvre.

## 7. BIENS SOUMIS À UNE Législation PARTICULIÈRE

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

## 8. RETRAIT DES LOTS

L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions, et Artcurial SAS décline toute responsabilité quant aux dommages que l'objet pourrait encourir, et ceci dès l'adjudication prononcée. Toutes les formalités et transports restent à la charge exclusive de l'acquéreur.

## 9. INDÉPENDANCE DES DISPOSITIONS

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

## 10. COMPÉTENCES Législative ET JURIDICTIONNELLE

Conformément à la loi, il est précisé que toutes les actions en responsabilité civile engagées à l'occasion des prises et des ventes volontaires et judiciaires de meuble aux enchères publiques se prescrivent par cinq ans à compter de l'adjudication ou de la prise. La loi française seule régit les présentes conditions générales d'achat. Toute contestation relative à leur existence, leur validité, leur opposabilité à tout enchérisseur et acquéreur, et à leur exécution sera tranchée par le tribunal judiciaire compétent du ressort de Paris (France). Le Conseil des Ventes Volontaires, 19 avenue de l'Opéra - 75001 Paris peut recevoir des réclamations en ligne ([www.conseilsventes.fr](http://www.conseilsventes.fr), rubrique « Réclamations en ligne »).

## 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:



V6\_FR\_LE MANS 2023\_FR

# CONDITIONS OF PURCHASE IN VOLUNTARY AUCTION SALES

## ARTCURIAL

Artcurial SAS is an operator of voluntary auction sales regulated by the law articles L321-4 and following of the Code de Commerce. In such capacity Artcurial SAS acts as the agent of the seller who contracts with the buyer. The relationships between Artcurial SAS and the buyer are subject to the present general conditions of purchase which can be modified by saleroom notices or oral indications before the sale, which will be recorded in the official sale record.

## I. GOODS FOR AUCTION

a) The prospective buyers are invited to examine any goods in which they may be interested, before the auction takes place, and notably during the exhibitions. Artcurial SAS is at disposal of the prospective buyers to provide them with reports about the conditions of lots.

b) Description of the lots resulting from the catalogue, the reports, the labels and the verbal statements or announcements are only the expression by Artcurial SAS of their perception of the lot, but cannot constitute the proof of a fact.

c) The statements made by Artcurial SAS about any restoration, mishap or harm arisen concerning the lot are only made to facilitate the inspection thereof by the prospective buyer and remain subject to his own or to his expert's appreciation. The absence of statements by Artcurial SAS relating to a restoration, mishap or harm, whether made in the catalogue, condition reports, on labels or orally, does not imply that the item is exempt from any current, past or repaired defect. Inversely, the indication of any defect whatsoever does not imply the absence of any other defects.

d) Estimates are provided for guidance only and cannot be considered as implying the certainty that the item will be sold for the estimated price or even within the bracket of estimates. Estimates cannot constitute any warranty assurance whatsoever. The estimates may be provided in several currencies; the conversions may be rounded off differently than the legal rounding.

e) Only the authenticity of the vehicle is guaranteed, any buyer should take into consideration any reservations made in the description. 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 purpose, the designations of the vehicles use the information given on the official vehicle registration documentation.

h) The bidders are deemed to have read the documentation relating to each vehicle, notably the technical inspections which are available at the auction sales company. However, some vehicles may be sold without having been submitted to the examination of technical inspection because of their age,

of their noncirculating condition or of their competition aspect. Vehicles with foreign registrations are offered without French technical inspection. The public will have to inquire about it at the time of the preview and sale.

i) The buyer is exclusively responsible for the change of registration of vehicles, notably within the time limit set forth by law.

## 2. THE SALE

a) In order to assure the proper organization of the sales, prospective buyers are invited to make themselves known to Artcurial SAS before the sale, so as to have their personal identity data recorded. Artcurial SAS reserves the right to ask any prospective buyer to justify his identity as well as his bank references and to request a deposit. Artcurial SAS reserves the right to refuse admission to the auction sales premises to any prospective buyer for legitimate reasons.

b) Any person who is a bidder undertakes to pay personally and immediately the hammer price increased by the costs to be born by the buyer and any and all taxes or fees/expenses which could be due. Any bidder is deemed acting on his own behalf except when prior notification, accepted by Artcurial SAS, is given that he acts as an agent on behalf of a third party.

c) The usual way to bid consists in attending the sale on the premises. However, Artcurial SAS may graciously accept to receive some bids by telephone from a prospective buyer who has expressed such a request before the sale. Artcurial SAS will bear no liability / responsibility whatsoever, notably if the telephone contact is not made, or if it is made too late, or in case of mistakes or omissions relating to the reception of the telephone. For variety of purposes, Artcurial SAS reserves its right to record all the telephone communications during the auction. Such records shall be kept until the complete payment of the auction price, except claims.

d) Artcurial SAS may accept to execute orders to bid which will have been submitted before the sale and by Artcurial SAS which have been deemed acceptable. Artcurial SAS is entitled to request a deposit which will be refunded within 72 hours after the sale if the lot is not sold to this buyer. Should Artcurial SAS receive several instructions to bid for the same amounts, it is the instruction to bid first received which will be given preference. Artcurial SAS will bear no liability/responsibility in case of mistakes or omission of performance of the written order.

e) In the event where a reserve price has been stipulated by the seller, Artcurial SAS reserves the right to bid on behalf of the seller until the reserve price is reached. The seller will not be admitted to bid himself directly or through an agent. The reserve price may not be higher than the low estimate for the lot printed in the catalogue or publicly modified before the sale.

f) Artcurial SAS will conduct auction sales at their discretion, ensuring freedom auction and equality among all bidders, in accordance with established practices. Artcurial SAS reserves the right to refuse any bid, to organise the bidding in such manner as may be the most appropriate, to move some lots in the course of the sale, to withdraw any lot in the course of the sale, to combine or to divide some lots in the course of the sale. In case of challenge or dispute, Artcurial SAS reserves the right to designate the successful

bidder, to continue the bidding or to cancel it, or to put the lot back up for bidding.

g) Subject to the decision of the person conducting the bidding for Artcurial SAS, the successful bidder will be the bidder who would have made the highest bid provided the final bid is equal to or higher than the reserve price if such a reserve price has been stipulated. The hammer stroke will mark the acceptance of the highest bid and the pronouncing of the word "adjugé" or any equivalent will amount to the conclusion of the purchase contract between the seller and the last bidder taken in consideration. No lot will be delivered to the buyer until full payment has been made. In case of payment by an ordinary draft/check, payment will be deemed made only when the check will have been cashed.

h) So as to facilitate the price calculation for prospective buyers, a currency converter may be operated by Artcurial SAS as guidance only. Nevertheless, the bidding is made in euro only and Artcurial SAS will not be liable for errors of conversion.

## 3. THE PERFORMANCE OF THE SALE

a) In addition of the lot's hammer price, the buyer must pay each lot purchased according to a sliding scale:

1) Lots from the EU:

**Automobilia :**

• 26 % + current VAT.

**Classic cars :**

• From 1 to 900 000 euros:

16 % + current VAT.

• Over 900 001 euros:

12 % + current VAT.

2) Lots from outside the EU:

(identified by an O). In addition to the commissions and taxes indicated above, an additional import VAT will be charged (5,5% of the hammer price for vintage/classic cars, 20% for jewelry and watches, newer/modern motorcars, wines and spirits and multiples).

3) Artcurial SAS being subject to VAT on the margin (art. 297A,B and E of the French CGI), no document mentions VAT.

4) The VAT on buyer's premium and importation expenses may be refund to the purchaser on presentation of a written proof of exportation outside the EU. An EU purchaser who will submit his intracommunity VAT number and a proof of shipment of his purchase to his EU country home address, will be refunded of VAT on buyer's premium.

b) Past the date indicated in the catalogue, some expenses will be charged to the buyers who had not yet removed their purchases. Artcurial SAS declines any responsibility for any damage or incident which may occur.

c) Storage of cars that have not been collected on time, will be invoiced following the special conditions mentioned at the beginning of the catalogue. Cars can only be released once storage charges are paid in full.

d) Buyers must check that they have collected all relevant log books, documents and keys related to their lot at the time of collection. It is strongly advisable that Overseas purchases and absentee bidders make arrangements regarding collection with Artcurial in advance of the sale.

e) Cars with a French title, that are more than 75 years old require an export license in order to leave European territory. This

is subject to certain conditions and may take some time. Export licenses for vehicles with a foreign title are subject to the legislation in force in the country of origin.

f) The payment of the lot will be made cash, for the whole of the price, costs and taxes, including when an export license is required. The purchaser will be authorized to pay by the following means:

- In cash: up to 1 000 €, costs and taxes included, for French citizens, up to 15 000 €, costs and taxes included, for foreign citizens on presentation of their identity papers;
- By cheque drawn on a French bank on presentation of identity papers and for any company, a certificate or act of incorporation (cheques drawn on a foreign bank are not accepted);
- By bank transfer;
- By credit card: VISA, MASTERCARD or AMEX (in case of payment by AMEX, a 1,85 % additional commission corresponding to cashing costs will be collected).

g) Artcurial SAS will be authorized to reproduce in the official sale record and on the bid summary the information that the buyer will have provided before the sale. The buyer will be responsible for any false information given. Should the buyer have neglected to give his personal information before the sale, he will have to give the necessary information as soon as the sale of the lot has taken place. Any person having been recorded by Artcurial SAS has a right of access and of rectification to the nominative data provided to Artcurial SAS pursuant to the provisions of Law of the 6 July 1978.

h) The lot must be insured by the buyer immediately after the purchase. The buyer will have no recourse against Artcurial SAS, in the event where, due to a theft, a loss or a deterioration of his lot after the purchase, the compensation he will receive from the insurer of Artcurial SAS would prove insufficient.

i) The lot will be delivered to the buyer only after the entire payment of the price, costs and taxes. If payment is made by cheque, the lot will be delivered after cashing, eight working days after the cheque deposit. In the meantime Artcurial SAS may invoice to the buyer the costs of storage of the lot, and if applicable the costs of handling and transport. Should the buyer fail to pay the amount due, and after notice to pay has been given by Artcurial SAS to the buyer without success, at the seller's request, the lot is re-offered for sale, under the French procedure known as "procédure de folle enchère". If the seller does not make this request within three months from the date of the sale, the sale will be automatically cancelled, without prejudice to any damages owed by the defaulting buyer. In addition, Artcurial SAS reserves the right to claim against the defaulting buyer, at their option:

- interest at the legal rate increased by five points,
- the reimbursement of additional costs generated by the buyer's default,
- the payment of the difference between the initial hammer price and the price of sale after "procédure de folle enchère" if it is inferior as well as the costs generated by the new auction. Artcurial SAS also reserves the right to set off any amount Artcurial SAS may owe the defaulting buyer with the amounts to be paid by the defaulting buyer. Artcurial SAS reserves the right to exclude from any future auction, any bidder who has been a defaulting buyer or who has not fulfilled these general conditions of purchase.

j) The buyer can obtain upon request a certificate of sale which will be invoiced € 60.

## 4. THE INCIDENTS OF THE SALE

In case of dispute, Artcurial SAS reserves the right to designate the successful bidder, to continue the sale or to cancel it or to put the lot up for sale.

a) In case two bidders have bidden vocally, by mean of gesture or by telephone for the same amount and both claim title to the lot, after the bidding the lot, will immediately be offered again for sale at the previous last bid, and all those attending will be entitled to bid again.

b) So as to facilitate the presentation of the items during the sales, Artcurial SAS will be able to use video technology. Should any error occur in operation of such, which may lead to show an item during the bidding which is not the one on which the bids have been made, Artcurial SAS shall bear no liability/responsibility whatsoever, and will have sole discretion to decide whether or not the bidding will take place again.

## 5. PRE-EMPTION OF THE FRENCH STATE

The French state is entitled to use a right of pre-emption on works of art, pursuant to the rules of law in force. The use of this right comes immediately after the hammer stroke, the representative of the French state expressing then the intention of the State to substitute for the last bidder, provided he confirms the pre-emption decision within fifteen days. Artcurial SAS will not bear any liability/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 independent from each other. Should a clause whatsoever be found null and void, the others shall remain valid and applicable.

## 10. LAW AND JURISDICTION

In accordance with the law, it is added that all actions in public liability instituted on the occasion of valuation and of voluntary and court-ordered auction sales are barred at the end of five years from the hammer price or valuation.

These Conditions of purchase are governed by French law exclusively. Any dispute relating to their existence, their validity and their binding effect on any bidder or buyer shall be submitted to the exclusive jurisdiction of the Courts of France. The Conseil des Ventes Volontaires, 19 avenue de l'Opéra - 75001 Paris can receive online claims ([www.conseildesventes.fr](http://www.conseildesventes.fr), section "Online claims").

## PROTECTION OF CULTURAL PROPERTY

Artcurial SAS applies a policy to prevent the sale of looted or stolen cultural property.

Bank:



V6\_FR\_LE MANS 2023\_UK

## ARTS DES XX<sup>e</sup> & XXI<sup>e</sup> 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  
Catalogueurs:  
Edouard Liron, 20 37  
Eliette Robinot, 16 24  
Administratrice senior:  
Pétronille Esclattier, 20 42  
Consultants:  
Design Italien: Justine Despretz  
Design Scandinave: Aldric Speer  
Design: Thibault Lannuzel

### Bandes Dessinées

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

### Estampes & Multiples

Directrice: Karine Castagna  
Administrateur - catalogueur:  
Florent Sinnah, 16 54  
Expert: Isabelle Milsztein

### Impressionniste & Moderne

Directeur: Bruno Jaubert  
Recherche et certificat:  
Jessica Cavaleiro,  
Louise Eber  
Spécialiste junior:  
Florent Wanecq  
Administratrice - catalogueur:  
Élodie Landais, 20 84  
Administratrices junior:  
Louise Eber, 20 48

### Photographie

Catalogueur:  
Vanessa Favre, 16 13

### Post-War & Contemporain

Directeur: Hugues Sébilleau  
Recherche et certificat:  
Jessica Cavaleiro  
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 - catalogueur:  
Florent Sinnah, 16 54

## ARTS CLASSIQUES

### Archéologie & Arts d'Orient

Spécialiste:  
Lamia Içame, 20 75  
Administratrice:  
Solène Carré  
Expert Art de l'Islam:  
Romain Pingannaud

### Art d'Asie

Expert:  
Qinghua Yin  
Administratrice junior:  
Shenyng Chen, 20 32

### Livres & Manuscrits

Directeur:  
Frédéric Harnisch, 16 49  
Administratrice junior:  
Émeline Duprat, 16 58

### Maîtres anciens & du XIX<sup>e</sup> 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  
Administratrice junior:  
Léa Pailler, 20 07

### Mobilier & Objets d'Art

Directeur:  
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 - catalogueur:  
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  
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-Légrand  
Expert: Geoffroy Ader  
Consultant:  
Gregory Blumenfeld  
Administratrice:  
Céleste Clark, 16 51

### Joaillerie

Directrice: Julie Valade  
Spécialiste: Valérie Goyer  
Catalogueur -  
business developer:  
Marie Callies, 20 59  
Administratrice senior:  
Louise Guignard-Harvey, 20 52

### Mode & Accessoires de luxe

Responsable:  
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, 20 02  
Clerc: Pearl Metalia, 20 18  
Administrateur:  
Thomas Loiseaux, 16 55  
Consultante: Catherine Heim  
Responsable des partenariats:  
Marine de Miollis

## VENTES PRIVÉES

Anne de Turenne, 20 33

## COMMISSAIRES-PRISEURS HABILITÉS

Stéphane Aubert  
Francis Briest  
Matthieu Fournier  
Juliette Leroy-Prost  
Anne-Claire Mandine  
Maxence Miglioretti  
Arnaud Oliveux  
Hervé Poulain

## FRANCE

**Bordeaux**  
Marie Janoueix  
+33 (0)6 07 77 59 49  
mjanoueix@artcurial.com

**Montpellier**  
Geneviève Salasc de Cambiaire  
+33 (0)6 09 78 31 45  
gsalasc@artcurial.com

**Strasbourg**  
Frédéric Gasser  
+33 (0)6 88 26 97 09  
fgasser@artcurial.com

**Artcurial Toulouse**  
**Jean-Louis Vedovato**  
Commissaire-priseur:  
Jean-Louis Vedovato  
Clerc principal: Valérie Vedovato  
8, rue Fermat - 31000 Toulouse  
+33 (0)5 62 88 65 66  
v.vedovato@artcurial-  
toulouse.com

## 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

### Belgique

Directrice: Vinciane de Traux  
Spécialiste junior Post-War  
& Contemporain: Claire d'Ursel  
Office Manager & Fine Art Business  
Developer: 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  
lijiaiyi7@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  
Directrice des opérations :  
Julie Moreau  
Assistante: Manon Dufour  
Monte-Carlo Palace  
3/9 boulevard des Moulins  
98000 Monaco  
+377 97 77 51 99

## COMITÉ EXÉCUTIF

Nicolas Orłowski  
Matthieu Lamoure  
Joséphine Dubois  
Stéphane Aubert  
Matthieu Fournier  
Bruno Jaubert

## ASSOCIÉS

### 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 Orłowski

**Directrice générale adjointe:**  
Joséphine Dubois

**Président d'honneur:**  
Hervé Poulain

**Conseil d'administration:**  
Francis Briest  
Olivier Costa de Beauregard  
Natacha Dassault  
Thierry Dassault  
Carole Fiquémont  
Marie-Hélène Habert  
Nicolas Orłowski  
Hervé Poulain

**JOHN TAYLOR**  
**Président directeur général:**  
Nicolas Orłowski

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 Higuieret  
Comptable des ventes confirmé: Audrey Couturier  
Comptables:  
Jessica Sellahannadi  
Marika Yaroslavskaya  
Anne-Claire Drauge  
Célia Amara  
Laura Goujon  
20 71 ou 17 00

### Comptabilité générale

Responsable: Sandra Margueritat Lefevre  
Comptables:  
Arméli Itoua  
Aïcha Manet  
Gestionnaire experts et apporteurs:  
Anna Ercolani  
Aide comptable: Romane Herson

**Responsable administrative  
des ressources humaines:**  
Isabelle Chénais, 20 27

**Service photographique des catalogues**  
Fanny Adler  
Stéphanie Toussaint

### Logistique et gestion des stocks

Directeur: Éric Pourchot  
Responsables de stock: Lionel Lavergne  
Joël Lavoilette  
Vincent Mauriol  
Lal Sellahannadi  
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  
Clerc débutant: 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  
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  
Chef de projet junior: Pauline Leroy, 16 23  
Responsable Studio Graphique:  
Aline Meier, 20 88  
Graphistes juniors:  
Rose de La Chapelle, 20 10  
Camille Janiec, 64 73  
Responsable CRM: Alexandra Cosson  
Chargée CRM: Géraldine de Mortemart, 20 43

### Relations Extérieures

Directrice: Anne-Laure Guérin, 20 86  
Attachée de presse: Deborah Bensaïd, 20 76  
Assistante presse: Camille Delory  
Community Manager: Juliette Martin-Garcia, 20 82

# ARTCURIAL

// Motorcars

# ORDRE D'ACHAT

## ABSENTEE BID FORM

Le Mans 2023 by Artcurial Motorcars - vente 4344 - 30 juin 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 / <i>Lot description</i>	Limite en euros / <i>Max. euros price</i>
N°		€

Après avoir pris connaissance des conditions de vente décrites dans le catalogue, je déclare les accepter et vous prie d'acquiescer 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.*

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

Date et signature obligatoire  
*Required dated signature*

**Crédits photographiques**

ACO, Service Patrimoine  
Mathieu Bonnevie  
Simone Caldirola  
Peter Gunnars  
Haydar Koyupinar  
Sian Loyson  
Marcphotography  
Christian Martin  
Alexis Ruben  
Peter Singhof  
Kevin Van Campenhout  
Luuk Van Kaathoven  
Jani Talja

**Infographiste**

Horacio Cassinelli

**Remerciements**

Automobile Club de l'Ouest  
Jocelyne Bayot  
Conservatoire Peugeot Citroën DS  
Yvan Mahé  
Philippe et Olivier de Parkélis  
Marc Rabineau  
Pascal Regnier  
Giacomo Rizotto  
Roland Roy  
Service patrimoine de l'ACO  
Jamie Thomas  
Monsieur le Député Nicolas Dupont-Aignan  
Monsieur le Maire de Yerres Olivier Clodong  
Antoine Valton, Directeur de Cabinet  
Maison et Parc Caillebotte  
Madame Valérie Dupont-Aignan, Directrice de la Maison Caillebotte  
Madame L'Huillier  
Guillaume Waegmacker



# LE MANS CLASSIC 2023

Vendredi 30 juin 2023 - 15h  
[artcurial.com/motorcars](https://artcurial.com/motorcars)



ARTCURIAL  
*// Motorcars*